

**Geografía de la Desglobalización.
La "Asiatización" de la economía mundial**

Mar del Plata, 8 - 9 y 10 de junio de 2022

<https://congresogeografiaeconomica.wordpress.com/>

ISSN: 2525 - 0299

**A asianização da economia mundial: E o corredor bioceânico
de capricórnio**

**La Asianización de la Economía Mundial: Y el Corredor
Bioceánico de Capricornio**

Zeno Soares Crocetti

(Universidade Federal da Integração Latino-Americana. Instituto Latino-Americano de
Tecnologia, Infraestrutura e Território. Foz do Iguaçu/Paraná/Brasil –
Coordenador do Núcleo de Estudos Estratégicos Ignácio Rangel (NEIR).
Centro Humboldt)

Introdução

Desde 2001 vivemos um processo gradativo de desglobalização, agora com a pandemia este processo foi impulsionada pela desconcertante constatação de que todo o sistema agora tem um único ponto de falha — concentração industrial num só lugar!

A palavra de ordem agora é “segurança das cadeias de produção”, fugir da vulnerabilidade deste modelo, e agora ocorre o “regresso do Estado”. (Figura 1)

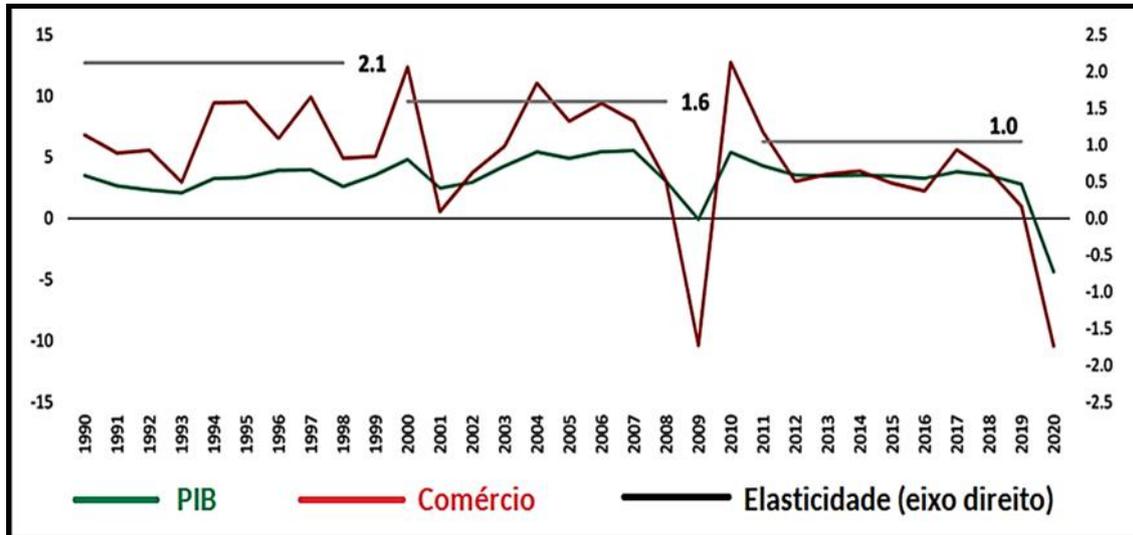
Bloomberg, em seu sitio chamou de “choque sistêmico” no artigo “Como o coronavírus está acelerando a deslocalização. Desde o final da Guerra Fria (1989/1991) existe uma possibilidade real de uma ruptura em muitos dos circuitos do comercio global.

A presente crise pode acelerar “a desglobalização”, foi o título do dossiê da revista alemã Der Spiger, publicado em maio de 2020.

A China vem desenvolvendo o “maior programa de infraestrutura do mundo”, ela mira o Brasil desde o governo do PT (2003/2016). O Brasil já manifestou desinteresse na iniciativa por várias vezes no governo atual (2019/2020); A adesão brasileira à Nova Rota da Seda ainda é um ponto de interrogação nas relações Brasil-China. A iniciativa firmada pelo presidente chinês Xi Jinping em 2013 oferece investimentos e acordos

bilaterais de investimentos em infraestrutura no Brasil, e mais recentemente investimentos na compra de estatais de infraestrutura e provedoras de serviços.

