

Artigo original • Revisão por pares • Acesso aberto

Investimentos chineses no México: características, controvérsias socioambientais e disputas por hegemonia em torno do Trem Maia e do Istmo de Tehuantepec

Chinese investments in Mexico: characteristics, socio-environmental controversies, and disputes over hegemony surrounding the Maya Train and the Isthmus of Tehuantepec

 **Victória Batistela Silva Rodrigues**

Resumo

A China incrementa ano a ano fluxos de capitais para o México, a ponto de o país norte-americano ter se tornado, a partir de 2020, um dos principais destinos de Investimento Externo Direto (IED) chinês na América Latina, ficando atrás apenas do Brasil, Chile e Peru. Os empreendimentos mexicanos vinculados ao projeto de desenvolvimento das regiões sul e sudeste do governo de Andrés Manuel López Obrador (AMLO), o Trem Maia e o Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT) chamam atenção em seus processos licitatórios pelas facilitações fiscais oferecidas pelo governo mexicano. Assim, o objetivo do presente artigo é analisar a entrada de empresas de capital chinês nos dois principais empreendimentos de AMLO em função dos interesses que os dois países carregam nesses fluxos. Para isso, aporta-se uma concisa descrição dos empreendimentos, seguidas pelas respectivas caracterizações acerca da participação chinesa nas composições de investimento dos projetos. Também são abordadas as controvérsias e os conflitos que os empreendimentos suscitam domesticamente, assim como as disputas internacionais que engendram. A pergunta que rege a presente discussão se baseia em compreender de que maneira os investimentos chineses no Trem Maia e no CIIT contribuem para a manutenção e o aprofundamento das assimetrias nos contextos nacionais mexicanos e nas trocas internacionais.

Palavras-chave: Investimento Externo Direto (IED). China. México. Trem Maia. Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT).

Abstract

China increases capital flows to Mexico year after year, to the point that, as of 2020, the North American country has become one of the main destinations for Chinese Foreign Direct Investment (FDI) in Latin America, behind only Brazil, Chile, and Peru. Mexican projects linked to the development of the southern and southeastern regions of the Andrés Manuel López Obrador (AMLO) administration, the Maya Train and the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CIIT), attract attention in their bidding processes due to the tax breaks offered by the Mexican government. Thus, the objective of this article is to analyze the entry of Chinese capital companies into AMLO's two main projects in light of the interests that both countries have in these flows. To this end, a concise description of the projects is provided, followed by the respective characterizations of Chinese participation in the investment compositions of the projects. The controversies and conflicts that the projects raise domestically are also addressed, as well as the international disputes they engender. The question that governs this discussion is based on understanding how Chinese investments in the Maya Train and CIIT contribute to maintaining and deepening asymmetries in the Mexican national context and in international exchanges.

Keywords: Foreign Direct Investment (FDI). China; Mexico. Maya Train. Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CIIT).

Citação sugerida

RODRIGUES, Victória Batistela Silva. Investimentos chineses no México: características, controvérsias socioambientais e disputas por hegemonia em torno do Trem Maia e do Istmo de Tehuantepec. Revista IDéAS, Rio de Janeiro, v. 19, p. 1-2/, e025013, jan./dez. 2025.

Licença: Creative Commons - Atribuição/Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).

Submissão:
30 jul. 2025

Aceite:
25 set. 2025

Publicação:
12 dez. 2025

Introdução

China e México aumentaram significativamente os fluxos de investimento entre os dois países nos últimos 10 anos. As características desses fluxos são diversas e podem variar, por exemplo, em termos da natureza do investimento, da heterogeneidade de atores e dos setores aos quais se dirigem, como o comercial, o de infraestrutura, o manufatureiro e o de energia. Chama atenção o fluxo de capitais do país asiático para o norte-americano, assim como o aumento crescente das importações chinesas de produtos de origem mexicana, que estão se tornando uma parte cada vez mais integral da vida cotidiana das famílias, como o abacate e a tequila (Xin e Wu, 2022, p. 292).

O *Monitor de Investimento Externo Direto da China na América Latina e no Caribe 2023* (Dussel Peters, 2023) destaca uma tendência significativa de alta desse fluxo de investimento entre 2000 e 2020. Entre 2005 e 2009, o México recebeu 11 transações chinesas, que totalizaram 588 milhões de dólares e criaram 6.799 empregos. No período de 2015 a 2020, esse número aumentou para 60 transações, com um investimento de 11,4 bilhões de dólares e a geração de 90.887 empregos. Dessa forma, o México se tornou um dos principais destinos de Investimento Externo Direto (IED) chinês neste último período, ficando atrás apenas do Brasil, Chile e Peru (Dussel Peters, 2023; 2022).

Os dois principais projetos de infraestrutura do governo de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) (2018-2024) são o Trem Maia e a modernização do Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT). O governo os associa à superação das disparidades socioeconômicas das regiões Sul e Sudeste frente ao restante do país, desigualdades que foram historicamente produzidas pelo desfavorecimento dessas regiões nas políticas nacionais.

O México pode ser caracterizado como uma economia periférica e dependente, fortemente articulada às dinâmicas do capitalismo global. Embora possua uma base industrial relevante e estreita integração comercial com os Estados Unidos, sua inserção internacional mantém traços de dependência estrutural, tanto pela especialização em cadeias de baixo valor agregado quanto pela recorrente exploração de recursos primários e de mão de obra barata. Essa condição o coloca em posição de vulnerabilidade frente a projetos de grande escala que tendem a reproduzir assimetrias socioeconômicas e aprofundar controvérsias socioambientais.

Com a eleição de Claudia Sheinbaum como sucessora presidencial de AMLO pelo partido Movimento Regeneração Nacional (Morena), espera-se que esses tipos de projeto de infraestrutura continuem a ser realizados no país.

Dussel Peters, Armony e Cui (2018) chamam atenção para o fato de que os primeiros investimentos chineses em projetos de infraestrutura na América Latina datam de 2005, enquanto que no México apenas começaram a concretizar-se em 2019, após várias tentativas sem sucesso, e foram precisamente voltados para o Trem Maia:

Os seis projetos de infraestrutura por 3.015 milhões de dólares e mais de 80.000 empregos gerados estão altamente influenciados pelo Trecho 1 do Trem Maia, tanto pelo montante quanto pelo emprego gerado. Embora três dos seis projetos sejam realizados por empresas privadas chinesas – destaca-se o caso da Envision Energy por diversos outros projetos de infraestrutura na ALC –, a participação das empresas públicas do governo central é crucial, dado que conformam 89,72% e 99,08% do montante e emprego dos seis projetos (Dussel Peters, 2022, p. 109-110).

No que concerne ao interesse internacional sobre o CIIT, destaca-se o fluxo de investimento de empresas chinesas na área, sobressaindo-se ao investimento estadunidense, mesmo que o corredor seja consideravelmente estratégico para o país norte-americano. Esse panorama é importante pelo Istmo ser um território estratégico de trânsito. Tal qual o Canal de Suez e o Canal do Panamá, projeta-se que o CIIT virá a se tornar crucial aos equilíbrios e às assimetrias do poder mundial.

Neste artigo, parte-se da noção de “colonialismo energético” (Bringel; Svampa, 2023), que aponta como a transição global para energias renováveis, embora apresentada como alternativa sustentável, reproduz lógicas de dominação, criando novas zonas de sacrifício nos países periféricos.

Diante do breve quadro exposto, o objetivo do presente artigo é analisar os investimentos de capital chinês e os dois principais empreendimentos de AMLO em função dos interesses que os dois países carregam nesses fluxos. Para isso, aporta-se uma concisa descrição dos empreendimentos, seguidas pelas respectivas caracterizações acerca da participação chinesa nas composições de investimento dos projetos. Também são abordadas as controvérsias e os conflitos que os empreendimentos suscitam domesticamente, assim como as disputas internacionais que engendram. Por fim, em função da discussão promovida, deseja-se demonstrar que os investimentos chineses nos programas em voga mantêm, complexificam e aprofundam as tradicionais assimetrias de trocas internacionais.

