

REFLEXÕES SOBRE A INICIATIVA OBOR NA AMÉRICA LATINA E SUA AJUDA À SUPERAÇÃO NA DEFICIÊNCIA EM INFRAESTRUTURA ECONÔMICA NA REGIÃO

REFLECTIONS ON THE OBOR INITIATIVE IN LATIN AMERICA AND ITS AID FOR THE
OVERCOMING OF DEFICIENCY IN ECONOMIC INFRASTRUCTURE IN THE REGION

Mauri da Silva

Economista. Doutor em Ciências Sociais - FATEC-Ourinhos/FIO

Resumo: Há uma grande defasagem do setor de infraestrutura da América Latina, tanto em disponibilidade com qualidade - em relação aos países desenvolvidos que é fruto da incapacidade histórica da região de estabelecer estratégias - e em levantar fundos em quantidade e prazo adequado. No limiar do século XXI a China despontou na arena internacional como um ator global de peso, com visão de longo prazo e poupança ela lançou da iniciativa Uma Rota, Um Cinturão (OBOR, no inglês). Esta estratégia está baseada no planejamento, execução e financiamento de uma rede de infraestrutura ligando África, Ásia e Europa cujo propósito é aumentar sua área de influência econômica-política no mundo, assim como dinamizar seu crescimento econômico. Com isso, esse trabalho visa responder a seguinte questão: qual o potencial da iniciativa OBOR tem de transformar a infraestrutura para melhor? Para isso, o trabalho foi organizado em três seções. A primeira busca explicitar a íntima relação entre infraestrutura e crescimento econômico. A segunda seção procura fazer um balanço situacional da infraestrutura econômica na região. Por fim, a última seção pretende averiguar a possibilidade da iniciativa OBOR de romper com o atraso histórico da infraestrutura econômica na região.

Palavras-chave: infraestrutura econômica; América Latina; OBOR; crescimento econômico.

Abstract: There is a large gap in Latin America's infrastructure sector, both in terms of quality availability -in relation to developed countries, as a result of the region's historic inability to establish strategies -and to raise funds in adequate quantity and time. At the threshold of the twenty-first century, China has emerged as a global actor with a long-term vision and savings from the initiative One Way, One Belt (OBOR). This strategy is based on the planning, execution and financing of an infrastructure network linking Africa, Asia and Europe whose purpose is to increase its area of economic-political influence in the world, as well as to boost its economic growth. With this, this paper aims to answer the following question: what is the potential of the OBOR initiative to transform the infrastructure for the better? For this, the work was organized in three sections. The first seeks to explain the close relationship between infrastructure and economic growth. The second section seeks to take stock of the economic infrastructure in the region. Finally, the last section seeks to investigate the possibility of the OBOR initiative to break with the historical backwardness of the economic infrastructure in the region.

Keywords: Economic Infrastructure; .Latin America; OBOR; Economic growth.

1. Abordagem econômica à infraestrutura: conceito e contribuição ao crescimento econômico

O Banco Mundial (1994), por meio do Relatório sobre o desenvolvimento Mundial 1994: Infraestrutura para o Desenvolvimento, mostrou que infraestrutura é um termo genérico usado para designar muitas atividades que economistas do desenvolvimento - tais como Paul Rosenstein Rodan, Ragnar Nurkse, e Albert Hirschman - chamam de infraestrutura social. O conceito não é preciso, abrange atividades que compartilham características técnicas (como economias de escala) e econômicas (como efeitos secundários - *spillovers* - de usuários sobre não usuários). Uma infraestrutura apropriada é determinante ao sucesso ou fracasso de um país para diversificar a produção, expandir o comércio, enfrentar o crescimento populacional,

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

reduzir a pobreza e melhorar as condições ambientais. Uma boa infraestrutura contribui para aumentar a produtividade, reduzir os custos de produção e deve se expandir rápido o suficiente para acomodar o crescimento.

Vinte anos depois o World Economic Forum (2014) segmentou os pilares da competitividade global em três grandes áreas: requisitos básicos, expansão da eficiência e inovação/sofisticação. Entre os requisitos básicos apontados pelo evento para melhorar a competitividade global está infraestrutura, além da qualidade das instituições, ambiente macroeconômico, saúde e educação primária. Para os economistas, infraestrutura é um tipo de capital durável fornecido eficientemente não apenas pelo setor privado que é capaz de fornecer alojamento e escritório comercial, mas não tem a mesma competência ou interesse para o caso de investimento em ativos de infraestrutura. O Fórum, em uma taxonomia abrangente, designou o investimento em infraestrutura como as estruturas físicas tais como estradas, pontes, aeroportos, redes elétricas, escolas, hospitais (ver quadro 1), que são essenciais para uma economia funcionar eficientemente.

Quadro 1 - Principais setores em infraestrutura

Setor	Exemplos
Energia	Produção e distribuição de energia
Água e Esgoto	Plantas para gerenciamento de água
Telecomunicações	Rede de comunicações por satélites
Transporte	Ferrovias, portos, aeroportos, rodovias, pontes e túneis
Infraestrutura social	Habitação social, hospitais, escolas e prisões

Fonte: Walter, 2016, p. 16.

Amparando-se em Rozas e Sanches (2004), a grande maioria dos economistas sustentam que a ausência de infraestrutura adequada é um grande obstáculo: (i) à implementação de políticas de desenvolvimento; e (ii) para se lograr de taxas de crescimento econômico acima da média

internacional. A importância do investimento em infraestrutura tem sido objeto de intenso interesse acadêmico sem consenso sobre seu impacto na produtividade dos fatores de produção e na competitividade das firmas. Todavia, é amplamente aceito por planejadores e investigadores que os países necessitam de uma infraestrutura bem desenvolvida para expandir seu mercado interno e competir no mercado internacional, já que em um contexto de maior abertura econômica é imprescindível os países dispor de infraestrutura física adequada para facilitar a acessibilidade aos mercados.

Nessa direção, por exemplo, Aschauer (1989) sustenta que a redução do investimento público em infraestrutura resultou na desaceleração do crescimento da produtividade por toda parte. Ele foi o primeiro a chamar atenção sobre o papel crucial da redução dos serviços públicos nos Estados Unidos e a queda na taxa de crescimento da produtividade no país. Os cálculos de Mamatzakis (2008) apontam a infraestrutura como componente essencial na atividade econômica grega. Pelas suas estimativas, a infraestrutura pública reduz os custos na maioria das indústrias de manufatura e fortalece o crescimento da produtividade dos recursos. Uma infraestrutura eficiente impulsiona o crescimento econômico, melhora a qualidade de vida, portanto é muito importante à segurança nacional (Baldwin, Dixon, 2008). Sanchez-Robles (1998), usando métodos econométricos, demonstrou a ligação positiva entre investimento público em infraestrutura e a taxa de crescimento econômico, sugerindo que a política de investimento em infraestrutura é benéfica ao crescimento econômico.

De maneira complementar, Fourie (2006), sustenta que a infraestrutura impulsiona o crescimento econômico das seguintes formas: (i) melhora a produtividade e reduz o custo dos insumos nos processos produtivos; (ii) aumenta a produtividade dos trabalhadores - também chamado de efeito indireto; (iii) expande o emprego na construção em indústrias correlatas e o empregos de longo prazo em atividades relacionadas à manutenção da infraestrutura; e (iv) melhora os resultados com educação e saúde: boa saúde e elevado nível de escolaridade da força de trabalho impulsionam o crescimento econômico.

