

DIALÓGOS SOBRE A NOVA ROTA DA SEDA CHINESA

PROPOSIÇÕES PARA O TERMINAL DE USO

PRIVADO PORTO SÃO LUÍS, MARANHÃO

Patricia Barbosa Pereira*
Giovana Mira de Espíndola†

Resumo: Este artigo analisa a Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI – Belt and Road Initiative), também conhecida como Nova Rota da Seda, suas implicações ambientais e os possíveis interesses de inserção no estado do Maranhão, em especial no Terminal de Uso Privado (TUP) Porto São Luís. Parte da hipótese de que o TUP (em construção), financiado por capital chinês, representa um dos pontos estratégicos considerados na expansão da BRI no Brasil. A pesquisa fundamenta-se em autores como Hendler (2021), Kroetz e Germanò (2022), Wang (2023) e Ribeiro (2024), além de dados do Conselho Empresarial Brasil-China (2022; 2023) e do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (2022). As análises indicam que, embora o Brasil e o Maranhão ainda não tenham formalizado adesão à iniciativa, o TUP São Luís apresenta potencial geoeconômico para integração à rota, dada sua localização estratégica e infraestrutura portuária. Ressalta-se, contudo, a necessidade de um debate crítico sobre os possíveis impactos ambientais e socioeconômicos decorrentes dessa integração. O estudo, de caráter exploratório e analítico pretende contribuir para a reflexão acerca das condições que podem viabilizar a consolidação da BRI no território maranhense.

Palavras-chave: nova rota da seda; Maranhão; TUP Porto São Luís; impactos ambientais.

DIALOGUES ON CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE PROPOSALS FOR THE PRIVATE-USE TERMINAL AT PORTO SÃO LUÍS, MARANHÃO

Abstract: This article examines the Belt and Road Initiative (BRI), focusing on its environmental implications and the potential for its expansion into the state of Maranhão, Brazil, particularly through the Private Use Terminal (TUP) of São Luís. It advances the hypothesis that the São Luís TUP (currently under construction), supported by Chinese capital, may constitute a strategic node in the BRI's projected expansion into Brazil. To this end, it was necessary to rely theoretically on some authors: Hendler (2021), Kroetz; Germanò, (2022), Wang (2023), Ribeiro (2024), as well as data compiled by the Brazil–China Business Council (2022; 2023) and the Maranhão Institute of Socioeconomic Studies (2022). The analyses indicate that, although Brazil and the state of Maranhão have not yet formalized their accession to the initiative, the São Luís Private Use Terminal (TUP) demonstrates geoeconomic potential for integration into the route, given its strategic location and port infrastructure. However, the need for a critical debate on the potential environmental and socioeconomic impacts arising from such integration is emphasized. This exploratory and analytical study seeks to contribute to reflections on the conditions that may enable the consolidation of the BRI within the territory of Maranhão.

* Aluna do curso de Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente (PRODEMA/UFPI) e Docente da Universidade Estadual do Piauí. E-mail: patriiciabarbosaap@gmail.com.

† Docente da Universidade Federal do Piauí. E-mail: giovanamira@gmail.com.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI); Maranhão; São Luís Private Use Terminal (TUP); environmental impacts.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo analisa a nova rota da seda, suas implicações ambientais e os possíveis interesses de inserção no Maranhão, em especial no Terminal de Uso Privado Porto São Luís. A hipótese que orienta este estudo é que o TUP Porto São Luís, em construção e financiado por capital chinês, representaria um dos importantes pontos estratégicos selecionados para compor a nova rota da seda e sua expansão no Brasil.

O TUP compõe as instalações do Complexo Portuário do Itaqui e apresenta indicadores importantes para os fluxos comerciais, destacando-se pela amplitude de maré, que permite a atracação de navios de todos os portes, e pela localização geográfica estratégica em relação aos mercados norte-americano e europeu.

Lançada em 2013, a BRI constitui uma ampla rede de conexões econômicas voltadas ao desenvolvimento em infraestruturas, transportes e fluxos de mercadorias (Rodrigues; Jabbour, 2023). Essa iniciativa tem despertado a atenção global devido à extensão de suas relações comerciais, aos investimentos e às implicações ambientais, especialmente pelo grande interesse em recursos naturais localizados em países periféricos.

