

VII CONGRESO DE 
GEOGRAFÍA ECONÓMICA

**GEOGRAFÍA DE LA
DESGLOBALIZACIÓN"**

*La "asiatización" de la
economía mundial*

Mar del Plata 08, 09 y 10 de junio de 2022

ISSN: 2525 - 0299

VII Congreso de Geografía Económica

GEOGRAFÍA DE LA "DESGLOBALIZACIÓN"

La "asiatización" de la economía mundial

08, 09 y 10 de Junio de 2022

**Colectivo GeoEcon - (Grupo de Estudios Regionales/ GER -
UNMDP – Grupo de Estudios de Geografía Económica y
Comercio Internacional /GECI - UNLu)**

Facultad de Humanidades

Universidad Nacional de Mar del Plata

Funes 3359, Mar del Plata – Argentina

ISSN 2525 – 0299

Coordinador General

Prof. Diego Solimeno

Comité Académico

Dra. Ana María Liberali (UNMDP – UNCPBA)

Prof. Omar Horacio Gejo (UNLu – UNMDP)

Dr. Zeno Soares Crocetti (UNILA)

Dr. Adriano Rovira (Universidad Austral de Chile – Centro Humboldt)

Lic. Jorge Osvaldo Morina (UNLu – Centro Humboldt)

Comité Organizador

Lic. Ana Laura Berardi

Mg. Mariano Iscaro

Prof. Facundo Becalli

Prof. Martín Arrache

Prof. Alan Rebottaro

Prof. Gustavo Keegan

Índice

Algunas hipótesis sobre el desarrollo geográfico del Orden Internacional	
Omar Horacio Gejo	5
La Nueva Ruta de la Seda en el contexto de la Geografía de la “Desglobalización”	
Ana Laura Berardi, Diego Solimeno, Mariano Iscaro, Facundo Beccalli, Martín Arrache.....	11
Vulnerabilidades en el Conurbano Bonaerense en tiempos de COVID 19	
Ana María Liberali, Solange Paula Redondo.....	31
Notas sobre la transición al capitalismo en China	
Gustavo Keegan y Alan Rebotaro.....	37
Desafíos para el transporte marítimo de mercancías ante los imperativos de sustentabilidad ¿Hacia una nueva geografía del comercio internacional?	
Elda Tancredi y Fernanda González Maraschio.....	43
Formar profesionales en el contexto actual: propuestas de enseñanza desde la geografía económica argentina para comprender el territorio	
María del Carmen Labey, Andrea Roxana Prieto, Juan Pablo Bossa, María Florencia Lugea Nin y Alilén Milla Balda	47
Producción de hidrógeno verde. Un proyecto económico y ambiental	
Susana Beatriz Fratini.....	55
A asianização da economia mundial: E o corredor bioceânico de capricórnio	
Zeno Soares Crocetti	65

**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

**Algunas hipótesis sobre el desarrollo geográfico del Orden
Internacional**

Omar Horacio Gejo

(UNMDP – UNLu – Centro Humboldt)

- 1) El "regreso " de la geografía bajo su forma más material, es decir, como geopolítica, es la completa refutación de las dos coordenadas ideológicas que primaron durante los últimos 40 años; nos referimos a la "globalización" y "neoliberalismo".

- 2) Es en este contexto en el que han reaparecido las discusiones sobre el "Orden Internacional". Del "Nuevo Orden Internacional" de los noventa de George H. Bush se pasó a hablar crecientemente de "Desorden" durante la primera década de este siglo. Ahora vuelve a hablarse de un movimiento hacia un "Nuevo Orden Mundial" al que muchos describen como tendencialmente "Multipolar". Este "Orden Multipolar" suplantaría definitivamente al caduco "Orden de Posguerra", el que surgió como consecuencia de la dilucidación de la Segunda Guerra imperialista.