O Trem Maia

O Trem Maia é um megaempreendimento ferroviário mexicano em fase final de construção que, no momento de sua conclusão, terá 1,5 mil quilômetros de extensão e conectará os principais parques arqueológicos do Sul e Sudeste mexicano. O empreendimento dispõe de quatro eixos: econômico, cultural, social e ambiental. No escopo econômico, salienta sua função na promoção de um novo futuro para a região Sul e Sudeste do México, de forma que o governo quite uma dívida histórica com a região, diante do

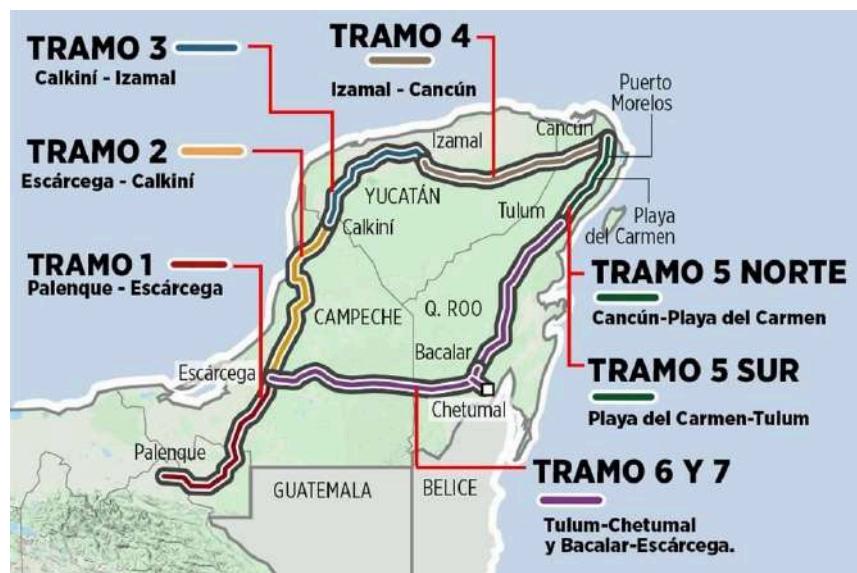
argumento de desigualdade no desenvolvimento da região em comparação ao Norte e centro do país, devido a múltiplos fatores, como falta de infraestrutura de transporte e conectividade¹.

O empreendimento foi submetido à consulta livre, prévia e informada por meio do Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI), que resultou em sua aprovação. Apesar do governo federal defender a vitória unânime do projeto a partir da consulta, uma variedade de autores e entidades, como por exemplo a Organização das Nações Unidas (ONU) e o Exército Zapatista de Libertação Nacional (EZLN), complexifica esse processo apontando suas falhas democráticas. O caráter do turismo, da preservação e da geração de renda foi enfocado na consulta, enquanto elementos relativos aos ônus socioambientais foram omitidos (ONU-DH, 2019).

Além disso, o projeto do Trem foi difundido com um grande apelo como fomento de um turismo sustentável. Contudo, de acordo com o Informe *El Tren de las Élites* publicado em 2020, “com base nas informações disponíveis até o momento, estima-se que 70% da receita total do projeto virá do transporte de carga, dos quais cerca de 26% serão provenientes de combustíveis e 11% de produtos do setor de construção” (Clavijo; Castrejon, 2020, p. 24). No informe também consta a informação de que, segundo o Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), a “primeira rota de transferência de combustível ocorrerá em 2023 [...] [e a] intenção é que todos os combustíveis sejam transportados pelo Tren Maya e cheguem aos centros de carga” (Clavijo; Castrejon, 2020, p. 25). Essa informação demonstra que o Trem Maia possui relevante finalidade de carga, e menos de turismo, como costuma ser dada a ênfase pelo governo.

Com relação à estrutura ferroviária, ela é dividida em segmentos de rota, oficialmente chamadas de *tramos* (Figura 1). Inicialmente, planejava-se que a construção fosse totalmente feita com recursos federais. Isso visava, entre outras razões, conter disputas geopolíticas com outros países em torno do empreendimento. Apesar da intenção inicial, em 2019 iniciaram-se os processos de licitação para construção dos *tramos*, que foram abertos também ao capital internacional.

¹ Informações obtidas da página inicial do empreendimento, atualmente atualizada e modificada: <https://www.trenmaya.gob.mx/>. Acesso em: 3 set. 2022.

Figura 1 - Tramos do Trem Maia

Fonte: Baranda; Irízar (2023).

A primeira fase licitatória iniciou-se em fevereiro de 2020, com a licitação para a reabilitação do primeiro trecho da estrada de Palenque a Escárcega, com extensão total de 227 km. Foram recebidas 14 propostas de consórcios, sendo 3 delas com participação de empresas chinesas (Tabela 1).

Quadro 1 - Consórcios que participaram da licitação do Tramo 1 do Trem Maia

	Consórcio	Montante (em pesos mexicanos)²
1	Nexumrail S.A. de C.V. Y Emartrons de C.V.	14.894.821.939,14
2	Omega Construcciones Industriales, S.A. de C.V Omega Corp S.A. de C.V. ASCH S.A. de C.V. COOPSA Ambiental S.A. de C.V. Quantivia Ingeniería y Construcción S.A.P.I. de C.V.	22.920.824.576,21
3	Consorcio LUMAT Tramo 1: Mota-Engil México de C.V. China Communications de Construction Company LTD Gavil Ingeniería S.A.A de C.V. Eyasa S. de R.L. de C.V. Grupo Cosh S.A. de C.V	13.394.942.290,34

² O montante apresentado está em pesos mexicanos, conforme a referência original. A conversão para dólares poderia gerar distorções, uma vez que a taxa de câmbio entre peso mexicano e dólar norte-americano sofre variações diárias e significativas. Assim, a manutenção do valor na moeda local garante maior fidelidade às fontes e evita transmitir uma cifra inexata ou arbitrária.

4	Pinfra Sector Construcción Caltia Concesiones S.A. de C.V Regiomontana de Construcción y Servicios S.A.P.I. de C.V	15.385.151.041,05
5	Grupo Vazquez del Sur S.A. de C.V. en convenio con: Grupo CICPSA S.A. de C.V. CIACSA S.A. de C.V. Ingeniería y Desarrollo Inmobiliario de México S.A. de C.V. Constructora Tierra y Asfalto S.A. de C.V. Grupo Interdisciplinario para el Desarrollo Integral de Ingenierías S.A. de C.V. Desasolves, Bordos y Dragados del Sureste S.A. de C.V. Constructora Marymier S.A. de C.V. Rubau México de R.L. de C.V. Construcciones Rubau, S.A.	12.925.841.417,56
6	Construcciones Urales S.A. de C.V.	19.124.489.903,73
7	Sacyr Construcción México, S.A. de C.V.	18.465.900.299,50
8	China Railway International Group Consorcio CRRC	16.693.989.133,34
9	ICA Constructora S.A. de C.V. ICA Infraestructura S.A. de C.V. Impulsora de Desarrollo Integral S.A. de C.V.	14.295.446.525,31
10	La Penisular Camargo Correa Infra CYDSSA	13.849.876.276,23
11	Consorcio LAKAMHA MUKAAN: CITCOCOMEX Group de R.I. de C.V. Ocean Marines S.A. de C.V. (Grupo CEMZA) Rieles Proyectos y Obra S.A. de C.V. Marinsa de México S.A. de C.V. (Grupo CEMZA) FMI Projects S.R. de R.L de C.V. Napoleón S.A. de C.V. Armadora Tabasqueña S.A. de C.V. Consorcio de Construcción en México S.A. de C.V.	15.508.725.150,39
12	Operadora CICSA S.A. de C.V. FCC Construcción S.A.	17.440.903.638,37
13	Consorcio Hecho en México: CAABSA Constructora Track SPEQ S.A. de C.V. Construcciones y Maquinaria SEF S.A. de C.V. CAABSA Infraestructura S.A. de C.V.	15.999.830.577,02
14	Constructora y Edificadora GIA+A S.A. de C.V. China Railway Construction México S.A. de C.V. China Railway Construction Corporation Limited	14.784.482.589,55

Fonte: Fonatur (2020).