Entretanto, concordando com Baldwin e Dixon (2008), existem algumas peculiaridades sobre os ativos em infraestrutura, sendo as principais: (i) são intensivos em capital; (ii) eles apresentam longo ciclo de vida e de recuperação do capital; e (iii) estão sujeitos a falhas de mercado. Sobre a última característica apontada cumpre aclarar que se trata de “uma situação em que o mercado não funciona como era esperado para o mercado ideal”. Mas, então, como deveria funcionar o mercado idealizado pela teoria neoclássica tradicional? Para ela o mercado “ideal” é sinônimo de mercado perfeitamente competitivo, ou seja, plenamente capaz de assegurar, no sentido do ótimo de Pareto, alocação eficiente de recursos em uma sociedade (CHANG, 2002, p. 534).

Sobre o tema falhas de mercado é necessário considerar principalmente a incapacidade do setor financeiro privado de prover crédito para financiar projetos de infraestrutura por duas boas razões, pois exigem: (i) grande aporte inicial de recursos; e (ii) longo período para recuperar o capital investido. Essa combinação de fatores eleva o risco do investimento em ativos de infraestrutura, que é agravado ainda mais com a ocorrência de choques econômicos (reais, monetários ou expectacionais) e a mudança sobre a percepção de risco do agente financeiro. Dito de outra forma, a aversão ao risco é um importante canal de transmissão de choques econômicos pelo temor de falência em contexto de informação imperfeita. Ademais, o mercado financeiro é essencialmente diferente de outros mercados e, por isso, falhas de mercado nesse segmento tenderá transbordar a toda economia, uma vez que ele opera essencialmente com alocação de recursos e pode ser considerado o núcleo de todo sistema econômico, o centro de tomada de decisão. Portanto, se ele falhar não será apenas seus lucros que serão menores, mas o desempenho do sistema econômico como um todo (STIGLITZ, 1994).

Concordando com Ferraz, Além e Madeira (2013, p. 19):

Na infraestrutura, a alta exigência de capital, as especificidades de certos projetos, as externalidades, o prazo de maturação do investimento, entre outros fatores, ocasiona uma dificuldade em avaliar e financiar o projeto, assim como em torná-lo economicamente viável e

atrativo ao setor privado. A disponibilidade de crédito para esse setor é determinante para o crescimento econômico de um país e o bem-estar social de sua população.

Os autores sustentam ainda que alguns países conseguem que o setor privado (bancos e mercado de capitais) forneça financiamento em condições adequada à infraestrutura, porém, não têm o mesmo êxito e necessitam do apoio de instituições públicas. Até mesmo países que o setor privado é ativo no financiamento à infraestrutura, há segmentos com dificuldades de acesso ao crédito, como por exemplo, aqueles relacionados à infraestrutura social e urbana. Ademais, o problema de financiamento tornou-se mais evidente a partir da crise financeira global de 2008, e a necessidade de aumentar os investimentos em infraestrutura - medida anticíclica - em um contexto de aversão ao risco pelo cenário econômico internacional desfavorável (FERRAZ; ALÉM; MADEIRA, 2013).

Então, é de se esperar que o financiamento de projetos de infraestrutura seja, de fato, um problema maior aos países em desenvolvimento como no caso da América Latina que, de maneira geral, possui uma rede de infraestrutura muito aquém daquela dos países desenvolvidos. Desta forma, sua expansão traria um efeito duplamente benéfico à região: (i) melhorar sua competitividade; e (ii) revigorar seu desempenho econômico afetado, principalmente, pela desaceleração da economia global.

2. América Latina: um breve balanço situacional sobre as inversões recentes em infraestrutura econômica¹

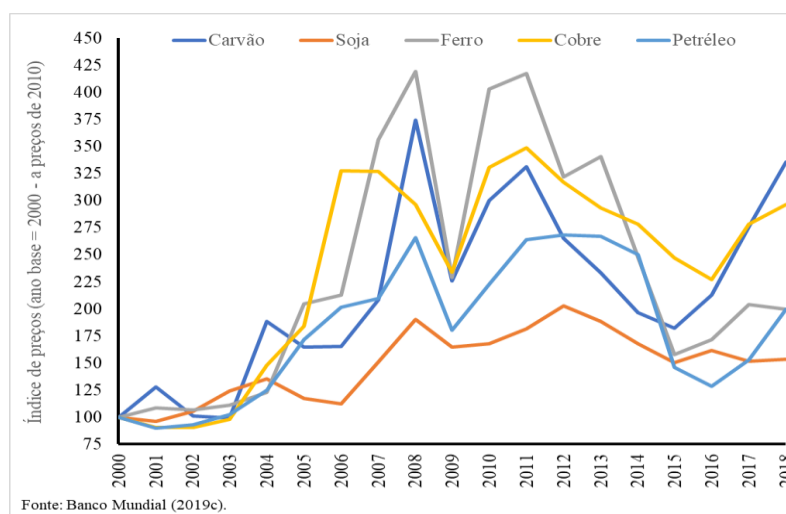
As exportações de produtos básicos sempre tiveram papel central no desempenho econômico latino-americano, sendo o principal motor do crescimento econômico até meados do século XX. A adoção da política de industrialização dirigida pelo Estado, especialmente na Argentina, Brasil e México, contribuiu para deslocar o centro dinâmico e diversificou a atividade econômica e, em alguma medida o tipo de bens exportados pela região,

¹ A pesquisa, de maneira deliberada, não contempla os investimentos em infraestrutura social: habitação social, hospitais, escolas e prisões

contudo os produtos básicos continuaram tendo expressiva importância nas exportações globais da região. O recente ciclo de valorização dos preços dos produtos básicos, que se iniciou entre 2003 e 2004, durou aproximadamente uma década. Esse ciclo permitiu a recuperação econômica e impulsionou os investimentos em infraestrutura na região, conforme já enfatizado. Entretanto, o fim desse ciclo trouxe consigo desafios macroeconômicos à região (OCAMPO, 2017).

Os desafios da dependência macroeconômica da exportação de produtos básicos pela América Latina são de natureza de curto e longo prazo. No curto prazo, a flutuação de preços afeta o ingresso de capitais externos e a demanda agregada. Um ciclo de elevação dos preços, por exemplo, tende a aumentar demanda agregada por duas vias: (i) aumentar o ingresso de capitais e o consumo externo; e (ii) elevação do consumo doméstico. No longo prazo, a flutuação de preços afeta o financiamento externo e interno. Um ciclo de alta de preços, por exemplo, tende a aumentar a disponibilidade de financiamento e diminuir a aversão ao risco, barateando o custo de financiamentos pela redução na taxa de juros. Portanto, é possível afirmar que existe uma ligação estreita entre o comportamento dos preços dos produtos básicos no mercado internacional e a capacidade de consumir e investir nos países latino-americanos (OCAMPO, 2017).

Figura 1 - Evolução dos preços internacionais de produtos básicos: período 2000-2018, produtos selecionados



Em sintonia com o já asseverado no trabalho, o ciclo de valorização de preços dos produtos básicos no mercado internacional pode ser avaliado com maior acuracidade na figura 1. Considerando apenas cinco produtos básicos mais importantes na pauta de exportação latino-americana, vê-se que o ciclo se iniciou em 2003, principalmente impulsionado pela “sede” chinesa por *commodities*, e interrompeu-se com a crise financeira global - originada nos Estados Unidos e transmitida à economia mundial. A partir de 2010 nota-se a retomada do ciclo de valorização que durou até 2014, todavia a desaceleração da economia chinesa em 2015 derrubou a demanda e os preços dos produtos básicos no mercado internacional. Em 2016 verifica-se outro ciclo de retomada dos preços dos produtos básicos, mas não com o mesmo fôlego dos dois ciclos anteriores. O comportamento do preço internacional do minério de ferro é um ótimo parâmetro ao ciclo de preços dos produtos básicos pois entre 2003 e 2008 seu preço mais que triplicou, mas a crise financeira internacional em 2009 fez que ele caísse quase 200%. Em 2011 o preço de minério de ferro já havia retornado ao nível de 2008, mas a desaceleração da economia chinesa levou a interrupção no ciclo de alta de preços. Isso evidencia a dependência econômica latino-americana das exportações de produtos básicos e dos ciclos econômicos internacionais, situação que Sachs e Warner (1999) chamaram de “maldição dos recursos naturais”, que pode ser resumida pela relação inversa entre o crescimento econômico de longo prazo e a proporção das exportações de produtos básicos sobre as exportações totais dos países exportadores de produtos básicos.