- 3) El "Orden de Posguerra", surgido de la definición de la Segunda Guerra Mundial, implicó la subordinación del mundo europeo (occidental) al capitalismo (imperialismo) estadounidense. Esto forzó la descolonización del hoy llamado 'Sur Global', en concreto la geografía asiático-africana.

4) Ese Orden de Posguerra se sostuvo en la imbricación de las tres geografías históricas imperialistas, ahora 'dirigidas' por el imperialismo estadounidense. Este trípode con vértice estadounidense fue el prólogo de la llamada "globalización". A ese proscenio se lo conoció como la emergencia de la era de la "Transnacionalización", que se convertiría en globalización tras la crisis de los 70, primero, y definitivamente tras "1989"

5) Pero la crisis de los 70 es el comienzo del largo fin de ese Orden de Posguerra, y se lo vive a través del epifenómeno del cierre de los "Treinta Gloriosos", esos años que reflejaron el "círculo virtuoso" de la reconstitución tras la Segunda Guerra. Esa funcionalidad del trípode quedó expresada en los "Milagros " de la Posguerra, el alemán y el japonés

6) En el ámbito de la Periferia, los 70 marcaron el límite para las experiencias desarrollistas que habían sido fruto de la inmediata Posguerra. Este quiebre se produjo entre mediados de los 70 y comienzos de los ochenta, entre la llamada "Crisis del Petróleo" y la crisis de la deuda latinoamericana.

7) En el marco de Europa Occidental, la crisis de los 70 cerró la vida de las Dictaduras del sur europeo: Portugal, Grecia y España fueron puestas "en línea" con la política clásica, 'modélica', de la Europa Occidental. Estos hechos derivaron en el último arresto de la descolonización del África Portuguesa, que ofició de preámbulo del fin del apartheid sudafricano, producido unos quince años después como consecuencia de la definición de la guerra de Angola y la decisiva intervención cubana durante los 80 y el golpe definitivo del fin mundo bipolar.

8) Pero el corazón de la crisis se hallaba en las geografías imperialistas y, centralmente, en la geografía imperialista norteamericana. La reproducción ampliada de esta última geografía se labró a través de un proceso de suburbanización interior, el despliegue de la industrialización inducida (desarrollismo) en América Latina, el determinante proceso de transnacionalización que enlazó a la geografía imperialista norteamericana con



los otros dos centros históricos de génesis imperialista, Europa Occidental y Japón, así como el inocultable desarrollo del “keynesianismo militar” del “Complejo Militar Industrial”, un elemento inseparable de la materialidad imperialista.

9) De la crisis se “salió” a través de un par de fenómenos que alcanzaron nombres identitarios: globalización y neoliberalismo. Los dos han sido respuestas a la crisis de sobreacumulación de las geografías imperialistas. El primero, fue un salto cuanti-cualitativo en la escala de los procesos, podríamos decir, en un salto en la mundialización. El segundo, resultó una vuelta de tuerca al interior de cada uno de los espacios nacionales. Tanto en el primer caso, agudización de la mundialización, como en el segundo, un abandono (aparente) de la heterodoxia keynesiana, la esencia del proceso es un incremento de la explotación de los trabajadores. Indirectamente mediante la "globalización" y directamente a través de la panoplia de los ajustes (en la periferia) o la austeridad (en las geografías imperialistas).

10) La crisis de los 70, en suma, abrió una era de erosión industrial en los viejos centros imperialistas a favor de un proceso de deslocalización que se esparció sobre ciertas geografías de las periferias. Pero contra la pueril descripción de una pretendida mundialización inmaterial lo que se ha vivido fue una serie de procesos de regionalización que dieron forma cabal al proceso de deslocalización industrial de los centros imperialistas

11) El Tratado de Libre Comercio norteamericano y la Unión Europea fueron las dos formas más nítidas de los procesos arriba aludidos. El tercer ejemplo lo fue la “correlación” de Japón con su periferia inmediata, que ofició de tándem productivo-comercial exitoso. Esta etapa abarcó, aproximadamente, un cuarto de siglo, y se extendió hasta la "Crisis Asiática" de 1997.