O Fonatur indicou que a avaliação das propostas foi realizada sob o critério de pontos, atribuindo um valor de 50 pontos à proposta econômica e 50 pontos à proposta técnica. O Consórcio Lumat Tramo 1 foi o vencedor ao obter a maior pontuação técnico-económica, embora na categoria técnica tenha sido parcialmente superado pelo consórcio formado pela Operadora CICSA e FCC

Construcción³. O consórcio vencedor é conformado pela empresa portuguesa Mota-Engil, cuja filial no México já desenvolveu diversos projetos de infraestrutura; pela China Communications Construction Company (CCCC), do China Communications Construction Group (CCCG) – uma das maiores construtoras asiáticas, que ocupa o 4º lugar entre as construtoras mundiais com mais vendas –; e por Gavil Ingeniería, Eyasa e Grupo Cosh.

A CCCC se define como uma fornecedora global líder de serviços abrangentes de infraestrutura, principalmente envolvida no investimento, construção e operação de infraestrutura de transporte, imóveis, fabricação de equipamentos e desenvolvimento urbano integrado⁴. Os principais acionistas da CCCC são o CCCG, com 45%; a China Securities Finance Corp. Management Arm, com 2,9%; e a BlackRock Inc., com 1,60% (Clavijo; Castrejon, 2020). O CCCG possui 280 instituições no exterior em 123 países e regiões em todo o mundo e tem negócios em 157 países e regiões, com 22 escritórios no continente americano.

O consórcio vencedor também é composto pela empresa portuguesa Mota Gestão e Participações (MGP). Em 27 de agosto de 2020, a Mota-Engil anunciou negociações finais para uma parceria estratégica e investimento com a CCCC, incluindo a venda de uma participação relevante a um valor superior ao de mercado⁵. O acordo foi concluído em 27 de novembro de 2020⁶, com a MGP vendendo 55 milhões de ações à CCCC por €3,08 cada⁷.

Apesar do Trem Maia não constar no escopo da iniciativa chinesa Belt and Road Initiative (BRI), o CCCG atua na iniciativa e concluiu com sucesso vários projetos de referência no seu escopo, demonstrando o envolvimento ativo da “sabedoria chinesa” e das “soluções chinesas” na governança global⁸. Anunciada por Xi Jinping em 2013, a BRI é uma iniciativa que busca desenvolver corredores econômicos ligando Europa, Ásia e norte da África, com grandes projetos de infraestrutura como ferrovias, estradas, pontes, portos e usinas de energia. Envolvendo pelo menos 70 países, é apoiada por um fundo especial, o Fundo da Rota da Seda, e por novas instituições de empréstimo como o Novo

³

Ver

<https://www.ejecentral.com.mx/tren-maya-14-consorcios-presentan-propuestas-para-tramo-1> e <https://expansion.mx/empresas/2020/04/23/consorcio-lumat-construira-el-tramo-1-del-tren-maya-por-15-538-mdp>. Acesso em: 25 jul. 2024.

⁴ Ver <https://en.ccccltd.cn/gyjj/ggjj/gsjj/>. Acesso em: 25 jul. 2024.

⁵ A CCCC comprometeu-se a subscrever até 100 milhões de novas ações em um aumento de capital social. Após esse aumento, a MGP manterá cerca de 40% do capital social, enquanto a CCCC terá pouco mais de 30%.

⁶ Ver comunicados da Mota-Engil sobre o assunto de 27 de agosto e 27 de novembro de 2020 em: <https://www.mota-engil.com/investidores/comunicados/>. Acesso em: 20 jul. 2024.

⁷ A aquisição de 30% da Mota-Engil pela CCCC é relevante no contexto mexicano dado que, como será explicitado melhor adiante, a Mota-Engil foi ganhadora de três das primeiras cinco licitações para desenvolvimento dos Polos de Desenvolvimento e Bem Estar vinculados ao Istmo de Tehuantepec.

⁸ Ver <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/z/230720-3/index.shtml>. Acesso em: 04 ago. 2024.

Banco de Desenvolvimento e o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) (Slipak; Ghiotto, 2019).

Ainda assim, o Trem Maia possui aproximações importantes com os objetivos e os tipos de empreendimentos desenvolvidos pela BRI. Além disso, foi declarado sobre a iniciativa na 2ª Reunião Ministerial do Fórum China-Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (CELAC) que “[para a China] os países da América Latina e do Caribe fazem parte da extensão natural da Rota Marítima da Seda e são participantes indispensáveis da cooperação internacional da BRI” (FCC, 2018).

O Trem Maia, portanto, está intimamente vinculado à agenda de desenvolvimento promovida no sexênio do governo de AMLO. Contempla desde setores como fomento ao turismo e movimentação de mercadorias, até o incremento energético do país, sem que seu desenvolvimento esteja desatrelado de controvérsias e conflitos no escopo socioambiental das regiões Sul e Sudeste do país.

O Trem Maia como parte da agenda energética mexicana

O Trem Maia está intimamente relacionado à agenda energética da região Sul e Sudeste mexicana, uma vez que o empreendimento traz em sua própria definição a intenção de ser “um projeto abrangente de planejamento do uso territorial, que implica a reconstrução da região Sudeste do país e repensa a gestão política e administrativa desses territórios” (Clavijo; Castrejon, 2020, p. 24).

Segundo o relatório *Prospectiva de gas natural y gas L.P. 2014-2028* da Secretaría de Energía (SENER) do México:

o Sul e o Sudeste do país fazem parte de um plano estratégico para a integração técnica da rede de gasodutos em todo o México. Essa região tem a maior demanda de gás natural em nível nacional, que se destina principalmente aos setores elétrico, industrial e petrolífero (México, 2014).

Nessas regiões, há a presença de diversas empresas estrangeiras. A JinkoSolar Holding Co., Ltd, empresa chinesa que atua através da subsidiária Lightening PV Park, S. de R.L. de C.V., possui dois projetos de energia no estado mexicano de Yucatán, ambos no município de Valladolid. Trata-se do Parque Yucatán Solar e do Parque Fotovoltaico Cuncul.

A Jinkosolar Investment Pte. Ltd., que pertence à fabricante chinesa de células fotovoltaicas JinkoSolar Holding Co., Ltd., ganhou três contratos de 180 megawatts para fornecer energia solar à empresa estatal Comisión Federal de Electricidad (CFE) em Yucatán e no estado de Jalisco, por meio de um leilão de energia organizado em 2016 pela estatal Centro Nacional de Control de Energía

(CENACE), responsável pelo gerenciamento do sistema elétrico mexicano.

Nesse sentido, existem determinações às quais as empresas devem se adequar para desenvolvimento desse tipo de empreendimento. No Dictamen Técnico, de 4 de novembro de 2016, coordenado pela SENER, consta a *Ley de la Industria Eléctrica*, que afirma em seu artigo 117 que os projetos de infraestrutura dos setores público e privado na indústria elétrica devem atender aos princípios de sustentabilidade e respeito aos direitos humanos das comunidades e povos das regiões que o projeto será desenvolvido. O artigo 120 da mesma lei afirma que os interessados em obter permissões ou autorizações para o desenvolvimento de projetos deverão apresentar à SENER uma avaliação do impacto social que deve conter identificação, caracterização, previsões e avaliação dos impactos sociais que poderão derivar de suas atividades, assim como as medidas de mitigação correspondentes⁹.

Com isso, a subsidiária chinesa identificou no projeto desenvolvido um total de 26 possíveis impactos sociais, dos quais 16 foram avaliados como negativos e 10 como positivos. Entre os impactos positivos constam energia limpa sem emissão de CO₂, aumento da qualidade de vida na região, capacitação a partir da transferência de conhecimentos, criação de empregos temporários, redução da desigualdade econômica, crescimento de negócios locais em função da demanda de bens e serviços e aumento dos ingressos municipais (México, 2016).