A partir de 2011 o produto interno bruto da região ingressou em uma trajetória de desaceleração gradual cujo auge foi 2016 (queda de -0,43%), e leve recuperação no ano seguinte, mas a um ritmo bem inferior ao registrado no início da década. Vê-se, com isso, que o desempenho econômico da região é fortemente entrelaçado à trajetória do ciclo de preços dos produtos básicos no mercado internacional (BANCO MUNDIAL, 2019b).

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

Tabela 1 - Desempenho da infraestrutura na América Latina²: período 2010-2018

País	2010		2012		2014		2016		2018	
	Índic	Rank	Índic	Rank	Índic	Rank	Índic	Rank	Índic	Rank
Argentina	2,75	52	2,94	52	2,83	63	2,86	59	2,77	62
Bolívia	2,24	100	2,39	109	2,17	133	2,11	134	2,15	129
Brasil	3,10	37	3,07	46	2,93	54	3,11	47	2,93	50
Chile	2,86	50	3,18	37	3,17	41	2,77	63	3,21	34
Colômbia	2,59	62	2,72	68	2,44	98	2,43	95	2,67	72
Costa Rica	2,56	67	2,60	80	2,43	99	2,32	107	2,49	84
Cuba	1,90	136	2,08	135	1,84	155	2,31	108	2,04	139
Equador	-	-	-	-	-	-	-	-	2,36	105
El Salvador	2,38	82	2,62	76	2,50	94	2,47	88	2,72	69
El Salvador	2,44	77	2,46	95	2,63	72	2,25	114	2,25	114
Guatemala	2,37	84	2,59	81	2,54	88	2,20	127	2,20	122
Haiti	2,17	108	1,78	151	2,00	151	1,47	159	1,94	147
Honduras	-	-	-	-	-	-	-	-	2,47	88
México	2,95	44	3,03	47	3,04	50	2,89	57	2,85	57
Nicarágua	2,23	102	ND	ND	2,20	130	2,50	83	ND	ND
Panamá	2,63	61	2,94	51	3,00	52	3,28	38	3,13	42
Paraguai	2,44	78	2,41	103	2,46	97	2,45	92	2,55	80
Peru	2,66	56	2,73	67	2,72	67	2,62	75	2,28	111
Uruguai	2,58	63	2,87	55	2,51	90	2,79	61	2,43	94
Venezuela	2,44	76	2,17	129	2,61	74	2,35	102	2,10	134

Fonte: Banco Mundial (2019).

O índice varia de 1 a 5, sendo 1 o pior e 5 o máximo

O Banco Mundial (2019a), por meio do *Logistics performance index* - relatório composto por seis indicadores para medir o desempenho competitivo global, apresenta o panorama da qualidade da infraestrutura (um dos seis indicadores) para o comércio internacional na América Latina (ver tab. 1).

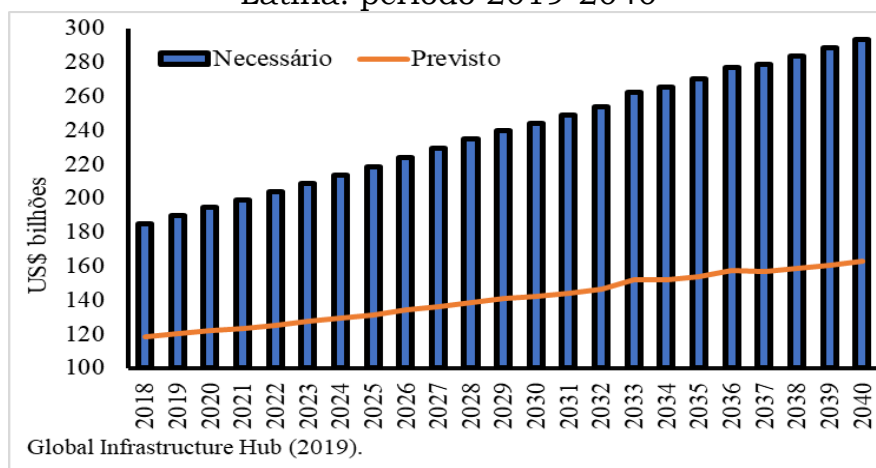
A título de *benchmark*, uma primeira constatação relevante é o *gap* entre os países da região e os cinco países mais bem posicionados no índice que, na média do período, alcançaram 84% do desempenho alcançável, enquanto os países latino-americanos lograram alcançar 50% do índice, que evidencia a defasagem desses em relação aos países líderes. Outra questão importante é a tendência marcante de retrocesso dos países da região no *rank* de qualidade da infraestrutura entre 2010 e 2018, a exceção de

² Concordando com Farret e Pinto (2011, dada a imprecisão do termo América Latina), neste trabalho o empregaremos para designar os países das Américas do Sul e Central mais o México, conforme a seguir: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela.

Panamá, Chile e Equador que, respectivamente, avançaram 19, 16 e 13 posições. Em contrapartida, um grupo de seis países recuaram mais de 30 posições no período, são eles: Venezuela, Peru, Haiti, Guatemala, El Salvador, Uruguai, que, respectivamente, retrocederam 58, 55, 39, 38, 37 e 31 posições no *rank*. A Bolívia recuou 29 posições. Costa Rica, Brasil e México recuaram mais de 10 posições no *rank*, com primeiro perdendo 17 posições e os dois últimos 13. Por fim, um grupo de quatro países, Argentina, Colômbia, Cuba e Paraguai, perderam até 10 posições no *rank*, com os dois primeiros perdendo 10 posições e dois últimos retrocedendo, respectivamente, 3 e 2 posições.

Apesar de o ciclo de alta dos preços dos produtos ter alavancado as inversões em infraestrutura na América Latina, a experiência internacional mostra que o ideal é que ela seja de, no mínimo, 3% do PIB para manter o estoque em infraestrutura existente. Já para a região se equiparar com a rede de infraestrutura dos países do leste asiático, por exemplo, os investimentos deveriam saltar para 5% do PIB (CBIC, 2015). Os dados disponíveis evidenciam que a taxa de investimento do setor na América Latina, em 2014, foi de 3% do PIB e 2,75%, em 2015, para os dois anos seguintes, cujas informações não estão disponíveis, a tendência é de declínio (CABOT, 2018), denunciando que o volume de investimentos não é suficiente, se quer, para conservar a infraestrutura existente.

Figura 2 - Projeção do hiato de investimento em infraestrutura na América Latina: período 2019-2040



Nessa direção, Arbache (2019) sustenta que o atraso nos indicadores econômicos e sociais dos países latino-americanos quando comparado aos dos países desenvolvidos é explicado, em parte, pelas deficiências de sua infraestrutura, e, como prova disso, argumenta que o estoque de capital público per capita na região é de aproximadamente um quinto da América do Norte, tendo como uma das causas a carência de financiamentos. O *Global infrastructure outlook* produzido pela Global Infrastructure Hub (2019) oferece uma boa dimensão da carência de investimentos em infraestrutura para diversos países latino-americanos³ (ver figura 2). Vê-se que a necessidade de recursos sempre, pelo exercício de projeção, excederá os investimentos previstos para região, indicando tratar-se de um problema atemporal. Por exemplo, a pesquisa mostra que, em 2020, o hiato de financiamento na região será de US\$ 72 bilhões, aumentando para US\$ 101 e US\$ 130 bi, em 2030 e 2040, respectivamente.