12) La crisis del año 1997, la “Crisis Asiática”, o el efecto “Arroz”, tuvo una repercusión de magnitud. Fue el punto de partida de un lustro de conmociones económico-financieras y políticas, como las que tuvieron por protagonista

mayúsculo a América Latina, región en la cual la crisis argentina del año 2001 fue suficientemente elocuente, meridianamente pedagógica.

13) Pero esta crisis de 1997 tuvo repercusiones mucho más importantes, decisivas, sobre todo en el propio escenario en el que se incubó y desarrolló originariamente, el este de Asia. Concretamente, allí asistimos a la quiebra de un mecanismo de “acoplamiento” virtuoso entre los Tigres (Corea del Sur, Taiwán, Hong-Kong y Singapur) y el Japón, un engranaje que funcionó a la “perfección” durante más de dos décadas. Esta “asociación” estrecha se había vuelto muy dinámica durante la ofensiva estadounidense contra el Japón, a partir de las políticas emanadas del Acuerdo del Plaza (1985). Una consecuencia determinante de estos sucesos fue el definitivo ascenso de la potencia exportadora china.

14) Claro que en términos geopolíticos no se puede omitir la estratégica importancia de la “Caída del Muro”. Europa Oriental y la ex URSS se conmovieron por este proceso, produciéndose una redefinición del marco europeo en sí mismo y del escenario internacional en su conjunto también. La ampliación del proceso de integración en marcha en Europa Occidental, por un lado, y la casi inmediata ofensiva de la OTAN por expandirse por Europa Oriental, por el otro. La URSS, por su parte, se disolvió, y toda su periferia se independizó; hablamos del Asia Central, el Cáucaso y la Europa Oriental contigua.

15) Asimismo, casi de forma inmediata los EE.UU. procedieron a desatar una ofensiva política de vasto alcance geográfico, comenzando en Medio Oriente y los Balcanes y extendiéndose luego al Cáucaso y Asia Central, culminando, finalmente, con la abierta intervención en Medio Oriente y África del Norte, hecho este último que implicó entonces un límite a este período de ininterrumpida iniciativa político-militar.

16) La crisis de 1997 también fue la antesala de la crisis financiera de 2008, y esta última equivaldría a un colofón de la retahíla de crisis económico-financieras



internacionales abiertas desde 1971/1973. Esta crisis de 2008 expresó los límites alcanzados por la “salida” a la crisis de los años 70. La “asiatización” fue la clave geográfica de dicha “salida” y quedó expresada rotundamente en el acoplamiento económico-comercial del Japón con su periferia inmediata, los llamados “Tigres”. A partir de la crisis de 1997, será la expansión china la que ‘marcará el campo de juego’ regional e internacional. Y luego es este último período el que entró en crisis a partir de 2008.

17) La crisis de 2008 es la que también alumbró el “regreso” de la geopolítica. Fueron los EE.UU. de Obama, con su pivote asiático, el partero de esta nueva época. La China de Xi les corresponderá, dos años después, con la Iniciativa de la Franja y la Ruta, conocida vulgarmente como la “Nueva Ruta de la Seda”. Estas dos directrices de política internacional en su sentido más lato, es decir, geopolítico, es lo que mejor expresa los constatables límites que había alcanzado la “resolución setentista”.

18) La irrupción de China es, por lo tanto, una expresión acabada del desarrollo desigual y combinado del último período. Es la emergencia material, en el contexto de la región asiática, producto del desarrollo posterior a la crisis de los setenta y de la crisis de 1997. China es una expresión geográfico-política de la Segunda Guerra imperialista, de la evolución posterior de la descolonización de la región en el marco de la Guerra Fría, mediada por dos grandes guerras, la de Corea en los años 50 y la de Vietnam durante los años sesenta y la primera mitad de los setenta. Y finalmente como resultado de la puja interimperialista llevada al campo comercial tras la crisis de los años setenta. Es decir, la Revolución (1949), las guerras de Corea y de Vietnam (1950-1975) y la posterior ofensiva estadounidense sobre el Japón, fueron la trastienda que permitió la conversión de China en el fenómeno material que la está determinando como la candidata a la sucesión hegemónica de los Estados Unidos. Es en estas condiciones en que el giro euroasiático por el que optó China coloca a la puja interimperialista frente a un nuevo escalón del que le será muy difícil desescalar.