Figura 1 – COMÉRCIO GLOBAL E A DINÂMICA DA DESGLOBALIZAÇÃO MUNDO: VARIAÇÃO ANUAL DO COMÉRCIO E DO PIB, ELASTICIDADE %, 1990-2020



Fonte: CEPAL 2021 com dados FMI 2021, — Elaboração CROCETTI, 2022

A China já confirmou interesse na adesão brasileira. Em seminário do Núcleo de Estudos Brasil-China da FGV (Fundação Getúlio Vargas), em 18 de outubro de 2021, o embaixador chinês no Brasil, Yang Wanming afirmou que o país (Brasil) tem “todos os motivos” para estar à frente da iniciativa. No encontro, o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PSD), saudou a iniciativa e colocou a cidade à disposição para ser a “capital da Nova Rota da Seda” na América Latina.

Mesmo fora da iniciativa, o Brasil tem a China como o principal parceiro comercial há mais 12 anos. Em agosto de 2021, por exemplo, as trocas com a China foram de US\$ 35 bilhões.

No 1º trimestre de 2021, a corrente de comércio entre os 2 países cresceu 19,5% em relação a 2020. Já as exportações brasileiras para a China saltaram 28% –quase 80% em soja, petróleo e minério de ferro, dados do Ministério da Economia.

Para a América Latina, a importância relativa da China tem sido maior, principalmente no que se refere a fusões e aquisições. De acordo com as estatísticas oficiais do balanço de pagamentos dos países da região (CEPAL: 2022), a partir de 2010 iniciou-se um período de grande dinamismo no qual as entradas de Investimento Estrangeiro Direto (IED) provenientes da China começaram a superar 1 bilhão de dólares anuais e



VII CONGRESSO DE GEOGRAFIA ECONÓMICA

alcançaram um máximo próximo de 3 bilhões de dólares em 2011. Com este crescimento, a China chegou a representar 1,6% das entradas de IED na região em 2018, participação que ainda era baixa em comparação com a das origens tradicionais, como a União Europeia (50%) e os Estados Unidos (22%).

Figura 2

Mundo países selecionados: variação do volume do comércio mundial 2021 em relação 2020. (Em porcentagens)

	Exportações	Importações
Mundo	12	11
Economias avançadas	12	10
Estados Unidos	10	14
Japão	18	5
Zona do euro	12	10
Economias emergentes	14	15
China	27	12
Economias emergentes da Ásia (excluindo a China)	18	21
Europa Oriental e Comunidade de Estados Independentes	2	11
América Latina e Caribe	7	24
África e Oriente Médio	-2	2

Fonte: CEPAL, 2022 (a)

A maior recuperação dos volumes exportados em 2021 ocorreu na China, seguida do Japão e do conjunto das economias emergentes da Ásia (Figura 2). Enquanto a expansão das exportações da América Latina e do Caribe foi menor do que a média mundial, o crescimento do volume das importações mais que duplicou essa média, no contexto da recuperação da atividade econômica após a queda de 7% experimentada pelo PIB regional em 2020.

O corredor bioceânico e a integração Sul latino-americana

Gênese

A Ferrovia Bioceânica tem como antecedentes e alternativas, estudos de 1938 sobre a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia. (O Planejamento foi implantado no Governo Vargas) (SUDENE).

No Brasil, a ideia de um corredor de ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico remonta ao projeto de ferrovia denominada Ferrovia Transulamericana, idealizada na década de 1950, com o objetivo integrar e ligar o Peru e o litoral da Bahia.

A ideia da **IIRSA nasceu em abril de 1998**, durante a cúpula da Organização dos Estados Americanos (OEA) em **Santiago do Chile**, como uma necessidade de criar um plano de reorganização territorial que fosse funcional à Área de Livre Comércio das

Américas (ALCA). IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana.

Criada em 2000 a **(IIRSA)** na I Reunião de Presidentes da América do Sul em Brasília, a foi a primeira instituição formada pelos doze países da América do Sul.

O programa **IIRSA** é composto pelas **12 nações da América do Sul** e tem como principal **objetivo fazer a integração física entre todos os países.**

Para que essa integração seja possível é necessário que haja uma completa reformulação e **modernização das infraestruturas de transporte, telecomunicações e energia.**

Os obstáculos acarretam num **aumento dos custos no comércio realizado entre os países.** O valor do frete entre o Brasil e a Argentina, por exemplo, **aumentaria de 20% a 30%** por ano. Ainda poderia acontecer de as cargas demorarem de **2 a 3 dias** para terem a **liberação** o que resultaria num ônus desnecessário devido aos veículos pesados.

Figura 3 – O corredor bioceânico Sul latino-americano



Ainda é válido considerar que o clima e o terreno na região dos Andes são difícil o que

faz com que os veículos que trafegam naquela região gastem até cinco vezes mais combustível do que normalmente usariam trafegando em outras vias.