A busca por excedentes de capitais, sendo refletida de maneira constante pós-crise financeira de 2008, acirrou o avanço das forças produtivas baseadas na utilização desenfreada dos recursos naturais, impondo um ritmo incompatível com a resiliência da natureza. Tal dinâmica torna preocupantes as práticas de conversão da natureza em valores de uso e troca, devendo ser conduzidas com ações integradas entre sociedade e natureza (Corsi, 2011; Quintana; Hacon, 2011; Barros, 2013; Santos; Santos; Maia, 2023).

Assim, o presente artigo está sintetizado em fontes e dados sobre o percurso da nova rota da seda e o debate sobre a adesão do Brasil e Maranhão, simplificando também as implicações ambientais decorrentes de tais parcerias. Para tanto, foi necessário apoiar-se teoricamente em alguns autores: Hendler (2021), Kroetz e Germanò (2022), Wang (2023), Ribeiro (2024)

e na compilação de dados do Conselho Empresarial Brasil-China (2021) e do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos (2019).

2 REVISÃO DE LITERATURA

Os acontecimentos na geopolítica mundial, em particular a crise financeira de 2008, teve grande reflexo para as economias mais importantes do mundo. Remodelando o cenário de poder dos Estados Unidos, contribuindo para o ressurgimento de grandes economias – a Rússia, a China, dentre outras. Essa conjuntura foi articulada a partir da crise estrutural do capitalismo, altamente associada com a interconectividade financeira e acumulação de excedentes, tendo como princípio a cooperação mútua entre os países (Harvey, 2005; Hendler, 2021; Salvagni *et al.*, 2022).

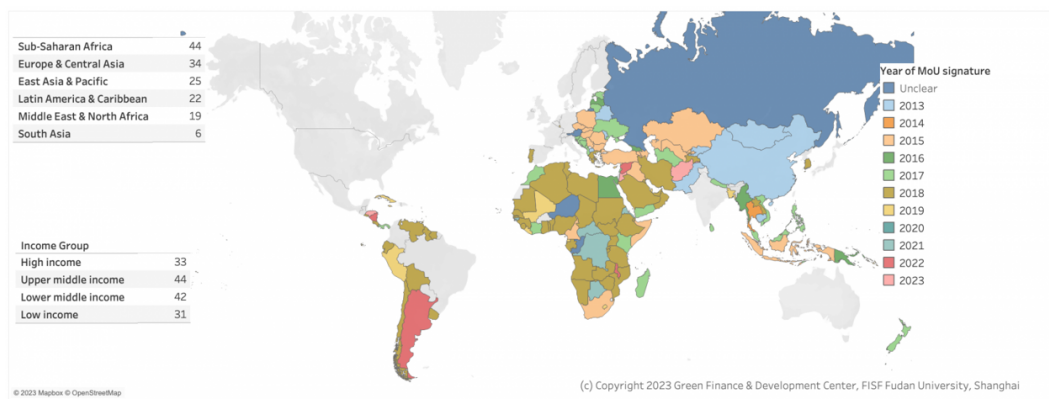
A emergência de desenvolvimento entre as nações constitui-se um dos fatos marcantes das últimas décadas, traçando desafios e dinâmicas de crescimento em escala global. Em particular, esse novo cenário proporcionou gradativamente mudanças na política chinesa, centralizada no crescimento econômico e assertivos projetos regionais (Pautasso *et al.*, 2020; Mendonça; Lopes Filho; Oliveira, 2021).

A postura multilateralista chinesa é favorável à aplicação de projetos com investimentos em distintos setores produtivos. Uma das iniciativas refere-se a alternativas de integração e conectividade global, anunciada a partir de 2013, mas oficialmente lançada em 2015, a BRI (Figura 1) (China, 2015; Salvagni *et al.* 2022; Kroetz; Germanò, 2022; Marcus, 2022).

A Figura 1 ilustra os países que aderiram à BRI de 2013 até dezembro de 2023, totalizando 150 países, nas seguintes regiões: África Subsaariana, Europa, Ásia Central, Leste Asiático, Pacífico, América Latina, Caribe, Médio Oriente, Norte da África e Sudeste Asiático. Nessa totalidade, 44 países da África Subsaariana assinaram o Memorando de Entendimento (MoU), representando a região com mais participação, e, dentre as demais, no Sudeste Asiático tem o menor quantitativo de MoU, perfazendo 6 países (Wang, 2023).