Com relação aos impactos negativos, constam a alteração da paisagem, a mudança de uso do solo, incertezas frente aos possíveis riscos pela construção, operação e desmantelamento do parque solar, redução da área de floração para a produção apícola em função do uso distinto do solo frente às atividades primárias, contaminação do solo e da água, geração de resíduo e lixo, desarraigamento de costumes, afetação do patrimônio cultural, violação dos direitos humanos, aumento da tensão política nos municípios, afetação do ecossistema, desconfiança e incômodo da população pela presença de trabalhadores externos, afetação dos caminhos da região, aumento do consumo de álcool e narcóticos, incertezas sobre os riscos na região e afetação dos costumes, festas religiosas e celebrações tradicionais.

A subsidiária chinesa ressaltou, contudo, que nenhum dos possíveis impactos sociais negativos identificados foi avaliado com significância social alta, de modo que pudesse colocar em dúvida a viabilidade social do projeto. Foram listados 98 impactos, dos quais 15 foram considerados benéficos e 83 adversos (Tabela 2). Com relação ao impacto ambiental, o principal efeito negativo seria o corte de 206 hectares de floresta, diminuindo a cobertura vegetal e o habitat da fauna silvestre (México, 2016).

⁹ Ver Dictamen Técnico, de 4 de novembro de 2016.

Quadro 1 - Avaliação dos impactos para o Parque Yucatán Solar

Impacto	Significância Final				Total de Impactos
	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto	
Medio abiótico					
Positivo	1	0	2	0	3
Negativo	30	5	0	0	35
Medio biótico					
Positivo	0	0	0	0	0
Negativo	26	1	0	7	34
Medio socioeconómico					
Positivo	2	6	0	4	12
Negativo	11	3	0	0	14
Impactos por significância					
					Positivos
					15
					Negativos
					83
					Total de impactos positivos y negativos
					98

Fonte: México (2016).

Em função de uma série de controvérsias envolvendo a construção desses parques solares, um grupo de moradores dos municípios de Cuncul e Valladolid processou o projeto em fevereiro de 2019, solicitando a suspensão das obras devido à violação dos direitos fundamentais do povo maia e do processo de autorização do projeto (Godoy, 2020).

Segundo o Atlas Global de Justiça Ambiental (EJAtlas), esse conflito socioambiental define-se por:

(...) um projeto solar que causou o desmatamento de 200 hectares de selva, colocando em risco o patrimônio biocultural dos moradores, incluindo um cenote sagrado. A empresa tem repetidamente desqualificado e pressionado os defensores. O desenvolvimento do projeto envolve processos de avaliação de impacto ambiental e social claramente deficientes. A Manifestação de Impacto Ambiental (MIA) apresentada pela empresa em outubro de 2016 como parte do processo de avaliação ambiental omitiu, por exemplo, a menção clara da existência, dentro do polígono do projeto, de uma caverna ou cenote chamado 'Múusench'een' (EJAtlas, 2022).

Em abril de 2019, o Quinto Tribunal Distrital de Yucatán suspendeu o projeto Yucatán Solar por falta de consulta e consentimento livre, prévio e informado e por não garantir a proteção de um local ceremonial. Em 9 de outubro de 2019, a SENER e a JinkoSolar recorreram da decisão e, em 23 de

janeiro de 2020, um tribunal colegiado anulou a suspensão, argumentando que não foi demonstrado um dano iminente e irreparável nem um interesse legítimo para obter a suspensão (EJAtlas, 2022).

Com relação à empresa chinesa que protagoniza esse conflito, a JinkoSolar é uma empresa pública fundada em 2006. Atende a mais de 180 países, lidera as principais vendas fotovoltaicas globais e é pioneira na “integração vertical” da produção, possuindo 14 bases de fabricação globais e 26 subsidiárias no exterior para realizar vendas, marketing e desenvolvimento de marca dos produtos oferecidos em todo o mundo¹⁰. Suas negociações são principalmente conduzidas por meio da subsidiária operacional de propriedade majoritária na China, a Jiangxi Jinko. A empresa é também a líder global em remessas de módulos fotovoltaicos desde 2019, tendo, ao final do primeiro trimestre de 2024, um total acumulado de mais de 230 GW de remessas de módulos (JinkoSolar, 2024).

Em seu último relatório anual, publicado em 2024, a JinkoSolar afirma que:

com vários mercados, como Índia, Austrália, Emirados Árabes Unidos e México aproximando-se rapidamente da paridade da rede solar, ou já tendo-a alcançado, esperamos que a dependência de incentivos governamentais continue em um futuro próximo até que a energia solar se torne universalmente acessível em comparação com o custo dos combustíveis fósseis convencionais. Vários governos têm usado iniciativas políticas para incentivar ou acelerar o desenvolvimento e a adoção da energia solar e de outras fontes de energia renovável (JinkoSolar, 2024).

Segundo Slipak e Ghiotto (2019), a atuação internacional da JinkoSolar pode ser compreendida no marco mais amplo da expansão global do capital chinês, que, ao investir em projetos de infraestrutura energética em outros países, busca consolidar posições estratégicas em setores-chave da economia mundial. No caso do México, a instalação de plantas de energia solar não está vinculada diretamente ao extrativismo ou à segurança energética doméstica, mas à diversificação e à internacionalização das empresas chinesas, que passam a disputar mercados e cadeias de valor ligadas à transição energética. Mas também tem se destacado, mais recentemente, por expandir a colocação de produtos manufaturados da República Popular da China (RPC), especialmente aqueles com alto conteúdo tecnológico e maquinário pesado para grandes obras de infraestrutura.

¹⁰ As subsidiárias da empresa no exterior estão localizadas no Japão, Coreia do Sul, Vietnã, Índia, Turquia, Alemanha, Itália, Suíça, Estados Unidos, México, Brasil, Chile, Austrália, Canadá, Malásia, Emirados Árabes Unidos, Dinamarca, Indonésia, Nigéria e Arábia Saudita.

Em relação aos projetos de energia, o desenvolvimento desses projetos garante mercados para os fornecedores chineses que pretendem se tornar mais competitivos nessas áreas, já que não é fácil encontrar mercados para turbinas eólicas, painéis solares e turbinas para represas hidrelétricas ou mesmo reatores nucleares (Slipak; Ghiotto, 2019).

O Istmo de Tehuantepec

Localizado no Sul do México, o Istmo de Tehuantepec abrange os estados de Oaxaca e Veracruz. É a área mais estreita do país, entre os oceanos Pacífico e Atlântico, com apenas 200 km de largura. No início do século XX, o general Porfirio Díaz, então presidente do México, inaugurou uma rota comercial para conectar os portos de Salina Cruz (Oaxaca) e de Coatzacoalcos (Veracruz), conhecida como "Istmo, rota comercial para o mundo". Com a abertura do Canal do Panamá, o tráfego internacional desviou-se para outras rotas. Mas a interligação desses dois portos permaneceu uma aspiração contínua.

É dessa aspiração contínua que se contextualiza a recente promoção do Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec (CIIT), um projeto que, segundo o *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2023* (México, 2019), consiste na

modernização da ferrovia do Istmo [...] para que possa oferecer carga, transporte, armazenamento, embalagem e vários serviços de logística; a infraestrutura rodoviária e rural e a rede aeroportuária serão fortalecidas e um gasoduto será construído para abastecer empresas e consumidores domésticos, [...] zonas francas serão criadas para atrair investimentos do setor privado. Serão dotados de infraestrutura e garantirão o fornecimento de energia, água, conectividade digital e outros insumos básicos para atender às necessidades das empresas e da população trabalhadora.¹¹

Atualmente, o CIIT já funciona em uma plataforma logística conformada pelos portos de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas e Chiapas, nos quais são oferecidos serviços a empresas nacionais e internacionais para transporte, armazenagem e embalagem de mercadorias¹². Estarão vinculados ao CIIT os Polos de Desenvolvimento para o Bem-Estar (PODEBIs), áreas geográficas delimitadas que possuem condições para atrair investimentos e aprimorar as capacidades produtivas da região ao desenvolver áreas industriais para a

¹¹ O Imposto sobre Valor Agregado (IVA) e o imposto de renda serão reduzidos e o combustível será oferecido a preços reduzidos. Haverá também uma taxa de desconto de Imposto de Renda (ISR) de 100% nos primeiros três anos. Nos três anos seguintes, a taxa variará de 50% a 90%, dependendo dos empregos oferecidos pela empresa e do salário pago a seus funcionários.