A questão da insuficiência de recursos à infraestrutura é um problema difícil para ser equacionado no curto e no médio prazo. Os Estados são os tradicionais inversores e operadores da infraestrutura dos países da região, mas encontram-se, em grande medida, endividados e promovendo ajustes fiscais que asfixiam a capacidade de investimento, sendo necessário diversificar as fontes de financiamentos ao setor. A principal alternativa é elevar a participação do setor privado no financiamento que tem sido aquém do seu potencial por uma conjunção de motivos: (i) elevada percepção de riscos; (ii) regulação bancária; e (iii) limitado nível de desenvolvimento do mercado financeiro e de capital (ARBACHE, 2019).

Em sintonia com o exposto, e concordando com Wagenvoort, Nicola e Kappeler (2010) que mostraram que, ao contrário do financiamento governamental - natureza pró-cíclica dos gastos públicos, o financiamento privado em infraestrutura recuou na Europa durante a crise financeira global de 2008. Nessa mesma direção, Ettinger *et al* (2005) chamaram atenção para os motivos do declínio nos investimentos privados em infraestrutura nos países em desenvolvimento após a crise financeira

³ Os países pesquisados são: Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai.

asiática (1997/98): (i) privatização como fenômeno único; (ii) a crise asiática tornou os investimentos nos países em desenvolvimento mais arriscados; (iii) estouro da crise das empresas de internet - bolha ponto.com; e (iv) a desaceleração do crescimento econômico mundial.

Esses dados sugerem o limite à expansão da infraestrutura por meio dos investimentos do setor privado, e, dado os benefícios econômicos de sua expansão, coagindo os governos da região a buscar outros canais de financiamento de projetos ao setor.

3. OBOR-América Latina: aspiração chinesa em estreitar laços pela infraestrutura

Durante a dinastia Han uma rede de estradas terrestres e marítimas tornou-se um elo rudimentar entre diversos países, que se estendeu da China, Índia até o Mar Mediterrâneo. Em 130 a. C., ela, por exemplo, já era usada para transportar mercadorias como seda (por isso batizada de Rota da Seda), especiarias, pólvora e perfumes rumo ao oeste, e, em sentido contrário, ouro, prata, cavalos, tecidos e outros itens eram levados ao leste. Na prática, tratava-se de uma rota terrestre Europa-Ásia que conectava comerciantes e viajantes da China, Pérsia e do Império Romano. No presente, a China busca reviver a antiga Rota da Seda⁴, rebatizando-a de *One Belt One Road* (OBOR) ou Um Cinturão, Uma Rota, anunciada em 2013 e destinada a aprofundar os laços econômicos da China com a Ásia, Europa e África (LAUBIER, 2018).

A iniciativa OBOR foi projetada para tornar-se o maior projeto de diplomacia econômica desde o Plano Marshall⁵ (SIDAWAY; WOON, 2017), tendo em vista que o plano liderado pelos chineses abrangerá dezenas de países com população estimada em 4,4 bilhões de pessoas e renda agregada de US\$ 21 trilhões ou aproximadamente 1/3 da renda global. Na perspectiva

⁴ Em 7 de setembro de 2013, durante uma visita de Estado ao Cazaquistão, presidente chinês Xi Jinping propôs a criação e recriação de uma Rota da Seda Econômica para aprofundar as relações comerciais da China com a Ásia Central por meio de uma rede transportes terrestres (SIDAWAY; WOON, 2017).

⁵ Projeto idealizado e conduzido pelos Estados Unidos para reconstrução da Europa Ocidental após a 2ª guerra mundial (SIDAWAY; WOON, 2017).

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

chinesa a conectividade é o “caminho” estável ao desenvolvimento internacional que proporciona cooperação benéfica a todos os participantes, sendo, para tanto, necessário construir uma rede de infraestrutura econômica composta por estradas, ferrovias, portos e redes de eletricidade e energia. Dito de outra forma, aos chineses a iniciativa é um instrumento impulsionador da paz e da estabilidade na região ao invés de um projeto de expansão de influência na região. Contudo, essa percepção não é compartilhada por todos, existem países que acreditam que a iniciativa OBOR desnuda o avanço dos interesses regionais, geopolíticos e securitários chineses (RAHUL, 2018). Ademais, o OBOR pode ser compreendida como a proposta de globalização sob a perspectiva chinesa que irá rivalizar com a proposta norte-americana (XING, 2019; ZHANG, 2017; BEESON; LI, 2016). Com ela a China procura oferecer tecnologia, financiamento, empresas, abastecimento, força de trabalho ao setor de infraestrutura aos países interessados que se integrar ao projeto. A iniciativa visa não apenas uma maior interconexão, mas ambiciona intensificar os vínculos sociais, políticos e econômicos.

A comparação da iniciativa OBOR com o Plano Marshall é inevitável. A iniciativa norte-americana desembolsou US\$ 130 bilhões (em valores de 2015) e almejava dois objetivos claros, a saber: reconstruir os países da Europa ocidental devastados pela Segunda Guerra Mundial e remover barreiras ao comércio de bens norte-americanos principalmente na Europa ocidental, além de também combater o avanço do comunismo. Em contrapartida, a iniciativa OBOR apresenta-se como um esforço de fortalecimento de interesses econômicos chineses e criar oportunidades de negócios globais às empresas chinesas que enfrentam o fantasma da desaceleração econômica em casa (DJANKOV, 2016). A diferença entre ambas reside no fato de a iniciativa norte-americana usar acordos bilaterais de menor fôlego geográfico-financeiro, enquanto a iniciativa chinesa tem abrangência global, com US\$ 900 bilhões de investimentos planejados em portos no Paquistão e Sri Lanka, ferrovias de alta velocidade na África oriental, e gasodutos que cruzam a Ásia central, o que torna a iniciativa *One*

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

Belt, One Road o maior investimento estrangeiro já lançado por um único país. Apesar de motivada pela preocupação com a desaceleração econômica doméstica e o desejo de aumentar a influência global chinesa, a iniciativa pode contribuir para melhorar a infraestrutura mundial e o crescimento em países em desenvolvimento (HANCOCK, 2017).

A China é a maior nação comercial do mundo e a mais interessada na redução do custo de transporte de mercadorias pela modernização da infraestrutura de transporte (redução do tempo de transporte e do custo de frete) no âmbito da iniciativa, espera-se que a modernização se espalhe por todas cargas transportadas pela área coberta por ela, beneficiando todo comércio internacional e países além da iniciativa. Para além da redução dos custos com transportes, a China usa a iniciativa OBOR para reduzir a dependência dos investimentos na infraestrutura doméstica como fonte de crescimento, oferecendo uma saída ao exterior às construtoras, fabricantes de equipamentos e outras empresas chinesas para dinamizar o crescimento econômico. Com isso, espera que suas empresas sejam responsáveis pelo planejamento, financiamento e execução de projetos de infraestrutura. Um levantamento dos desembolsos do *China Development Bank* e do *Export-Import Bank of China*, entre 2013 e 2015, mostrou que para 70% dos recursos liberados ao menos parte deles seja usado para aquisição de equipamentos chineses e a contratação de mão-de-obra chinesa (DJANKOV, 2016). Outra razão do interesse chinês pelo OBOR é a busca por transformar a moeda chinesa em um ativo de reserva global. Para tanto, ela passou a financiar projetos usando sua própria moeda chinesa, e, em 2015, aderiu ao Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento e liderou a criação do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura, logrando que o Fundo Monetário Internacional acrescentasse o *yaun* (*Renminbi*) à cesta de moedas globais (DJANKOV, 2016).