A mobilização de recursos voltados para financiar os projetos BRI exigiu que a China criasse fundos de investimentos e articulação com um grande conjunto de bancos públicos, multilaterais e comerciais, entre eles: Banco

FIGURA 1 Países membros da nova Rota da Seda



Fonte: Green FDC (2023).

de Desenvolvimento da China (China Development Bank – CDB), Banco Industrial e Comercial (ICBC) e Fundo da Rota da Seda. Essas ações foram essenciais para a evolução do crescimento do projeto, criando espaço de relações com outros países emergentes (Kotz; Ouriques, 2021; Mendonça, Lopes Filho e Oliveira, 2021).

A expansão das relações comerciais entre os países são fundamentais para o crescimento econômico, evidentemente no impacto positivo sobre exportações e acúmulo de reservas. Entretanto, os mecanismos ligados à BRI não contabilizam apenas melhorias, visto que existe uma busca intensa pelos recursos do setor primário, elevando a preocupação com os riscos endêmicos relacionados à biodiversidade (Hiratuka; Sarti, 2016; Weins; Ferreira; Feodrippe, 2020; Bernardi; Rodrigues; Benaduce, 2023). Ribeiro (2024, p. 2) enfatiza:

Tais dinâmicas deste início de século operam em meio ao aprofundamento de contradições que marcaram o desenvolvimento histórico do capitalismo, como a degradação ambiental (e agora a crise climática) e a manutenção da desigualdade socioeconômica, seja entre as classes sociais, seja entre os países, em uma espécie de hierarquia em que a posição periférica de diversos países permanece como uma característica marcante.

A oferta de investimentos maciços em projetos de infraestruturas, principalmente em países de posição periférica, tem sido uma prática preocupante em termos de manutenção dos recursos naturais. Martins (2024) afirma que o

Brasil é detentor da maior parte da Floresta Amazônica, outras riquezas biológicas e uma importante reserva cambial. Essas características refletem na necessidade de avaliação dos impactos quanto à anuência do projeto BRI.

A China e o Brasil têm mantido boas relações desde 2009, atualmente permitindo novas dimensões além do comércio, como na inserção de empresas chinesas de ramos de infraestrutura e energia elétrica. Porém, são necessários debates quanto aos avanços qualitativos, principalmente no quesito ambiental, pois o perfil dessas relações bilaterais tem grande foco na exportação de *commodities*, contribuindo com as mudanças na cobertura da terra e nos impactos ecológicos (Hiratuka, 2024). Dessa forma, nos resultados e discussões, permeiam algumas características sobre a nova rota da seda, as adesões e o debate sobre suas implicações ambientais.

3 METODOLOGIA

Este capítulo apresenta os procedimentos metodológicos adotados para o desenvolvimento da pesquisa, explicitando as estratégias de investigação, as técnicas de coleta e análise dos dados, bem como os critérios que orientaram a escolha do objeto empírico. A metodologia foi estruturada de modo a assegurar coerência entre os objetivos propostos e o percurso analítico, permitindo a compreensão do contexto estudado e a caracterização do espaço empírico no qual a pesquisa se insere.

3.1 Caracterização da TUP Porto São Luís

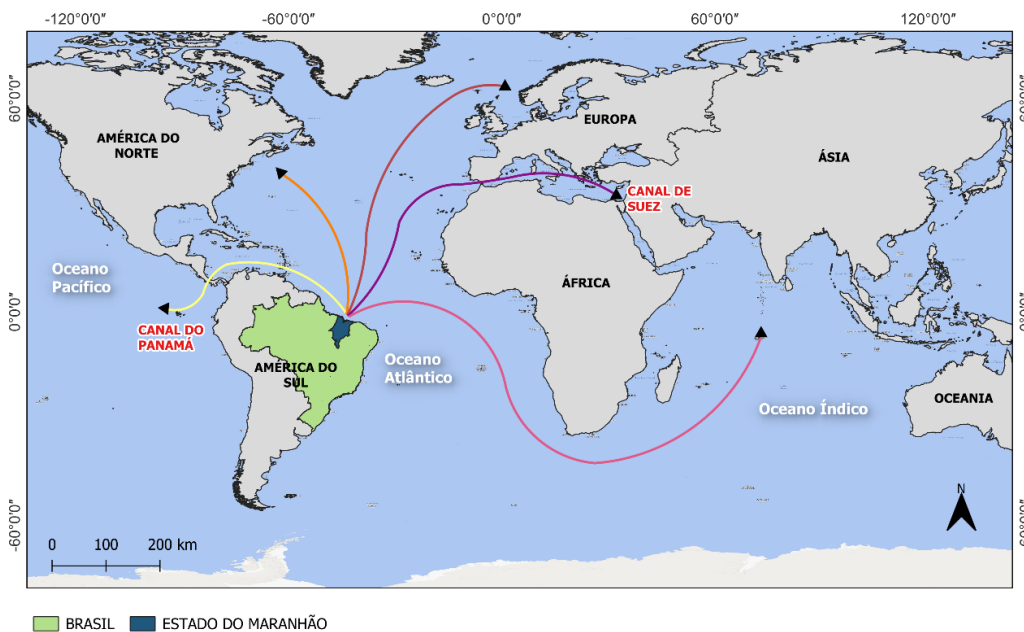
O Complexo Portuário do Itaqui (CPI) localiza-se no município de São Luís/MA (Figura 1), instalado no complexo estuarino da Baía de São Marcos, com coordenadas geográficas 02°34,6' de latitude Sul e 44°22,2' de longitude Oeste. As atividades marítimas iniciaram-se a partir de 1974 sob concessão da União e, desde 2011, são gerenciadas pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). Comporta as instalações do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (TMPM), TUP Alumar, TUP Porto São Luís (em construção) e o Terminal Portuário do Mearim (em projeto) (Emap, 2019).