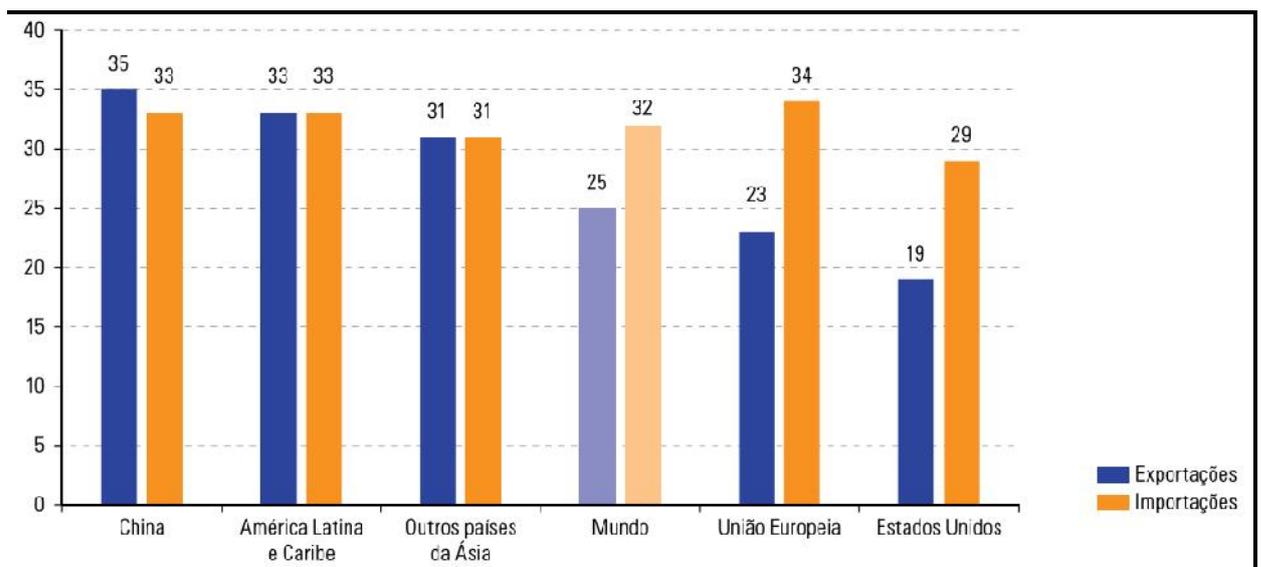
Porém, apesar da excelente localização, devido a problemas climáticos fica fechado por um período de 45 a 60 dias por ano, não é possível utilizar totalmente o potencial logístico do local.

Corredor Bioceânico Aconcágua

Para contornar alguns dos problemas que foram citados esse corredor foi desenhado com vista a apresentar soluções. Uma alternativa, é construir um túnel que tenha pouca altura, porém, com uma larga extensão. Um trem elétrico seria o melhor para tornar o transporte mais eficiente no que diz respeito a tempo e custos. A ferrovia contaria com 205 quilômetros pra fazer a ligação de Los Andes (Chile) a Luján de Cuyo (Argentina). Entre os principais parceiros comerciais da região, em 2021 o maior dinamismo seria dos fluxos com a Ásia e dentro da própria região (veja o Figura 4). O aumento de 35% projetado no valor das exportações para a China concorda com a estrutura das exportações para esse país, que se compõem quase exclusivamente de matérias-primas e recursos naturais processados: seu valor aumenta devido aos preços mais elevados desses produtos. Por sua vez, em 2021 o comércio intrarregional recupera-se de uma queda iniciada em fevereiro de 2019, que se aprofundou abruptamente durante a pandemia.

Figura 4

**América Latina e Caribe: variação anual valor do comércio de bens 2021
(Em porcentagens)**



Fonte: CEPAL, 2022 (b)

Vários setores manufatureiros, como o metalomecânico (83%), o automotivo (66%) e o de têxteis, confecções e calçados (54%), mostraram aumentos interanuais elevados das exportações intrarregionais durante o primeiro semestre do ano. Não obstante, em 2021 a participação do mercado regional nas exportações totais de bens se situaria em 13%, longe do nível máximo de 21%, alcançado em 2008.

Figura 5 – Eixo de Capricórnio – 2011



Fonte: IPEA, EBEI, ENEFER, 2011

O investimento estrangeiro direto chinês (IED) caiu 74% no Brasil em 2020, menor valor registrado desde 2014

Naquele ano, o valor dos investimentos chineses confirmados no Brasil cresceu 117%, somando US\$ 7,3 bilhões, apesar da queda de 8,2% nos investimentos diretos da China em todo o mundo no mesmo período. Pela primeira vez, o Nordeste atraiu o maior número de projetos chineses — 34% do total por região — e o maior valor em aportes, com mais da metade do capital investido no Brasil.