A terceira motivação ao OBOR é garantir fornecimento de energia à China pela construção de novos oleodutos na Ásia Central, na Rússia e nos portos de águas profundas do Sudeste Asiático. O abastecimento energético tem sido fonte de grande preocupação ao país, o número de veículos

privados na China, por exemplo, saltou de 8 milhões, em 1990, para cerca de 115 milhões, em 2015. O país é atualmente o maior consumidor de energia do mundo e a partir de 2014 tornou-se o maior importador líquido de petróleo. Por fim, o quarto motivo para criação do OBOR é que os investimentos em infraestrutura nos países em desenvolvimento devem aumentar o crescimento econômico nesses países e contribuir para aumentar a demanda por bens e serviços chineses. (DJANKOV, 2016). Mas como essa estratégia se entrelaça com a América Latina? A região, historicamente, tem tido dificuldades para financiar, planejar e executar projetos de infraestrutura, e, nesse sentido, a iniciativa OBOR é muito atraente a região ao prometer enfrentar o gargalo em infraestrutura econômica e ainda contribuir para dinamizar seu crescimento econômico. Por isso, é necessária uma análise concreta de experiências de parcerias entre a China e a região em projetos de investimentos em infraestrutura econômica, conforme a seguir.

A Costa Rica, por exemplo, viu na iniciativa uma oportunidade para estabelecer uma parceria econômica com a China em infraestrutura, com a qual busca alavancar suas vantagens regionais e melhorar sua competitividade global. O então presidente da Costa Rica, Óscar Arias, anunciou, em junho de 2007, o estabelecimento de relações diplomáticas com a China e o rompimento com Taiwan, e, com isso, presenteada pelos chineses com a construção do Estádio Nacional de futebol na capital - São José. O estádio foi projetado e construído pela empresa estatal chinesa, *Anhui Foreign Economic Construction Group* (AFECC, sigla em inglês), sob a condição de que os trabalhadores e os materiais usados no projeto fossem importados da China. Trata-se de uma estrutura de última geração, que após sua inauguração, em março de 2011, passou a ser admirada pelos costarriquenhos que a apelidou de “Nido Tico” ou “Ninho da Costa Rica” em alusão ao estádio de “Ninho das Aves” em Pequim, construído para os jogos olímpicos de 2008. Apesar da admiração, pouco antes, em julho de 2010, trabalhadores e equipamentos chineses vinculados exclusivamente à construção do estádio foram flagrados em um canteiro de obras de um

condomínio privado fora do estádio, resultando em clamor público e uma queixa oficial da Câmara de Construção da Costa Rica (DEHART, 2018). Com base no veiculado na imprensa nacional, o fato denota uma transgressão jurídica tendo em vista que os trabalhadores chineses tinham permissão para trabalhar apenas na construção do Estádio Nacional, que lançou dúvidas sobre a natureza da parceria e ameaça de substituição de trabalhadores costarriquenhos por chineses na construção civil (LA NACION, 2010). Apesar de não ser uma parceria em infraestrutura econômica, o projeto fornece uma ótima base analítica sobre a natureza da parceria.

Migrando a outro país, nota-se que no Equador teve início a partir de 2010 o maior ciclo de inversões financiadas por um único país (China) em um único setor (hidroelétrico) na economia equatoriana. Em relação aos projetos, mesmo que os trabalhadores responsáveis pela construção fossem equatorianos, a parte técnica (especialistas técnicos e engenheiros) responsável pela elaboração e instalação dos equipamentos elétricos é composta prioritariamente por chineses. Em consequência, as firmas nacionais limitaram-se a atuar como subcontratadas das firmas chinesas. Os projetos foram outorgados às empresas chinesas sem licitação, evitando a concorrência com empresas equatorianas e as transformaram em subcontratadas. Além disso, há projetos em que o contrato foi firmado a um preço mais elevado que o estabelecido pelo governo equatoriano, este, por exemplo, é o caso da hidroelétrica Coca Codo-Sinclair - maior projeto de geração de energia de todos os tempos do país, cujo valor inicial orçado era US\$ 1.503 milhões e posteriormente reajustado para US\$ 1.978 milhões (ANDRÉS, 2015).

No caso do México, a parceria com a China em infraestrutura econômica mostrou-se abaixo do esperado. Dos três projetos previstos dois foram cancelados e o terceiro - a usina hidrelétrica Chicoasén II - corre o mesmo risco. A complementaridade entre os dois países em infraestrutura é significativa, o México necessita ampliar sua infraestrutura e a China dispõe de sofisticada capacidade para ofertar esse tipo de serviço. Mas, os dois países não conseguiram chegar a um bom termo, tendo a preocupação com

a corrupção e a falta de compreensão entre os dois parceiros como os principais motivos. Os projetos apresentam um alto nível de integração entre empresas e fornecedores, incluindo a maior parte da força de trabalho, com a participação direta de empresas chinesas não ultrapassando estimativa de 20% do custo total da obra, excluindo a responsabilidade fundamental de coordenação do projeto. No México, ao contrário de outros países latino-americanos, as empresas chinesas preferiram subcontratar empresas mexicanas e usar a força de trabalho doméstica, embora a perspectiva de transferência tecnológica em segmentos mais sofisticados de projetos seja baixa (PETERS, 2018a).

No Brasil, a desaceleração econômica em decorrência da reversão do ciclo favorável dos preços internacionais de *commodities* contraiu a demanda interna e o mercado de trabalho, em resposta, o então governo Dilma Roussef buscou incentivar os investimentos em infraestrutura econômica para recuperar o crescimento, enquanto, simultaneamente, a China priorizava os investimentos em infraestrutura no exterior como estratégia para dinamizar seu crescimento. Um dos segmentos em infraestrutura em que as firmas chinesas têm demonstrado grande “apetite” para investir no Brasil é o setor elétrico. Desde 2010, *State Grid Company of China* (SGCC) e *China Three Gorges* (CTG) fizeram investimentos significativos para se consolidar como líderes no setor elétrico brasileiro (HIRUTAKA, 2018). Em 2014, a *State Grid* liderou (com 51% de participação) um consórcio com a Eletrobras-Eletronorte e Furnas que venceu o leilão da linha de transmissão de Belo Monte. O consórcio responsabilizou-se pela construção e operação da linha de transmissão de mais de 2 mil quilômetros entre o Pará e o sudeste do país, com orçamento previsto de R\$ 5 bilhões. O projeto irá empregar a tecnologia da estatal chinesa *Ultra High Frequency* (UHV), que promete reduzir perdas na transmissão. Em seguida, a *State Grid* venceu o segundo leilão da segunda linha de transmissão de Belo Monte também ligando o Pará ao Sudeste com mais de 2,5 mil quilômetros e desembolso previsto de R\$ 7 bilhões (SCHUTTE, 2017).

Do ponto de vista da execução da obra, Costa (2017) informa que a empreiteira chinesa SEPCO1 enfrentou problemas com a execução dos trechos 1 e 2 do linhão, que avançaram 20% e 57%, respectivamente, enquanto as outras seções executadas por outras firmas avançaram entre 60% e 78%. A empreiteira chinesa enfrentou dificuldades para executar o projeto por dois motivos: (i) região sujeita a muita chuva que atrapalhava o avanço do projeto; e (ii) ruído de comunicação entre líderes chineses e as equipes técnicas brasileiras. Todavia, a *State Grid* prometeu que o atraso não comprometeria o prazo de conclusão, uma vez que envolveria outras empreiteiras para acelerar as seções 1 e 2 (HIRUTAKA, 2018).

Cumprе ressaltar que o projeto não enquadra-se no modelo *turnkey* completo, em que somente agentes chineses - bancos, fornecedores de máquinas e equipamentos e prestadores de serviços - participam. Ainda que seja liderado pela *State Grid*, existem parceiros nacionais atuando na linha de transmissão 1. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES, por exemplo, financiou parte significativa dos investimentos. Fornecedores que operam no país há tempos foram responsáveis por parte do suprimento, embora não tenha sido possível verificar o volume de conteúdo importado de equipamentos. Nesse caso, parece promissora as novas parcerias nos moldes da linha de transmissão de Belo Monte (HIRUTAKA, 2018).