FIGURA 2 Localização da TUP São Luís

Fonte: Elaborada pelos autores com base em dados do IBGE (2022) e Google Earth (2024). (2024).

O Itaqui é amplamente conhecido pela sua favorável localização geográfica, desempenhando importante papel no comércio interno, conectando a Região Nordeste e o restante do país e, no externo, pelo encurtamento de distâncias nas transações para a Europa, América do Norte e da Ásia (Figura 2). Suas características naturais contribuem para que o porto abrigue navios de grande calado, uma vez que, na Baía de São Marcos, a profundidade natural é de aproximadamente 23 metros (EMAP, 2019).

FIGURA 3 Pontos estratégicos



Fonte: Elaborada pelos autores com base em dados do IBGE (2022) e Google Earth (2024).

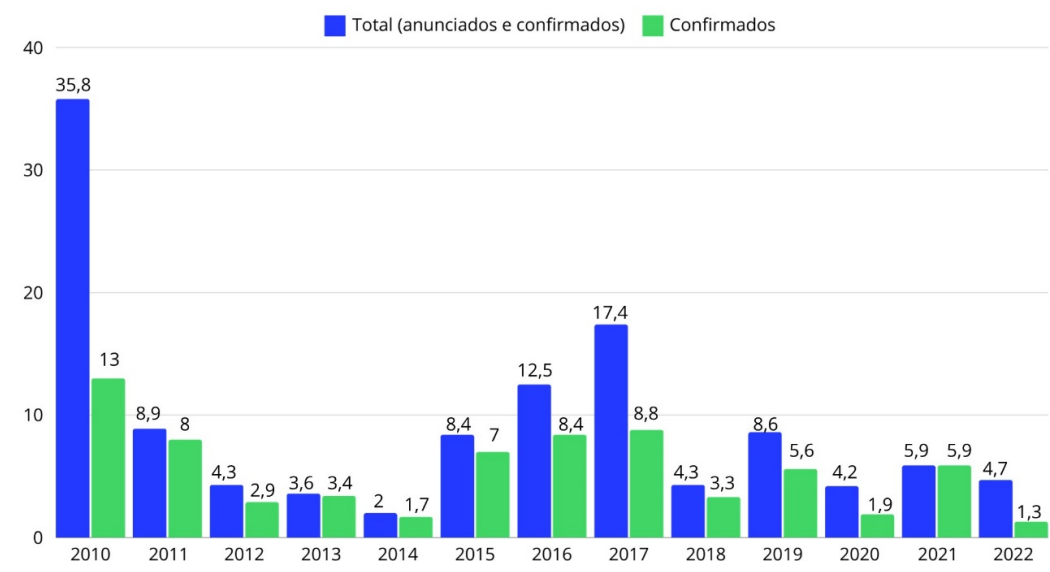
Dessa forma, o Complexo Portuário do Itaqui, com destaque para a TUP Porto São Luís, consolida-se como um ponto estratégico para o escoamento da produção nacional e para a integração logística entre diferentes modais de transporte. O crescimento econômico dessa região e o fortalecimento das relações comerciais do Maranhão com o cenário global são favorecidos pela sua infraestrutura e posição geográfica.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

O movimento de integração regional sempre combinou as variáveis de tempo e espaço, promovendo fluxos em várias direções e encurtando distâncias geográficas e comerciais. Atualmente a Iniciativa do Cinturão e Rota retoma essa ideia, agora de forma mais revigorada. Conforme mencionado por Xi Jinping e analisado por Jabbour e Gabriele (2021) e Salvagni (2022), o Brasil atua como uma extensão natural e um objeto estratégico na expansão do projeto.