A China diversificou os investimentos, em setores como geração de energia renovável, produção automotiva, telecomunicações e a exploração de minerais estratégicos como cobre, lítio e nióbio. Segundo a CEPAL, os anúncios de investimento das empresas



chinesas na América Latina e no Caribe por setor para 2020 incluem o setor automotivo e de autopeças (44%), o setor de energia renovável (17%), o setor de serviços financeiros (11%) e o setor de bens de consumo (6%). A consolidação do IED chinês também se reflete no setor de agricultura, pesca e agroquímicos, logística e infraestrutura de transporte, com uma participação crescente na construção de infraestrutura digital.

Embora os investimentos nos setores tecnológicos sejam atualmente de pequena escala, as empresas tecnológicas chinesas estão começando a ter uma presença na região, ligada ao desenvolvimento do comércio eletrônico. Grandes empresas de tecnologia chinesa, que são fundamentais para a implementação dos projetos da Rota da Seda Digital (DSR), estão mostrando uma presença crescente na América Latina, investindo em centros de dados, redes de telecomunicações e projetos de cidades seguras; projetos favorecidos porque dezenove países latino-americanos assinaram memorandos de entendimento (MOU) no âmbito da Iniciativa de Cinturão e Rota (OBOR/BRI).

Desde o acordo outorgado à VALEC para construção, do trecho da ferrovia Norte-Sul entre Campinorte (GO) e Porto Velho (RO), foi concluída em 2009. Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), projeto ampliado entre Campinorte (GO) e Vilhena (RO) são mais 1 641 quilômetros, além da extensão de aproximadamente 770 quilômetros até Porto Velho. Os acordos e investimentos em infraestrutura logística vem aumentando.

Em 2014, uma parceria foi acertada no governo da ex-Presidenta Dilma Rousseff com os governos peruano e chinês, para o financiamento e o compartilhamento dos estudos da construção da ferrovia.

Em junho de 2015, o governo chinês aprovou o financiamento da obra pelo AIIB (banco de infraestrutura chinês), aceitou financiar somente o trecho entre a Ferrovia Norte-Sul e o litoral do Oceano Pacífico, deixando de fora o trecho entre a FNS e o litoral fluminense (até o Porto do Açu).

Após as reuniões de governantes do G20, na China em setembro de 2016, o Governo Chinês entrou em acordo com o Governo Brasileiro, prometendo investimentos múltiplos no país sul-americano, entre os quais, a efetiva construção da Ferrovia Transoceânica, a qual naquele momento já possuía o projeto de análise de viabilidade econômica concluído, que abrirá a rota de exportação pelo Pacífico, barateando custos de transporte de minérios e grãos para o país asiático.

O Corredor Bioceânico é um sonho Chinês, ele irá reduzir em mais de 3.300 quilômetros o percurso marítimo de cargas da América do Sul destinadas aos mercados asiático e

africano e, por consequência, baratear o custo logístico em torno de 30% são os principais ganhos que podem se viabilizar com o Corredor Bioceânico Multimodal de Capricórnio. O corredor vai ligar o porto de Paranaguá, no Paraná, com Antofagasta, no Chile, numa integração multimodal envolvendo Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

Entre as rotas mais usuais para os continentes, estão via Estreito de Magalhães, Cape Horn, Canal de Panamá e Canal de Suez. No caso do Estreito de Magalhães, por exemplo, são 21.989 quilômetros, tendo 49 dias e 11 horas como tempo de viagem. O Corredor Antofagasta - Shangai diminui essa distância para 18.677 quilômetros, reduzindo para 42 dias e 1 hora de viagem.

Referências:

AMIM, S. **O desenvolvimento desigual: ensaio sobre as formações sociais do capitalismo periférico**. Rio de Janeiro: Forense, 1973.

BENKO, G. Organização econômica do território: algumas reflexões sobre a evolução no século XX. In: Santos, M. et. all (org.). **Território globalização e Fragmentação**. São Paulo: HUCITEC, 1995. P. 51-71.

CEPAL. Preliminary Overview of the Economies of Latin America and the Caribbean 2021. Santiago: Nações Unidas, 2022. (a)

CEPAL. O Investimento Estrangeiro Direto na América Latina e no Caribe 2021. Santiago: Nações Unidas, 2022. (b)

CEPAL Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe 2021. Santiago: Nações Unidas, 2021.