Outro projeto de infraestrutura de interesse dos chineses no âmbito do OBOR é a ferrovia transoceânica Brasil-Peru. Trata-se de um megaprojeto em sintonia à antiga aspiração sul-americana de integração física regional conforme vocalizado pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana-IIRSA, criada por doze países sul-americanos, em 2000 (HONÓRIO, 2013). Concordando com Almeida, Seleme e Cardoso Neto (2013), a ligação Atlântico-Pacífico pela ferrovia transoceânica é estratégica aos exportadores brasileiros pela dupla redução de custos com transportes: (i) tempo de viagem a partir de portos peruanos à China é significativamente menor que a partir de portos brasileiros; (ii) o roteiro evitaria despesas com tarifas para atravessar o Canal do Panamá.

Todavia, o projeto enfrenta problemas de natureza: econômico-financeiro; ambiental e de coordenação de interesses entre diferentes países que leva crer que um empreendimento de tal magnitude não seja viável em um único projeto, sendo de se esperar o avanço em trechos de menores desafios. No caso do Brasil, a execução de grandes projetos muitas vezes pode ser problemática por não existir estratégia de planejamento de longo prazo à expansão da infraestrutura capaz de articular o interesse das empresas chinesas com interesses gerais de empresas, trabalhadores e sociedade brasileira. Por fim, com o impedimento de Dilma Rousseff, a orientação da política econômica do governo Temer - e possivelmente ampliada no governo Jair Bolsonaro - para retomar o crescimento econômico baseou-se na redução do papel do Estado na economia, expansão da liberalização do comércio e remoção de requisitos sobre as atividades de empresas transnacionais, com possibilidade de desdobramentos negativos sobre o planejamento e expansão da infraestrutura brasileira (HIRUTAKA, 2019).

No caso do último país analisado, nota-se a busca do estreitamento da parceria Argentina-China em infraestrutura em um segmento de alta intensidade tecnológica, trata-se da construção da Usina Nuclear Atucha III por meio de um acordo do tipo *industrial offset*⁶ usado principalmente em indústrias avançadas. Esse modelo de venda de tecnologia sensível e de política de conteúdo local mínimo para o país importador é novo aos exportadores chineses, se sua implementação for bem-sucedida poderá fortalecer a capacidade chinesa de competir internacionalmente em uma gama crescente de setores de indústrias de infraestrutura, visto que as experiências analisadas na pesquisa concentram-se em construção de barragens e linhas de transmissão, exceto o Estádio Nacional da Costa Rica. Pelo lado da Argentina, representa uma oportunidade atraente para saltar ao próximo nível em termos de capacidade nuclear com o avançar do projeto, que permitirá ganhos de aprendizagem aos dois parceiros (MADHAVAN; RAWSKI; TIAN, 2018).

⁶ Práticas de compensação industrial e comercial exigidas como condição à compra internacional de bens militares ou exigência de política de conteúdo local (IVO, 2004).

Mas como essas experiências de parcerias com a China em infraestrutura devem ser vistas pelos países latino-americanos? Concordando com Peters (2018b), eles deveriam buscar compreender a origem histórica da proposta chinesa e sua capacidade de implementar esses projetos de infraestrutura e se integrar a eles aproveitando suas potencialidades - força de trabalho, insumos, empresas e tecnologias específicas, o que resultaria em um efetivo processo de aprendizado e desenvolvimento. Mas, se as elites e os governos da região não forem capazes de definir com clareza as suas capacidades e usar a parceria com a China para impulsioná-las, a região correrá o risco de regredir ao modelo primário exportador do fim do século XIX e início do século XX. Então, parece que a grande parcela da responsabilidade sobre o avanço da parceria em infraestrutura é dos países latino-americanos. Os chineses, por outro lado, não parecem interessados no retrocesso ainda maior da região, mas sim fazer parcerias comerciais para exportar sua competência no setor de infraestrutura.

Nesse sentido, conforme levantado por Cordeiro e Paulino (2017), é necessário considerar a cultura política chinesa muito além do olhar ocidental sobre as relações internacionais. Visto em perspectiva histórica, ele se apresenta como inclusiva e harmoniosa, contrapondo-se aos modelos teóricos excludentes como, por exemplo, a hipótese da “Armadilha de Tucídides”, que coloca em rota de colisão a potência estabelecida com a em ascensão. É necessário analisar a estratégia chinesa no marco de sua cultura política e não por meio de comparações mecanicistas das experiências de outros países, especialmente os ocidentais.

Essa questão de “pano de fundo” é vital à análise e compreensão da parceria China-América Latina em infraestrutura. Por um lado, é razoável supor que o interesse chinês pelo planejamento, execução e financiamento de projetos em infraestrutura na região seja uma resposta à desaceleração de sua demanda interna e ao desejo de dinamizar seu crescimento econômico. Existe por parte da China, pelo menos, dois bons motivos para se crer que essa parceria possa avançar. Primeiro, e do ponto vista econômico, a China tem elevada propensão a poupar - algo como 50% do

PIB, sendo perfeitamente natural a opção pela exportação de capital, além de que sua visão estratégica de longo prazo se coaduna com as inversões em infraestrutura, que requer um período de recuperação do capital investido mais prolongado. Segundo, do ponto de vista da política externa, a China tem sido assertiva em sua estratégia de alcançar desenvolvimento pacífico e muito harmonioso - entenda-se estável, logo é razoável intuir que os investimentos em infraestrutura na América Latina não sejam utilizados como instrumento de hegemonia sobre a região, em contrapartida a experiência de política externa do ocidente. O grande desafio da parceria parece estar com os países da região tendo em vista a já tradicional incapacidade de: (i) alcançar a estabilidade econômica; e (ii) as elites eleger e conduzir projetos de desenvolvimento nacional autônomo, que, em grande medida, intensifica o problema da falta de soberania da região e desenvolvimento da região.

4. Considerações finais

Como mostrado na pesquisa, a literatura econômica indica que a carência de infraestrutura econômica inibe o crescimento econômico de uma nação ou região, como na América Latina. Logo, as inversões no setor são um instrumento de política pública nada desprezível para dinamizar a atividade econômica. Fruto da dependência macroeconômica pela exportação de produtos básicos, a América Latina tem um histórico de instabilidade econômica de longo prazo. Como prova disso, o ciclo de valorização dos preços de produtos básicos no mercado internacional no início da década passada transbordou em crescimento econômico e inversões no setor de infraestrutura econômica, mas de pouco fôlego. A crise financeira global, em 2008, e a própria desaceleração econômica chinesa esfriaram o ciclo de preços das *commodities* e o crescimento econômico da região, bem como comprometeu a capacidade dos Estados da região, juntamente com a iniciativa privada, de fornecer recursos para financiar projetos de infraestrutura e assegurar o crescimento econômico. Nesse sentido, a novidade ao setor de infraestrutura internacional é o ambicioso plano chinês

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

Uma Rota, Um Cinturão que promete conectar a Ásia Central, Europa e África com investimentos em infraestrutura, seja por terra ou mar, de aproximadamente de US\$ 1 trilhão e criar um vasto cinturão econômico pela reativação da antiga Rota da Seda. No século XXI, a China ao invés de buscar investimentos externos para dinamizar a sua economia usa a iniciativa OBOR para influenciar o comércio global investindo em infraestrutura no exterior.