Embora alguns países da América Latina ainda não tenham firmado acordos na BRI, em destaque as nações com economias vultosas, como o Brasil, o México e a Colômbia, a China mantém posição de destaque no cenário brasileiro. É detentora das exportações e mantenedora dos IED (US\$ 124,8 bilhões de 2008 a 2019), representando o principal investidor (Gráfico 4) (Pautasso *et al.*, 2020; Kroetz; Germanò, 2022; Jekins, 2022).

GRÁFICO 1 Investimentos chineses no Brasil em US\$ bilhões (2010-2023)



Fonte: CEBC (2021).

O Gráfico 1 ilustra os investimentos chineses aplicados ao Brasil, voltados para vários setores, com destaque para os projetos de eletricidade, tecnologia da informação e infraestruturas. Nota-se a intensificação de investimentos

em 2010 (US\$ 13 bilhões), podendo ser explicada pela parceria estratégica que China e Brasil firmaram pós crise de 2008, consolidada pelo Plano de Ação Conjunta Brasil-China, de 2010, voltado à intensificação da cooperação mútua (Rodrigues; Jabbour, 2021; CEBC, 2022).

Desde a entrada de Xi Jinping em 2013 na presidência da China, as relações sino-brasileiras atingiram níveis consideráveis de intercâmbios comerciais, variando entre US\$ 1,3 bilhões a US\$ 8,8 bilhões de investimentos. Mais da metade dos projetos anunciados foram confirmados. Outra relação de aproximação refere-se ao Plano de Ação Conjunta 2015-2021, que marcou uma série de ações voltadas ao aumento assimétrico das duas economias (Kroetz; Germanò, 2022; Rodrigues; Jabbour, 2023).

A parceria estratégica sino-brasileira tem gerado bons frutos, evidenciados nas participações de estatais chinesas em diversos projetos, como a *State Grid*, a China *Three Gorges* e a China *Communications Construction Company* (CCCC) (Cariello, 2021; 2022). Esta última tem sido bastante atuante no território brasileiro. Um dos exemplos é o incentivo no Terminal de Contêineres de Paranaguá, localizado no estado do Paraná.

A CCCC atua com alta tecnologia para o melhoramento da dragagem e da capacidade operacional. Evidentemente é necessário considerar as implicações socioambientais a partir dessas atividades. Nos estudos de Hofmann (2015), que analisam os impactos ambientais causados pelas obras de construção e ampliação de portos marítimos, evidencia-se que o terminal de Paranaguá gerou prejuízos às comunidades locais, principalmente aos pescadores, que tiveram queda no volume do pescado, o que afetou diretamente os condicionantes aquáticos.

No trabalho de Githaiga e Shifare (2022) sobre a ferrovia de Bitola Padrão no Quênia, que faz parte do projeto BRI, são analisados os principais efeitos dos investimentos em infraestrutura para a região. Considera-se uma boa oportunidade de crescimento em termos econômicos, visto que é uma área carente desses recursos, mas que sofreu inúmeros efeitos no uso da terra, associados ao processo de segregação, acarretando prejuízos para a comunidade local.

Os investimentos da BRI necessitam de uma maior transparência quanto aos seus riscos ambientais, culturais e socioeconômicos. O jornal *South*

China Morning Post (Carvalho, 2019) salienta que os investimentos em infraestruturas nas barragens Condor Cliff e La Barrancosa, na Argentina, o projeto não tinha previamente o estudo de impactos ambientais, assim inviabilizando a análise dos potenciais riscos ao meio ambiente e à população.