CHANG, H. **Maus Samaritanos: o mito do livre-comércio e a história secreta do capitalismo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

CHESNAIS, F. **Finance Capital Today: Corporations and Banks in the Lasting Global Slump**. Leiden: Brill, 2016, 310p.

CROCETTI, Z. S. **A crise do capital e o uso do território**. Curitiba: Letra das Artes, 2019, 1ª edição.

DAVIS, M, et al: **Coronavírus e a luta de classes**. Terra sem Amos: Brasil, 2020.

EBEI, ENEFER Consultoria Projetos, Ernst & Young. **Corredor bioceânico ferroviário: estudos técnicos referentes ao Eixo de Capricórnio: relatório consolidado**. Rio de Janeiro: BNDES, 2011.

ESCOBAR, P. **China locked in hybrid war with US**. Asia Times, 17/03/2020(a). Disponível em: <https://asiatimes.com/2020/03/china-locked-in-hybrid-war-with-us/>

GEJO, O. H. **La Cuestión Periférica**. Centro de Estudios Alexander von Humboldt. Buenos Aires: Inédito, 1997.

GOODWIN, J, JASPER, J M., e outros. (2013) **Rethinking Social Movements: Structure, Meaning, and Emotion**. Oxford: Oxford University Press.

JOHNSON, C. **As Aflições do Império**. Rio de janeiro: Record, 2007.



VII CONGRESSO DE GEOGRAFIA ECONÓMICA

- KAPLAN, R. D. **A Vingança da Geografia**. Rio de Janeiro: Campus, 2013.
- KONDRATIEFF, N. D. (1939) **The Long Wave Cycle**. London: E P Dutton, 1984, 138 p.
- KOOPMANS, R; STATHAM, P (eds.) (2000), **Challenging Immigration and Ethnic Relations Politics: Comparative European Perspectives**, Oxford: Oxford University Press.
- KORYBKO, A. **Guerras híbridas, das revoluções coloridas aos golpes**. São Paulo, Expressão Popular, 2018.
- LOSURDO, D. **A linguagem do Império**. São Paulo: Boitempo, 2010.
- LUNAS, J. R. da S. et al. Desafios para el Corredor Bioceánico y sus potencialidades turísticas: la cuestión de la libre circulación de personas. **INTERAÇÕES**, Campo Grande, MS, v. 20, n. especial, p. 31-43, 2019.
- MAMIGONIAN, A. **Ciclos Econômicos e Organização do Espaço**. Florianópolis: EDUFSC, 1998.
- **Teorias sobre a industrialização brasileira**. Florianópolis: Cadernos Geográficos. UFSC/CFH/GCN, nº 2.
- MBEMBE, A. **Necropolítica**. 3. ed., São Paulo: n-1 edições, 2018.
- NEGRI, A. Rem Koolhaas: **Junkspace e metrópole biopolítica**. Disponível em: Radical philosophy, tradução UniNômade BR,n.º 154, 2014. Disponível em: <<http://uninomade.net/tenda/rem-koolhaas-junkspace-e-metropole-biopolitica/>>
- PEREGALLI, A. et al. **20 anos da IIRSA na América do Sul: quem está comemorando agora?** São Paulo: LeMondeDiploBrasil. 2020
- PERKINS, J. **Confissões de um assassino econômico**. São Paulo: Cultrix, 2005.
- **Novas Confissões de um assassino econômico**. São Paulo: Cultrix, 2018.
- RANGEL, I. M. **A História da Dualidade Brasileira**. Revista de Economia Política, São Paulo, 1 (4): 5-34, jan.-mar., 1981.
- SANTOS, M. **Economia Espacial**. São Paulo: Edusp, 2004. 2ª edição.
- **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 11. ed. Rio de Janeiro:
- SLOBODIAN, Q. e MIROWSKI, P. **Nine lives of neoliberalism** (Nove Vidas do Neoliberalismo) Londres: Verso, 2020.
- SLOBODIAN, Q. **Globalists: the end of empire and the birth of neoliberalism**. Cambridge: Harvard University Press, 2018.
- SMITH, J. **Imperialism in the Twenty-First Century**. EUA: Monthly review Press, 2016.
- STREECK, W. **Tempo comprado: a crise adiada do capitalismo democrático**. Lisboa: Conjuntura Actual, 2013.
- WESTEN, D. **Cérebro Político - O Papel da emoção na decisão do destino da nação**. São Paulo: Unianchieta, 2008.
- WOOD, E. **Império do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2014.