À América Latina a iniciativa reservou projetos cujo foco é ampliação da infraestrutura econômica da região, especialmente em logística e energia. A análise das parcerias estabelecidas com os países latino-americanos mostra níveis de repartição de responsabilidade assimétrica. Nesse sentido, a parceria China-Costa Rica - construção do Estádio Nacional em São José - é esclarecedora. Mesmo não se tratando de um projeto especificamente na área de infraestrutura econômica, o modelo de parceria (*turnkey*) é que chama atenção, pelo qual os chineses se encarregam do planejamento, execução e do financiamento dos projetos, porém não há articulação entre as partes para transferência tecnológicas e construção de competências pela aprendizagem com o projeto. Em contrapartida, a parceria Brasil-China para construção de duas linhas de transmissão elétrica de Belo Monte mostrou-se mais auspiciosa. O projeto foi liderado pela *State Grid* - empresa estatal chinesa, mas também contou com a presença de parceiros nacionais atuando na execução do projeto e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES aportando parte significativa dos recursos ao seu financiamento, que torno o modelo muito promissor à celebração de novas parcerias.

Por uma conjunção de motivos - elevada propensão a poupar chinesa (aproximadamente 50% do PIB), visão estratégica de longo prazo e competência tecnológica - a China tornou-se um parceiro estratégico no esforço de ampliação da infraestrutura econômica na América Latina, e iniciativa OBOR atesta isso. O maior empecilho à expansão do setor parece decorrer da incapacidade da elite latino-americana em eleger e conduzir projetos de desenvolvimento nacional autônomo, que desagua na falta de

soberania e no desenvolvimento da região. Essa questão ganha contornos mais nítidos às parcerias que demandam maiores esforços entre as partes. O projeto de construção da usina nuclear Atucha III na Argentina é uma ótima oportunidade para testar o interesse chinês em transferir tecnologia sensível à região, caso o país consiga levar o projeto adiante. Outro projeto para testar parceria em infraestrutura é ferrovia transoceânica Brasil-Peru, trata-se de um megaprojeto de requer a superação de barreiras de natureza econômico-financeira, ambiental e um enorme esforço de entendimentos entre as partes envolvidas. Assim, os dois projetos mencionados poderão ser utilizados como *benchmark* à iniciativa OBOR na região, o sucesso nessas duas empreitadas provavelmente consolidará a China como um ator destacado no setor infraestrutura na América Latina.

Referências

ALMEIDA, C. A.; SELEME, R.; CARDOSO NETO, J. Rodovia Transoceânica: uma alternativa logística para o escoamento das exportações da soja brasileira com destino à China. Rev. Econ. Sociol. Rural, Brasília, v. 51, n. 2, p. 351-368, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20032013000200008&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 24 fev. 2019.

ANDRÉS, V. E. R. Análisis político-económico de la inclusión de la República Popular de China en la agenda hidroeléctrica y petrolera de la República del Ecuador durante la administración de Rafael Correa 2007-2012. 2015. 130 f. Dissertação (Mestrado Relações Internacionais) - Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Flacso: Quinto, 2015. Disponível em: <<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/xmlui/handle/10469/8783/>>. Acesso em: 21 fev. 2019.

ARBACHE, J. ¿Y las inversiones en infraestructura? CAF - Banco de Desarrollo de América Latina, 2019. Disponível em: <<https://www.caf.com/es/conocimiento/blog/2019/01/y-las-inversiones-en-infraestructura/>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

ASCHAUER, D. A. Is Public Expenditure Productive? Journal of Monetary Economics, v. 23, n. 2, p. 177-200, 1989. Disponível em: <[https://doi.org/10.1016/0304-3932\(89\)90047-0](https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0)>. Acesso em: 25 jan. 2019.

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

BALDWIN, J. R.; DIXON, J. Infrastructure Capital: What is it? Where is it? How Much of it is There? Where is it, 2008. The Canadian Productivity Review, n. 16, Ottawa: Statistics Canada, 2008.

BANCO MUNDIAL. Logistics Performance Index. Geneve: World Bank, 2019a. Disponível em: <<https://lpi.worldbank.org/>>. Acesso em: 29 jan. 2019.

BANCO MUNDIAL. Open Data. Geneve: World Bank, 2019b. Disponível em: <<https://data.worldbank.org/region/latin-america-and-caribbean>>. Acesso em: 29 jan. 2019.

BANCO MUNDIAL. Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial de 1994: Infraestrutura para o Desenvolvimento. São Paulo/Rio de Janeiro: FGV, 1994. 283p. Disponível em: <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/5977/WD%201994%20-%20Portuguese.pdf?sequence=6&isAllowed=y>>. Acesso em: 26 jan. 2019.

BANCO MUNDIAL. World Bank Commodity Price Data. Geneve: World Bank, 2019c. Disponível em: <<http://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets#1>>. Acesso em: 05 fev. 2019.

BEESON, M.; LI, F. China's place in regional and global governance: A new world comes into view. Global Policy, v. 7, n. 4, p. 491-499, 2016. Disponível em: <<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/1758-5899.12348>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

CABOT, D. América Latina aún está lejos de atraer la inversión que necesita en infraestructura. La Nación, Buenos Aires, 24 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.lanacion.com.ar/2128350-america-latina-aun-esta-lejos-de-atraer-la-inversion-que-necesita-en-infraestructura>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

CÂMARA BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO - CBIC. Inversión en infraestructura en Brasil: continuar invirtiendo, a pesar del ajuste. Brasília-DF, Câmara Brasileira da Indústria da Construção, 2015. Disponível em: <https://cbic.org.br/wp-content/uploads/2017/11/Investimento_Em_Infraestrutura_e_Recuperacao_da_Economia_2015_esp.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2019.

CHANG, H. J. Breaking the mould: an institutionalist political economy alternative to the neo- liberal theory of the market and the state. Cambridge Journal of Economics, v. 26, n. 5, p. 539-559, 2002. Disponível em: <[doi:10.1093/cje/26.5.539](https://doi.org/10.1093/cje/26.5.539)>. Acesso em: 22 jan. 2019.

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

COMIMSSÃO ECONÔMICA PARA AMÉRICAL LATINA-CEPAL. Datos de inversión en infraestructura económica. Santiago do Chile: CEPAL, 2019. Disponível em: <<http://infralatam.info/>>. Acesso em 29 jan. 2019.

COSTA, L. Linhão de Belo Monte negocia reduzir obras atribuídas a chinesa para evitar atraso. Reuters, 16 fev., 2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/reuters/2017/02/16/linhao-de-belo-monte-negocia-reduzir-obras-atribuidas-a-chinesa-para-evitar-atraso.htm>>. Acesso em: 22 fev. 2019.

DEHART, M. China-Costa Rica infrastructure projects: Laying the Groundwork for Development?. In: PETERS, E. D.; ARMONY, A. C.; CUI, S. Building development for a new era: China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean (Ed.). Asian Studies Center-University of Pittsburgh, 2018. Disponível em: <<https://www.ucis.pitt.edu/asc/building-development-for-a-new-era>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

DJANKOV, S. The Rationale Behind China's Belt and Road Initiative". In: DJANKOV, S.; MINER, s. (eds.) China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges. Washington DC: Peterson Institute for International Economics. Disponível em: <https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2019.

ETTINGER, S. et al. Developing country investors and operators in infrastructure. Trends and Policy Options; n. 3. Washington, DC: World Bank, 2005. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/767561468139204779/Developing-country-investors-and-operators-in-infrastructure>>. Acesso em: 08 fev. 2019.

FARRET, R. L.; PINTO, S. R. América Latina: da construção do nome à consolidação da ideia. Topoi, v. 12, n. 23, p. 30-42, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/topoi/v12n23/1518-3319-topoi-12-23-00030.pdf>>. Acesso em: 28 jan. 2019.

FERRAZ, J. C.; ALÉM, A. C.; MADEIRA, R. F. A contribuição dos bancos de desenvolvimento para o financiamento de longo prazo. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, n. 40, p. 5-42, dez. 2013. Disponível em: <<http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/2284>>. Acesso em: 25 jan. 2019.