Outra atuação da CCCC, agora relacionada ao objeto de estudo desta pesquisa, ocorre desde 2017, em conjunto com a construtora WPR e o grupo Lyon capital, na construção do TUP Porto São Luís, no estado do Maranhão (Cariello, 2022). Apesar da importância estratégica dos investimentos chineses para a consolidação do TUP, o projeto tem sido marcado também pela disputa territorial e seus efeitos para a comunidade do Cajueiro, localizada nas proximidades das instalações. De acordo com dados de Porto, Pacheco e Leroy (2016), os possíveis impactos socioambientais que serão gerados pela construção da TUP são:

Alteração no regime tradicional de uso e ocupação do território, Falta/irregularidade na autorização ou licenciamento ambiental, Falta/irregularidade na demarcação de território tradicional, Invasão/dano a área protegida ou unidade de conservação, Poluição atmosférica, Poluição de recurso hídrico, Poluição do solo, Poluição sonora.

São notáveis as relações políticas e econômicas que a China vem articulando com o Brasil, sobretudo no Maranhão. Na proposição de cooperação Sul-Sul, os chineses têm preparado terreno para o fortalecimento da posição de principal parceiro comercial e investidor ao longo das décadas, e o que se espera é o aumento significativo nos intercâmbios inter-regionais (Vadell; Neves, 2018).

O estado maranhense também mantém boas relações comerciais com a China desde o ano de 2015 e segue criando articulações. Analisando o fluxo da balança comercial de 2023, observa-se que cerca de 33,33 do valor total exportado teve destinação para a China, assim ocupando o principal destino, seguido pelo Canadá (17,1(Imesc, 2022).

Articulações têm sido realizadas com o objetivo de aumentar os incentivos fiscais e cambiais. Recentemente foi aprovada a criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), no município de Bacabeira/MA, assegurada pelo Decreto nº 37.581, de 18 de abril de 2022. A ZPE constitui um importante instrumento para empreendimentos industriais e viabilização do comércio

exterior, representando um projeto que pode (Imesc, 2023, p. 29) “atrair o interesse da China, como parte de sua iniciativa na Nova Rota da Seda, em razão da localização estratégica e dos recursos logísticos e naturais do estado”.

Por isso, verificar a articulação entre sociedade e natureza é de fundamental importância. Destacam-se os processos envolvendo a reprodução do espaço geográfico, sobretudo ligado ao desenvolvimento econômico. Considerando que a cobertura da terra é modificada diariamente pelas atividades produtivas no intuito de adequar as suas necessidades, todo e qualquer espaço habitável pelo homem está suscetível às diversas transformações.

Apesar de toda a conjuntura de evidente parceria estratégica, o Brasil e o Maranhão ainda não sinalizaram adesão formal à BRI. Segundo Rodrigues e Jabbour (2021) e Carvalho, Veras e Steenhagen (2023), é necessário promover um debate crítico a respeito das consequências ambientais e de desenvolvimento, considerando os riscos de reprimarização das exportações, aumento da dependência econômica em decorrência dos empréstimos chineses e possível degradação dos recursos naturais. Em contrapartida, os autores reconhecem impactos positivos, uma vez que a China é importante fornecedora de tecnologias capazes de viabilizar a conectividade, além da manutenção de infraestrutura e ganhos de produtividade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As relações político-econômicas intensificadas principalmente após a crise financeira de 2008 possibilitaram a inserção de potências no cenário global, destacando-se o papel da China como agente central na integração regional e na expansão de parcerias estratégicas. Com a iniciativa da BRI, o país tem buscado estreitar laços diplomáticos, intensificar fluxos comerciais e fortalecer sua posição no sistema econômico mundial.

A BRI, concebida para encurtar distâncias e articular parcerias multilaterais, fortifica o potencial chinês na absorção de excedentes de capital e no estabelecimento de corredores logísticos que conectam a Ásia à África, Europa e América Latina. Nesse contexto, o Brasil e o estado do Maranhão, apesar de manterem boas relações diplomáticas com a China, ainda não assinalaram adesão à BRI. Cogita-se a possibilidade de o TUP Porto São Luís

ser um dos territórios selecionados para compor a expansão do projeto chinês, considerando sua posição geográfica, estruturação socioeconômica da região e capacidade de impulsionar outros investimentos, a exemplo dos modais de transporte, que são considerados um fator essencial para a conectividade de áreas.

No entanto, o alargamento de projetos de infraestrutura e o aumento da demanda das exportações tendem a impactar os recursos naturais. As consequências da influência antrópica no meio ambiente desencadeiam uma frequente preocupação na sociedade, exigindo políticas de mitigação e prevenção de impactos ambientais.