¹² Ver <https://diariodelistmo.com/coatzacoalcos/corredor-interoceanico-estos-son-los-servicios-nacionales-e-internacionales-que-ofrece-/50557117>. Acesso em: 03 de ago. 2024.

instalação de empresas dedicadas à fabricação de matérias-primas, a fim de estimular desenvolvimento econômico e social, desencadear mudanças estruturais nos territórios e promover a realização dos objetivos do Programa de Desenvolvimento do Istmo de Tehuantepec (CIIT, 2023a).

Para desenvolvimento dos PODEBIs, convocou-se pessoas físicas e jurídicas para participar dos vários procedimentos de licitação. 65 empresas participaram por licitação dos primeiros cinco PODEBIs: Coatzacoalcos I, Coatzacoalcos II, Texistepec, San Juan Evangelista e Salina Cruz (México, 2023) (Figura 2).

Figura 2 - Primeiros PODEBIs licitados



Fonte: CIIT (2023b).

Retomando o que foi discutido na seção anterior, como a CCCC adquiriu 30% da Mota-Engil, três das cinco licitações contam com a presença da maior construtora asiática (Tabela 3). Os três PODEBIs licitados à companhia possuem grande potencial de conectividade com outros mercados nacionais ou internacionais. Coatzacoalcos I, por exemplo, se localiza próximo ao Porto de

Coatzacoalcos (9 km) e ao Aeroporto Internacional de Minatitlán (41,5 km)¹³, enquanto Coatzacoalcos II está localizado muito próximo à área portuária de Pajaritos¹⁴. Já o PODEBI Salinas Cruz está localizado a 8 km do porto de Salina Cruz e a 36,8 km do Aeroporto de Ixtepec¹⁵.

Tabela 3 - Companhias vencedoras por PODEBI

LICITACIÓN PÚBLICA	PODEBI	COMPAÑIA
LPIBI-013AYH-PODEBI-1-2023	COATZACOALCOS I	MOTA ENGIL MÉXICO S.A.P.I. DE C.V.
LPIBI-013AYH-PODEBI-2-2023	COATZACOALCOS II	MOTA ENGIL MÉXICO S.A.P.I. DE C.V.
LPIBI-013AYH-PODEBI-3-2023	SALINA CRUZ	MOTA ENGIL MÉXICO S.A.P.I. DE C.V.
LPIBI-013AYH-PODEBI-4-2023	SAN JUAN EVANGELISTA	GRUPO CONSTRUCTOR URCEDIC S.A. DE C.V.
LPIBI-013AYH-PODEBI-5-2023	TEXISTEPEC	PROFHARMAX S.A DE C.V. Y TRANSPORTADORA COMEXSA S.A. DE C.V.

Fonte: CIIT (2023b).

A última atualização sobre o andamento dos projetos vinculados aos PODEBIs foi feita no dia 18 de julho de 2024 na conferência matutina de AMLO, em que o Almirante Raymundo Pedro Morales Ángeles, Diretor-Geral do CIIT, afirmou que os PODEBIs Coatzacoalcos I e II já apresentaram seus avisos de construção e estão prestes a iniciar as obras de urbanização¹⁶.

A expectativa é que a Mota-Engil, logo também a chinesa CCCC, invista 7 bilhões de pesos mexicanos (aproximadamente 382,2 milhões de dólares) nos próximos 5 anos em setores definidos pelo governo mexicano como prioritários e potenciais, como: elétrica e eletrônica; semicondutores; automotivo (eletromobilidade), autopeças e equipamentos de transporte; dispositivos médicos; produtos farmacêuticos; agronegócio; equipamentos de geração e distribuição de energia elétrica (energias limpas); máquinas e equipamentos; tecnologias de informação e comunicação; metais; e petroquímica¹⁷.

Contudo, longe de mobilizar opiniões homogêneas, ao redor do CIIT também coexistem controvérsias socioambientais. Como o Istmo de

¹³ Ver <https://www.gob.mx/ciit/articulos/podebi-coatzacoalcos-i?state=published>. Acesso em: 04 ago. 2024.

¹⁴ Ver <https://www.gob.mx/ciit/articulos/podebi-coatzacoalcos-ii?state=published>. Acesso em: 04 ago. 2024.

¹⁵ Ver: <https://www.gob.mx/ciit/articulos/podebi-salina-cruz?state=published>. Acesso em: 04 ago. 2024.

¹⁶ Ver <https://diariodelistmo.com/coatzacoalcos/corredor-interoceânico-en-estos-polos-de-desarrollo-ya-están-por-iniciar-obras/50551197>. Acesso em: 03 de ago. 2024.

¹⁷ Os setores definidos como prioritários e potenciais constam nos acordos de declaração dos PODEBIs Coatzacoalcos I, Coatzacoalcos II e Salina Cruz (CIIT, 2023c; 2023d; 2023e).

Tehuantepec é um empreendimento mais antigo do que o Trem Maia, ao longo dos anos de sua existência movimentos sociais e indígenas se posicionaram sobre ele.

O trabalho do sociólogo Carlos López, intitulado *Conflictos socioambientales, derechos humanos y movimiento indígena en el Istmo de Tehuantepec* (2016), analisa como o modelo de desenvolvimento estatal no Istmo de Tehuantepec não beneficia os modos de vida dos grupos indígenas locais. Estudando casos como o de Unión Hidalgo, onde um megaprojeto de energia levou à construção de parques eólicos e linhas de transmissão, López destaca o impacto ambiental negativo e a degradação dos modos de vida tradicionais. Ele argumenta que esses projetos de desenvolvimento resultam em uma dívida biológica e social crescente, forçando as comunidades indígenas a se reorganizarem para defender seus direitos.

De acordo com o EJAtlas, os impactos denunciados e as resistências atualmente relacionadas ao CIIT estão, em grande parte, relacionados às desapropriações em curso, que têm levado a uma reorganização do espaço, a mudanças nas atividades produtivas e nos modos de vida, bem como à depredação dos recursos naturais, colocando em risco os territórios, os saberes e as identidades culturais das populações locais. Esses processos estão ligados a: a) prioridade dada ao modelo extrativista; b) despossessão e privatização de bens comuns; c) proletarização e despovoamento das populações originais, desmantelando formas tradicionais de produção e organização social; d) aumento da violência e das atividades do crime organizado; e) agressões contra defensores territoriais; f) militarização do território (EJAtlas, 2023).

Esses cenários deram origem a um bom número de conflitos socioambientais na história recente da região. Com isso, os povos nativos e as comunidades da área empreenderam diversos movimentos sociais e construíram organizações em defesa da terra e do território que apelam para o respeito aos seus direitos coletivos, communalidade e autonomia, embora suas estratégias, formas organizacionais e conquistas sejam extremamente heterogêneas. Há movimentos e organizações com presença histórica e tradição de defesa territorial na região, que expressaram sua rejeição desde o primeiro momento em que o megaprojeto foi anunciado. Outros começaram a manifestar sua discordância no final de 2019, após a realização do que consideram consultas indígenas “simuladas” ou “fraudulentas” em relação à venda de terras para os parques industriais, que não cumprem as normas internacionais de direitos humanos, de acordo com a Convenção 169 da OIT (EJAtlas, 2023).