FOURIE, J. Economic infrastructure: a review of definitions, theory and empirics. South African Journal of Economics, v. 74, n. 3, p. 530-556, 2006. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/j.1813-6982.2006.00086.x>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

MUNDO E DESENVOLVIMENTO

Revista do Instituto de Estudos Econômicos e Internacionais

GLOBAL INFRASTRUCTURE HUB. Global infrastructure outlook. Sidney: Global Infrastructure Hub, 2019. Disponível em: <<https://outlook.gihub.org/>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

HANCOCK, T. China Encircles the World with One Belt, One Road Strategy. Financial Times, 4 mai., 2017. Disponível em: <<https://www.ft.com/content/0714074a-0334-11e7-aa5b-6bb07f5c8e12>>. Acesso em: 14 fev. 2019.

HIRUTAKA, C. Chinese Infrastructure projects in Brazil: Two Case Studies.?. In: PETERS, E. D.; ARMONY, A. C.; CUI, S. Building development for a new era: China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean (Ed.). Asian Studies Center-University of Pittsburgh, 2018. Disponível em: <<https://www.ucis.pitt.edu/asc/building-development-for-a-new-era>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

HONÓRIO, K. S. O significado da iniciativa para a integração da infraestrutura regional Sul-Americana (IIRSA) no regionalismo Sul-Americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil. 2013. 133 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <<https://tede2.pucsp.br/handle/handle/17431>>. Acesso em 24 fev. 2019.

IVO, R. C. A prática do offset como instrumento dinamizador do desenvolvimento industrial e tecnológico. 2004. 157 f. Dissertação (Mestrado - Centro de Desenvolvimento Sustentável) - Universidade de Brasília-UnB, Brasília, 2004.

LA NACION. Cámara denuncia desvío de recursos del Estadio Nacional. La Nación, 3 jul., 2010. Disponível em: <<https://www.nacion.com/archivo/camara-denuncia-desvio-de-recursos-del-estadio-nacional/LFF6Z44HTRHLL5NFO33QWIWJI/story/>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

LAUBIER, R. et al. The Trillion-Dollar Plan for the New Silk Road. Boston Consulting Group, 2018. Disponível em: <<https://www.bcg.com/publications/2018/trillion-dollar-plan-new-silk-road.aspx>>. Acesso em: 12 fev. 2019.

MADHAVAN, R.; RAWSKI, T. G.; TIAN, Q. The Atucha III Nuclear Power Reactor in Argentina. In: PETERS, E. D.; ARMONY, A. C.; CUI, S. Building development for a new era: China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean (Ed.). Asian Studies Center-University of Pittsburgh, 2018. Disponível em: <<https://www.ucis.pitt.edu/asc/building-development-for-a-new-era>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

MAMATZAKIS, E. C. Economic performance and public infrastructure: an application to Greek manufacturing. *Bulletin of Economic Research*, v. 60, n. 3, p. 307-326, 2008. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/j.1467-8586.2008.00279>>. Acesso em: 25 jan. 2019.

OCAMPO, J. A. El desarrollo liderado por los productos básicos en América Latina. *International Development Policy / Revue internationale de politique de développement*, Geneve, v. 9, n. 9, 2017. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/poldev/2509#bibliography>>. Acesso em: 04 fev. 2019.

PETERS, E. D. Chinese infrastructure projects in Mexico: general context and two case studies. In: PETERS, E. D.; ARMONY, A. C.; CUI, S. *Building development for a new era: China's infrastructure projects in Latin America and the Caribbean* (Ed.). Asian Studies Center-University of Pittsburgh, 2018a. Disponível em: <<https://www.ucis.pitt.edu/asc/building-development-for-a-new-era>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

PETERS, E. D. Una globalización con características chinas. *Nueva Sociedad*, fev. 2018b. Disponível em: <<http://nuso.org/articulo/una-globalizacion-con-caracteristicas-chinas/>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

PIRES, M. C.; PAULINO, L. A. Reflexões sobre hegemonia e a política internacional da China: a iniciativa “cinturão e rota” como uma estratégia de desenvolvimento pacífico. *DOSSIER: Evolución de la Política Exterior de China para América Latina, Revista Relaciones Internacionales*, v. 26, n.3, p. 207-228, 2017. Disponível em: <<http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/64415>>. Acesso em 25 fev. 2019.

RAHUL, A. O jogo pela hegemonia regional: a OBOR chinesa e a resposta estratégica indiana. *AUSTRAL: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, v. 7, n. 13, set. 2018. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/austral/article/view/82338>>. Acesso em: 14 fev. 2019.

ROZAS, P.; SÁNCHEZ, R. *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago do Chile: CEPAL/ONU, Serie 75, División de Recursos Naturales e Infraestructura, 2004. Disponível em: <<https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/1/S048642es.pdf>>. Acesso em: 21 jan. 2019.

SACHS, J. D.; WARNER, A. M. The big push, natural resource booms and growth. *Journal of development economics*, v. 59, n. 1, p. 43-76, 1999. Disponível em: <[https://doi.org/10.1016/S0304-3878\(99\)00005-X](https://doi.org/10.1016/S0304-3878(99)00005-X)>. Acesso em: 05 fev. 2019.

SANCHEZ- ROBLES, B. Infrastructure investment and growth: some empirical evidence. *Contemporary Economic Policy*, v. 16, n. 1, p. 98-108,

1998. Disponível em: <doi:10.1111/j.1465-7287.1998.tb00504.x>. Acesso em: 25 jan. 2019.

SCHUTTE, G. R. A expansão dos investimentos externos diretos chineses. O caso do setor energético brasileiro. *Conjuntura Austral*, v. 8, n. 44, p. 90-114. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/ConjunturaAustral/article/view/76332>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

SIDAWAY, J. D.; WOON, C. Y. Chinese Narratives on “One Belt, One Road” (一带一路) in Geopolitical and Imperial Contexts. *The Professional Geographer*, v. 69, n. 4, p. 591-603, 2017. Disponível em: <<https://ap4.fas.nus.edu.sg/fass/geojds/intro/chinese%20narratives%20on%20one%20belt%20one%20road%20in%20geopolitical%20and%20imperial%20contexts.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2019.

SILVA, M. Transição energética em direção à energia renovável: revisitando a questão da política industrial como instrumento de desenvolvimento tecnológico. 2014. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Faculdade de Filosofia e Ciências - Unesp Marília, Marília, 2014. f 347.

STIGLITZ, J. E. The role of the state in financial markets. Washington, D.C.: The World Bank, 1994. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/239281468741290885/The-role-of-the-state-in-financial-markets>>. Acesso em 25 jan. 2019.

WAGENVOORT, R.; DE NICOLA, C.; KAPPELER, A. Infrastructure finance in Europe: Composition, evolution and crisis impact. *EIB Papers*, v. 15, n. 1, 2010. Disponível em: <http://www.eib.org/attachments/efs/eibpapers/eibpapers_2010_v15_n01_en.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2019.

WALTER, I. The infrastructure finance challenge: a Report by the Working Group on Infrastructure Finance Stern School of Business. New York: New York University/Stern School of Business/Open Book Publishers, 2016. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/j.ctt1sq5v21>>. Acesso em: 24 jan. 2019.

WORLD ECONOMIC FORUM. Infrastructure Investment Policy Blueprint. Genebra, 2014. 44p. Disponível em: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_II_InfrastructureInvestmentPolicyBlueprint_Report_2014.pdf>. Acesso em: 24 jan: 2019.

XING, L. China's Pursuit of the “One Belt One Road” Initiative: A New World Order with Chinese Characteristics?. In: *Mapping China's ‘One Belt One Road’ Initiative*. Palgrave Macmillan, Cham, 2019. p. 1-27. Disponível em: <https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-92201-0_1>. Acesso em: 20 fev. 2019.

ZHANG, X. Chinese capitalism and the maritime silk road: A world-systems perspective. *Geopolitics*, v. 22, n. 2, p. 310-331, 2017. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14650045.2017.1289371>>. Acesso em: 20 fev. 2019.