As análises realizadas neste estudo ressaltam a importância de compreender as especificidades físico-naturais e socioeconômicas do território maranhense como condição essencial para a prevenção de danos. Conclui-se que o debate sobre a possível adesão do Brasil e do Maranhão à BRI deve ser pautado por uma reflexão crítica que considere, simultaneamente, o potencial econômico e os riscos ambientais. O estudo não pretende esgotar o tema, mas contribuir para a compreensão das condições que podem viabilizar uma inserção equilibrada e sustentável na Nova Rota da Seda.

REFERÊNCIAS

- BERNARDI, B. B.; RODRIGUES, L. F.; BENADUCE, M. I. V. A constituição de uma civilização ecológica: o desenvolvimento verde na nova Rota da Seda da China. *Ecologia Política: avanços e desafios*, v. 1, p. 13-27, 2023.
- BARROS, A. Crise estrutural do capital e a destruição ambiental. *Interfaces Científicas: Humanas e Sociais*, v. 1, n. 3, p. 21-31, 2013.
- CARIELLO, T. *Investimentos chineses no Brasil: histórico, tendências e desafios globais (2007-2020)*. Rio de Janeiro-RJ: CEBC, 2021.
- CARIELLO, T. *Investimentos chineses no Brasil: tecnologia e transição energética*. Rio de Janeiro-RJ: CEBC, 2022.

- CARVALHO, E. M.; VERAS, D.; STEENHAGEN, P. (org.). *A China e a iniciativa cinturão e rota [recurso eletrônico]: percepções do Brasil*. Rio de Janeiro-RJ: FGV Direito Rio, 2023. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/d832f3b5-c3e5-4e38-b525-f4b03ba66921/content>. Acesso em: 14 out. 2025.
- CARVALHO, R. *China in Latin America: partner or predator?* Hong Kong: South China Morning Post, 25 maio 2019. Chapter one. Disponível em: <https://multimedia.scmp.com/week-asia/article/3011618/beijing-conquest-latin-america/index.html>. Acesso em: 14 out. 2025.
- CHINA. Ministry of Foreign Affairs. *Vision and actions on jointly building silk road economic belt and 21st Century maritime silk road*. Beijing: The State Council, 2015.
- CONSELHO EMPRESARIAL BRASIL-CHINA (CEBC). *Investimentos chineses no Brasil: histórico, tendências e desafios globais (2007-2020)*. Rio de Janeiro: CEBC, 2021.
- CORSI, F. L. A crise estrutural do capitalismo. *Revista Aurora*, n. 7, p. 12-19, 2011.
- EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA (EMAP). *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui*. São Luís: EMAP, 2019.
- GITHAIGA, N.; SHIFARE, H. Os impactos econômicos locais das vias férreas: a ferrovia de Bitola Padrão (sgr1) no Quênia. *Revista Brasileira de Estudos Africanos*, v. 8, n. 15, p. 121-149, 2022.
- GREEN FINANCE & DEVELOPMENT CENTER (FISF Fudan University, Shanghai). *Map of Belt and Road Initiative (BRI) countries by year of MoU signature and income group*. Shanghai: FISF Fudan University, 2023. Disponível em: <https://greenfdc.org>. Acesso em: 14 out. 2025.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

- HENDLER, B. Crise de hegemonia e rivalidade EUA-China. In: MUSSE, R. (org.). *China Contemporânea: seis interpretações*. Belo Horizonte: Autêntica, 2021.
- HIRATUKA, C. Relações econômicas entre Brasil e China nas duas primeiras décadas do século XXI: uma perspectiva a partir dos desafios contemporâneos para a reindustrialização brasileira. *Economia e Sociedade*, v. 33, n. 3, p. 1-27, 2024.
- HIRATUKA, C.; SARTI, F. Relações econômicas entre Brasil e China: análise dos Fluxos de comércio e investimento direto estrangeiro. *Revista tempo do mundo*, v. 2, n. 1, p. 83-98, 2016.
- HOFMANN, R. M. *Impactos ambientais causados pelas obras de construção e ampliação de portos marítimos no Brasil com ênfase nas comunidades pesqueiras*. Brasília: Câmara dos deputados, 2015. Disponível em: <https://bd-rest.camara.leg.br/server/api/core/bitstreams/b1d325d1-9f50-4321-a6b9-a822029c0766/content>. Acesso em: 14 out. 2025.
- INSTITUTO MARANHENSE DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS E CARTOGRÁFICOS (IMESC). *Boletim de Conjuntura Econômica Maranhense* [recurso eletrônico]. v. 11, n. 3. São Luís-MA: IMESC, 2023. Disponível em: <https://imesc.ma.gov.br/wp-content/uploads/0202/07/v-11-n-3-2023.pdf>. Acesso em: 14 out. 2025.
- JABBOUR, E.; GABRIELE, A. *China: o socialismo do século XXI*. São Paulo: Boitempo, 2021.
- JENKINS, R. China's Belt and Road Initiative in Latin America: What has Changed?. *Journal of Current Chinese Affairs*, v. 51, n. 1, p. 13-39, 2022. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/18681026211047871>. Acesso em: 14 out. 2025.
- KOTZ, R. L.; OURIQUES, H. A Belt and Road Initiative: uma análise sobre a projeção global da China no Século XXI. *Estudos internacionais*, v. 9, n. 2, p. 96-113, 2021. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/estudosinternacionais/article/view/23585>. Acesso em: 14 out. 2025.