Um exemplo emblemático dessa resistência ocorre na comunidade de Puente Madera, que se opõe à instalação de um Parque Industrial vinculado ao Corredor Interoceânico em suas terras de uso comum. Para os povos *binnizá* e *ikoojts*, a luta não é apenas contra a apropriação territorial, mas pela preservação de um modo de vida ligado ao cultivo de variedades tradicionais de

milho e tomate, bem como à pesca e ao camarão, elementos centrais da vida comunitária. A defesa da terra e da autodeterminação, nesse sentido, é entendida como defesa da própria vida coletiva, diante de projetos que transformam o território em zona de sacrifício para atender interesses externos em nome da descarbonização global (AMNISTIA INTERNACIONAL, 2022).

Além dos conflitos socioambientais, também cabe considerar que territórios estratégicos de trânsito, como o Canal de Suez, o Canal do Panamá e, potencialmente, o Istmo de Tehuantepec, são cruciais para fortalecer os equilíbrios e as assimetrias do poder mundial e estão se tornando territórios estreitamente protegidos, inclusive por meios militares. Por isso, outra dimensão conflitiva ao redor do CIIT tem a ver com os interesses estrangeiros ao redor de sua relevância geopolítica e econômica estratégica, que se manifesta na triangulação EUA-México-China.

Com relação à dinâmica entre os países, em novembro de 2018 houve a renovação do Tratado Norte-Americano de Livre-Comércio (TLCAN), que passou a denominar-se Tratado entre México, Estados Unidos e Canadá (T-MEC). Nele, há a determinação de que "a partir de 1º de julho de 2020, a América do Norte terá uma cláusula (Artigo 32.10) que não permite 'Acordos de Livre Comércio com um país de economia não mercantil', ou seja, a República Popular da China" (Cortés, 2023, p. 43).

Antes disso, em 2017, foi assinado um acordo entre Xi Jinping e Juan Carlos Varela, no qual o Panamá aderiu à iniciativa chinesa BRI, somando-se à iniciativa marítima da Rota da Seda do Século XXI (González-Sáez, 2019). De acordo com o trabalho *El Istmo de Tehuantepec en riesgo*, isso obviamente disparou sinais de alerta nos Estados Unidos e os forçou a mover um pouco suas peças. Mas é de se esperar que situações semelhantes continuem a surgir no futuro e que se manifestem de alguma forma no caso de Tehuantepec (Ceceña et al., 2021).

De acordo com o porta-voz da Autoridade do Canal de Suez, a partir da segunda década do século XXI, o comércio mundial dobrou sua quantidade aproximadamente a cada 10 anos¹⁸, tornando a busca por novas rotas indispensável para atender às necessidades econômicas do sistema capitalista. Por isso, entende-se que o CIIT não competirá com o Canal do Panamá, "em vez disso, parece que ele complementará os fluxos e as necessidades comerciais, principalmente do hemisfério norte da América" (Ceceña et al., 2021, p. 85). Essa complementariedade se reforça pelo fato de o Panamá enfrentar desafios devido às mudanças climáticas, como a seca registrada em 2019 e a previsão de tempestades mais severas e períodos de seca prolongados, o que pode dificultar

¹⁸ Ver https://elpais.com/economia/2015/02/22/actualidad/1424629742_375761.html. Acesso em: 3 ago. 2024.

a passagem de mercadorias na região¹⁹.

Por fim, segundo Martner Peyrelongue (2012, p. 129), para que o Corredor Interoceânico do Istmo de Tehuantepec se posicione como um projeto competitivo para o comércio mundial e responda à lógica do mercado mundial e do sistema capitalista neoliberal:

ele deve aspirar a ser mais do que um simples cruzamento de transporte e carga. De fato, se ela pretende se consolidar como um centro estratégico para a circulação de mercadorias, não será suficiente oferecer tempos de viagem mais curtos para determinadas rotas. Ao contrário, terá de se estruturar como uma plataforma logística de produção e distribuição com múltiplos serviços de valor agregado para as mercadorias que circulam nesse eixo.

Dessa forma, a partir do incremento de desenvolvimento do CIIT e das possibilidades estratégicas engendradas, o México pode ser, ainda mais do que já é, incorporado aos cenários de definição da hegemonia.

Investimento chinês no Trem Maia e CIIT: renovação ou manutenção?

Segundo Slipak e Ghiotto (2019), os ordenamentos que regem o funcionamento da BRI consistem no ponto de partida para compreensão das relações entre os países latino-americanos e a China. A BRI se baseia na garantia de acesso a produtos primários e na facilitação do avanço tecnológico da China, acrescentando novos mercados para seus produtos de tecnologia avançada, e é uma estratégia de aceleração da acumulação do capital chinês via investimentos no exterior.

Nota-se que, com relação aos empreendimentos estudados, as controvérsias socioambientais estruturais de países com características como as do México se mantêm e se aprofundam. Numa dinâmica global, em que a China tem se relacionado com a América Latina com a intenção de extração de matéria prima e alocação de suas tecnologias de ponta, sem transferência de tecnologia, a dinâmica aprofunda a tradicional Divisão Internacional do Trabalho (DIT), na qual a região consiste em provedora de matérias primas e agora, também, absorve a tecnologia de ponta desenvolvida pela potência asiática e mundial, que as aplica em projetos altamente controversos em sentido socioambiental (Bringel; Svampa, 2023).

As controvérsias socioambientais dos projetos estudados evidenciam uma realidade em que o desenvolvimento tecnológico acarreta um alto custo para as comunidades e ecossistemas. Desde o Consenso das Commodities, esse tipo de relação entre China e América Latina se mantém. O Consenso das Commodities (Svampa; Slipak, 2015) explica como as economias

¹⁹

Ver

<https://www.nytimes.com/es/2019/05/17/espanol/america-latina/canal-de-panama-sequia.html>.
Acesso em: 3 de ago. 2024.

latino-americanas se beneficiaram enormemente dos altos preços das commodities no início dos anos 2000. Nesse período favorável, os governos da região destacaram as vantagens do *boom* das commodities, enquanto minimizavam as crescentes desigualdades e assimetrias ambientais, econômicas e sociais resultantes das exportações maciças de commodities. Essa situação foi reforçada por uma relação comercial privilegiada com a China, baseada em sua alta demanda por commodities e em uma troca desigual que gerou novas formas de dependência (Svampa; Slipak, 2015).

Breno Bringel e Maristella Svampa (2023) cunharam também o termo “Consenso da Descarbonização”. Esse termo parece refletir bem a dinâmica que se estabelece ao redor da agenda energética mexicana e que se manifesta fortemente no Sul do país em relação ao desenvolvimento do CIIT. A ideia de “colonialismo energético” é central nesse escopo, que se caracteriza por um novo acordo capitalista global que busca mudar a matriz energética de combustíveis fósseis para energias renováveis, condenando os países periféricos a serem zonas de sacrifício sem mudar a relação predatória com a natureza (Bringel; Svampa, 2023).

A lógica por trás dos megaprojetos, como os observados no México, não se limita à China, mas se insere em uma dinâmica global na qual potências como os EUA e a Europa também buscam reestruturar suas matrizes energéticas à custa dos países periféricos. Para que os países centrais avancem em direção à descarbonização, novas zonas de sacrifício são criadas nas periferias globais. Exemplos dessa dinâmica incluem a extração de cobalto e lítio no “triângulo do lítio” na América Latina e no norte da África para produção de baterias de alta tecnologia; a crescente demanda por madeira de balsa na Amazônia equatoriana para turbinas eólicas que destroem comunidades, territórios e biodiversidade; e a competição por megaprojetos de painéis solares e infraestrutura de hidrogênio, que aumentam a apropriação de terras (Bringel; Svampa, 2023).

Isso gera uma nova forma de colonialismo, agora energético, no qual países ricos em recursos continuam sendo explorados e, ao mesmo tempo, excluídos dos benefícios tecnológicos gerados a partir dessa exploração. A apropriação de terras, o deslocamento de comunidades e a destruição ambiental são sintomas desse modelo de desenvolvimento que, embora promova a transição para energias limpas, perpetua a lógica de dominação e dependência.

Para Slipak e Ghiotto (2019), esse cenário descrito distancia os autores dos pontos de vista que argumentam que essa é uma lógica chinesa de empoderamento do Sul Global. Esses autores acreditam que se trata mais de uma forma de expor o poder na mesma ordem global, que pretende apenas moldá-lo às necessidades de expansão tecnológica e fornecimento de produtos primários.

Contudo, a China é capaz de gerar novos tipos de consenso através de suas negociações, já que os países encontram na China um financiador de grandes obras de infraestrutura, através de instituições e condições relativamente alternativas às hegemônicas. Ao mesmo tempo, as assimetrias comerciais, financeiras, tecnológicas e até militares entre os países da América Latina e do Caribe e a China permitem que esta última tire proveito dessas relações assimétricas, logicamente com o consentimento das elites locais que

se enriquecem com esse vínculo (Slipak; Ghiotto, 2019).

O investimento chinês em projetos como o Trem Maia e o CIIT no México exemplifica uma renovação parcial das relações econômicas internacionais, marcada pela manutenção de estruturas tradicionais. A renovação ocorre principalmente na mudança de parceiros comerciais, com a China substituindo a Europa e os Estados Unidos como principal investidor. No entanto, essa alteração não modifica substancialmente a dinâmica existente, pois a China continua a exercer influência significativa sobre a economia mexicana, especialmente no que diz respeito à extração de matérias-primas e à introdução de tecnologias de ponta sem transferência tecnológica efetiva. Essa situação perpetua a DIT, mantendo o México como fornecedor de recursos primários e consumidor de tecnologias estrangeiras, agora provenientes da China. Assim, embora haja uma renovação na escolha do parceiro comercial, a manutenção das estruturas de poder e dependência permanece, limitando o potencial de desenvolvimento autônomo e sustentável do México.

Portanto, a discussão sobre os investimentos chineses na América Latina deve ser contextualizada dentro de um debate mais amplo sobre desenvolvimento sustentável, justiça social e soberania tecnológica. As relações comerciais e de investimento com a China representam uma oportunidade para a modernização de infraestruturas e para o crescimento econômico, mas, ao mesmo tempo, reforçam velhas desigualdades e criam novas formas de dependência e exploração. Assim, a renovação dessas dinâmicas está intrinsecamente ligada à manutenção das estruturas de poder globais que continuam a marginalizar o Sul Global, exigindo uma reflexão crítica sobre os rumos desses projetos e suas implicações a longo prazo.

Considerações finais

China e México incrementam ano a ano fluxos de investimento entre si, a ponto de o país norte-americano ter se tornado, a partir de 2020, um dos principais destinos de IED chinês na América Latina, ficando atrás apenas do Brasil, Chile e Peru. Concomitantemente a essa aproximação, o período presidencial de AMLO foi marcado pelo engendramento de empreendimentos vinculados ao projeto de desenvolvimento das regiões Sul e Sudeste do país, cenário que atraiu atenção estrangeira pelos processos licitatórios com grandes facilizações fiscais oferecidas pelo governo mexicano.

O envolvimento de empresas chinesas nos empreendimentos é ponto de destaque nesse panorama. Os consórcios liderados pela companhia portuguesa Moto-Engil e a construtora chinesa CCCC foram contemplados por licitações para a construção do Tramo 1 do Trem Maia e para o desenvolvimento de três dos cinco primeiros PODEBIs licitados pelo governo mexicano.

Ao redor dos empreendimentos, contudo, existem controvérsias socioambientais relevantes que são mobilizadas por diversos setores da sociedade civil e por grupos étnicos mexicanos. Apesar de o ator central ao qual são dirigidas as reivindicações sociais ser o Estado mexicano, é necessário

observar os atores que se coadunam ao conflito. A China tem se relacionado com a América Latina com o objetivo de garantir acesso a produtos primários e facilitação do seu avanço tecnológico, relação esta que mantém, complexifica e aprofunda assimetrias das trocas internacionais tradicionais.

Em torno dos projetos de energia renovável nos quais a RPC se envolve no México, encontram-se muitas reivindicações indígenas acerca dos processos de desapropriação e transformações ambientais. Longe de negar a importância fundamental da descarbonização da matriz energética de escopo mundial, deve-se considerar que essa transformação deve ser acompanhada de mudanças que visem modificar as estruturas de desenvolvimento que destinam à periferia e aos grupos marginalizados os ônus do desenvolvimento.

Por isso, o investimento chinês em projetos como o Trem Maia e o CIIT pode ser visto como uma renovação apenas em menor medida, já que a manutenção de antigas dinâmicas de dependência prevalece. A lógica predatória e a falta de transferência tecnológica persistem, mantendo a América Latina na posição de fornecedora de matérias-primas e consumidora de tecnologias importadas, enquanto as elites locais se beneficiam em detrimento das comunidades mais vulneráveis.

Por fim, os empreendimentos também instigam disputas entre potências mundiais em função do caráter estratégico que possuem. Projeta-se que o CIIT faça frente ao Canal do Panamá na América como rota de trânsito de mercadorias e, nesse sentido, já se observam disputas por influência estadunidense e chinesa no corredor. O certo é que, na medida em que se estruturar como uma plataforma logística de produção e distribuição com múltiplos serviços de valor agregado para as mercadorias que circulam nesse eixo, o México será cada vez mais incorporado aos cenários de definição da hegemonia mundial e poderia, até mesmo, se tornar um de seus campos de batalha diretos.

Referências bibliográficas

AMNISTIA INTERNACIONAL. Resistencia comunitaria en el Istmo de Tehuantepec. **Amnistia Internacional**, 12 de novembro de 2022. Disponível em:
<https://www.amnesty.org/es/latest/news/2022/11/resistencia-comunitaria-istmo-tehuantepec/> Acesso em 24 de setembro de 2025.

ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS DERECHOS HUMANOS (ONU-DH). ONU-DH: el proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia. **Oficina del Alto Comisionado de ONU-DH en México**, 19 de dezembro de 2019. Comunicados. Disponível em:

<https://hchr.org.mx/comunicados/onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/>. Acesso em: 04 set. 2022.

ATLAS GLOBAL DE JUSTIÇA AMBIENTAL (EJAtlas). Parque Fotovoltaico Yucatán Solar, Valladolid, México. **EJAtlas**, 2 de fevereiro de 2022. Disponível em:
<https://ejatlas.org/conflict/parque-fotovoltaico-yucatan-solar-valladolid-mexico>. Acesso em: 18 jul. 2024.

ATLAS GLOBAL DE JUSTIÇA AMBIENTAL (EJAtlas). Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, México. **EJAtlas**, 8 de fevereiro de 2023. Disponível em:
<https://ejatlas.org/conflict/corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec-mexico>. Acesso em: 5 ago. 2024.

BARANDA, Antonio; IRÍZAR, Guadalupe. Serán 42 km de viaducto elevado en Tramo 5 de Tren. **Reforma**, 13 de fevereiro de 2023. Seção Nacional. Disponível em:
<https://www.reforma.com/seran-42-km-de-viaducto-elevado-en-tramo-5-de-tren>. Acesso em: 20 jul. 2024.

BRINGEL, Breno; SVAMPA, Maristella. Del Consenso de las Commodities al Consenso de la Descarbonización. **Nueva Sociedad**, v. 306, jul./ago. 2023. Disponível em:
<https://nuso.org/articulo/306-del-consenso-de-los-commodities-al-consenso-de-la-descarbonizacion/>. Acesso em: 3 ago. 2024.

CECEÑA, Ana Esther et al. **El Istmo de Tehuantepec en riesgo**. México, DF: UNAM, 2021.

CLAVIJO, Isabel; CASTREJÓN, Daniel. **El Tren de las Élites**: empresas beneficiadas y proyectos energéticos en el sureste mexicano. México, DF: Poder, 2020. Disponível em:
<https://poderlatam.org/2020/12/el-tren-de-las-elites-empresas-beneficiadas-y-proyectos-energeticos-en-el-sureste-mexicano-2/>. Acesso em: 3 ago. 2024.

CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (CIIT). Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS). CIIT, 27 de junho de 2023a. Seção Blog. Disponível em:
<https://www.gob.mx/ciit/articulos/polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-podebis?idiom=es>. Acesso em: 13 jul. 2024.

CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (CIIT). Fallo del Primer Paquete Licitatorio. CIIT, 22 de novembro de 2023b. Seção Blog. Disponível em:
<https://www.gob.mx/ciit/es/articulos/comunica-fallo-de-licitaciones-podebi-primer-paquete?idiom=es>. Acesso em: 13 jul. 2024.

CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (CIIT). ACUERDO por el que se emite la Declaratoria del Polo de Desarrollo para el

Bienestar Coatzacoalcos I. **Diario Oficial de la Federación**, México, DF, 12 mai. 2023c. Disponível em:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5688608&fecha=12/05/2023#gsc.tab=0. Acesso em: 3 ago. 2024.

CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (CIIT). ACUERDO por el que se emite la Declaratoria del Polo de Desarrollo para el Bienestar Coatzacoalcos II. **Diario Oficial de la Federación**, México, DF, 12 mai. 2023d. Disponível em:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5688609&fecha=12/05/2023#gsc.tab=0. Acesso em: 3 ago. 2024.

CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (CIIT). ACUERDO por el que se emite la Declaratoria del Polo de Desarrollo para el Bienestar Salina Cruz. **Diario Oficial de la Federación**, México, DF, 12 mai. 2023e. Disponível em:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5688610&fecha=12/05/2023#gsc.tab=0. Acesso em: 3 ago. 2024.

CORTÉS, José Ignacio M. China ante la nueva coalición de América de Norte. In: CORTÉS, José Ignacio M. (coord.). **América Latina y el Caribe - China: relaciones políticas e internacionales 2023**. México, DF: Unión de Universidades de América Latina y el Caribe, 2023. p. 41-78.

DUSSEL PETERS, Enrique. La relación económica México-China durante 50 años: condiciones y retos. In: DUSSEL PETERS, Enrique. **50 años de relaciones diplomáticas entre México y China: pasado, presente y futuro**. México, DF: UNAM, 2022. p. 103-114.

DUSSEL PETERS, Enrique. **Monitor de la infraestructura china en América Latina y el Caribe 2023**. [S. l.]: Red ALC-China, 2023. v. 4. Disponível em:
<https://redalc-china.org/monitor/>. Acesso em: 13 jul. 2024.

DUSSEL PETERS, Enrique; ARMONY, Ariel C.; CUI, Shoujun (ed.). **Building Development for a New Era: China's Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean**. México, DF: Red ALC-China/University of Pittsburgh, 2018. Disponível em:
<https://www.ucis.pitt.edu/asc/sites/default/files/BuildingDevelopmentNewEra.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2024.

FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO (FONATUR). Fonatur recibe 14 propuestas para llevar a cabo la construcción del Tramo 1 del Tren Maya. **Fondo Nacional de Fomento al Turismo**, 1 de abril de 2020. Comunicado 05/2020. Disponível em:
<https://www.gob.mx/fonatur/prensa/fonatur-recibe-14-propuestas-para-llevar-a-cabo-la-construccion-del-tramo-1-del-tren-maya-239538>. Acesso em: 21 jul. 2024.

FORO CELAC-CHINA (FCC). Declaración de Santiago: CELAC-China: trabajando por más desarrollo, innovación y cooperación para nuestros

pueblos. In: REUNIÓN MINISTERIAL DEL FORO CELAC-CHINA, 2., 2018, Santiago, Chile. **Anais** [...]. Santiago: FCC, 2018. Disponível em: https://www.chinacelacforum.org/esp./zywj_4/202503/P020250328574887269090.pdf. Acesso em: 2 jun. 2025.

GODOY, Emilio. México: comunidades locais rejeitam planta solar chinesa. **Dialogue Earth**, 5 de maio de 2020. Seção Energia. Disponível em: <https://dialogue.earth/pt-br/energia/35244-comunidades-locais-mexicanas-rejeitam-fazenda-solar-chinesa/>. Acesso em: 18 jul. 2024.

GONZÁLEZ-SÁEZ, Ruvislei. The Chinese Project “One Belt One Road” Toward Latin America and the Caribbean: Economic-Financial Implications. **Journal of Evolutionary Studies in Business**, v. 4, n. 2, p. 108-131, jul./dez 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1344/jesb2019.2.j062>. Acesso em: 13 de julho de 2024.

JINKOSOLAR. **Annual Report Pursuant to Section 13 or 15(d) of the Securities Exchange Act of 1934**. Washington, D.C: JinkoSolar Holding Co., Ltd, 2024. (Form 20-F). Disponível em: <https://ir.jinkosolar.com/static-files/e0ed9b0a-0100-4d2f-9460-4e6f33da7b27>. Acesso em: 3 ago. 2024.

LÓPEZ, Carlos. **Conflictos socioambientales, derechos humanos y movimiento indígena en el Istmo de Tehuantepec**. Zacatecas: Universidad Autónoma de Zacatecas “Francisco García Salinas”, 2016.

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos. El sur también existe: el corredor multimodal del istmo de Tehuantepec en la era de la globalización. **Región y Sociedad**, v. 24, n. 54, p. 97-134, mai./ago. 2012. Disponível em: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252012000200004. Acesso em: 3 ago. 2024.

MÉXICO. Secretaría de Energía. **Prospectiva de gas natural y gas L.P. 2014-2028**. México, DF: SENER, 2014. Disponível em: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/62944/Gas_natural_y_Gas_L.P._2014-2028.pdf. Acesso em: 18 jul. 2024.

MÉXICO. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. **Manifestación de impacto Ambiental**: modalidad regional para el proyecto “Parque Fotovoltaico Yucatán Solar” a desarrollarse en el Municipio de Valladolid, Yucatán, México. México, DF: SEMARNAT, 2016. Disponível em: <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/yuc/estudios/2016/31YU2016E0036.pdf>. Acesso em: 3 de ago. 2024.

MÉXICO. **Plan Nacional de Desarrollo: 2019-2024**. México, DF: Gobierno de México, 2019. Disponível em: <https://framework-gb.cdn.gob.mx/landing/documentos/PND.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2024.

MÉXICO. Secretaría de Economía. Participan 65 empresas por licitación de los primeros cinco Polos de Desarrollo para el Bienestar del Corredor

Interoceánico... **Secretaría de Economía**, 27 de julho de 2023. Seção Prensa. Comunicado. Disponível em:
<https://www.gob.mx/se/prensa/participan-65-empresas-por-licitacion-de-los-primeros-cinco-polos-de-desarrollo-para-el-bienestar-del-corredor-interoceanico>. Acesso em: 13 jul. 2024.

SLIPAK, Ariel; GHIOTTO, Luciana. América Latina en la nueva ruta de la seda. El rol de las inversiones chinas en la región en un contexto (inter) hegemónico. **Cuadernos del CEL**, v. 4, n. 7, abr. 2019. Disponível em:
<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/125605>. Acesso em: 13 jul. 2024.

SVAMPA, Maristella; SLIPAK, Ariel M. China en América Latina: Del Consenso de los Commodities al Consenso de Beijing. **Ensambles**, ano 2, n. 3, p. 34-63, 2015. Disponível em: <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/105282>. Acesso em: 13 jul. 2024.

XIN, Shanwen; WU, Man. Fortalecer el barco económico-comercial, levantar las velas financieras y lanzar el desarrollo bilateral chino-mexicano a la nueva era. In: DUSSEL PETERS, Enrique. **50 años de relaciones diplomáticas entre México y China**: pasado, presente y futuro. México, DF: UNAM, 2022. p. 291-298.

Victória Batistela Silva Rodrigues

Possui graduação em Relações Internacionais pela Universidade Federal Fluminense (2019) e mestrado em Programa de Pós Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento Agricultura pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (2023). Doutoranda pelo mesmo Programa.

E-mail: victoriabsrodrigues@gmail.com

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4543914806871444>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-9356-1619>