- KROETZ, M. E.; GERMANÒ, M. A. a iniciativa da nova Rota da Seda e seu impacto na conectividade da América Latina: um estudo de caso do Chile e do Peru. *Cadernos Prolam/USP-Brazilian Journal of Latin American Studies*, v. 21, n. 44, p. 20-47, 2022.
- MARCUS, A. The silk roads: a new history of the world. *Dialectical Anthropology*, v. 46, p. 373-378, 2022.
- MARTINS, C. E. Caos e nova temporalidade do sistema-mundo contemporâneo. *Caderno metropolitano*, v. 26, n. 59, p. 255-376, 2024.
- MENDONÇA, M. A. A.; LOPES FILHO, C. R. F. U.; OLIVEIRA, J. K. B. S. A nova Rota da Seda e a projeção econômica internacional da China: redes de financiamento e fluxos de Investimento Externo Direto (IED). *Boletim de Economia e Política Internacional*, n. 31, p. 9-37, 2021.
- PAUTASSO, D.; NOGARA, T. S.; UNGARETTI, C. R.; DORIA, G. A iniciativa do cinturão e rota e os dilemas da América Latina. *Revista tempo do mundo*, n. 24, p. 77-106, 2020.
- PORTO, M. F.; PACHECO, T.; LEROY, J. P. (ed.). *Injustiça ambiental e saúde no Brasil: o mapa dos conflitos*. Rio de Janeiro-RJ: Editora Fiocruz, 2016.
- QUINTANA, A. C.; HACON, V. O desenvolvimento do capitalismo e a crise Ambiental. *Revista o social em questão*, n. 25/26, p. 427-444, 2011.
- RIBEIRO, V. L. América Latina: desenvolvimento, dependência e o papel do capital chinês. *Economia e Sociedade*, v. 33, n. 3, p.1-28, 2024.
- RODRIGUES, B. S.; JABBOUR, E. A Iniciativa Cinturão e Rota e as implicações geoeconômicas para o Brasil sob a perspectiva da nova economia do projeto e da geoeconomia híbrida. In: CARVALHO, E. M.; VERAS, D.; STEENHAGEN, P. (org.). *A China e a iniciativa Cinturão e Rota: percepções do Brasil*. FGV Direito Rio, 2023.

- SALVAGNI, J.; SILVA, M. G.; VERONESE, M. V.; AVILA, R. I. A ascensão chinesa e a nova rota da seda: mudanças globais, novas hegemonias. *Revista Sociedade e Estado*, v. 37, n. 2, p. 673-696, 2022.
- SANTOS, M.A.F.; SANTOS, E. C.; MAIA, M. F. R. Produtividade e inovação ambiental: uma análise da indústria de transformação de Minas Gerais. *Revista Brasileira de Inovação*, Campinas, v. 22, p. 1-31, 2023.
- VADELL, J.; NEVES, P. O Brasil e a China na atualidade: perspectivas sobre o aprofundamento da cooperação desigual a partir do comércio, dos investimentos e do crédito. In: VADELL, J. (org.). *A expansão econômica e geopolítica da China no século XXI*. Belo Horizonte: Editora Puc Minas, 2018. cap. 7. p. 205-234.
- WANG, C. N. *Ten Years of China's Belt and Road Initiative (BRI): Evolution and the road ahead*. Green finance and development center, 2023.
- WEINS, N. W.; FERREIRA, L. C.; FEODRIPPE, R. C. O. O papel da “civilização ecológica” chinesa na nova ordem ambiental internacional: ideias para um mundo pós-covid. *Geosul*, v. 35, n. 77, p. 504-530, 2020.