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

La Nueva Ruta de la Seda en el contexto de la Geografía de la "Desglobalización"

Ana Laura Berardi

(UNMDP - Facultad de Humanidades)

Diego Solimeno

(INHUS - CONICET)

Mariano Iscaro

(UNMDP - Facultad de Ciencias Agrarias)

Facundo Beccalli

(UNMDP - Facultad de Humanidades)

Martin Arrache

(UNMDP - Facultad de Humanidades)

La suscripción argentina a la iniciativa china "Nueva Ruta de la Seda" (NRS) en febrero de 2022, en el contexto de las reuniones bilaterales llevadas a cabo en Beijing entre Alberto Fernandez y Xi Jinping, pusieron sobre la mesa algunos interrogantes vinculados al proyecto chino. Por un lado, nos referimos a las implicancias de la puesta en funcionamiento de dicho proyecto en el sistema económico mundial (SEM) en el marco de la confrontación interimperialista. Por otra parte, más específicamente, el rol que ocupa la región y nuestro país puntualmente, tanto potenciales mercados, así como también el papel jugado en dichas geografías en la disputa por el control de recursos, inversiones y negocios financieros, entre otros.

Al mismo tiempo, para tratar de comprender lo que conlleva la puesta en práctica de una iniciativa de este calibre, no debemos perder de vista las condiciones que atraviesa el SEM. Fundamentalmente nos referimos a la crisis de sobreacumulación de principios de los años 70 que tuvo como resolución la relocalización de la producción industrial, fundamentalmente a las economías periféricas que se constituyeron en los países de reciente industrialización (Gejo, Keegan, Rebottaro, 2016).

Esta tendencia general al proceso de relocalización de la producción industrial (que por ejemplo se observa a partir del aumento en la participación en las exportaciones de

manufacturas) como mecanismo de resolución de los procesos de sobreacumulación va a tener como epicentro a la región de Asia-Pacífico, aunque también se deben destacar los procesos de dinamismo que se va a observar, fundamentalmente a partir de los 90, en las periferias inmediatas de los otros centros imperialistas: Estados Unidos con México y Alemania (como cabeza de la Unión Europea) con las economías más débiles del bloque y posteriormente la apertura hacia el este.

En el caso particular asiático, se puede observar como la antigua locomotora regional, Japón, pierde peso y ese liderazgo es ocupado por China, sobre todo a partir de la crisis de 2008. En el caso de los Países de Reciente Industrialización (PRI) conocidos popularmente como los “Tigres”, con ciertos altibajos han logrado sostener su participación. Este cambio de liderazgo y el crecimiento exponencial cuantitativo y cualitativo de China ha conllevado al crecimiento regional y a esta suerte de “asiatización” de la economía mundial y como contrapartida de ello a una relativa contracción de los otros centros imperialistas.

En este contexto, en los últimos años, con una frecuencia cada vez mayor se comienza a hablar de “desglobalización” de la economía mundial. Si bien esta categoría pareciera ser un neologismo, desde el desencadenamiento de la crisis económica mundial del año 2008 está cada vez más presente en los círculos académicos y periodísticos (Berensztein, 2022; Serfati, 2022; Roberts, 2022; Sapir, 2022; Crespo, 2022; Tonak y Prashad, 2022; Rubini, 2022; Wozniak, 2022; Dervis, 2020).

A grandes rasgos, la categoría de desglobalización refiere a varios fenómenos que se producen en distintos planos de manera simultánea. En el ámbito económico, específicamente a los problemas que se registran en el comercio mundial de mercancías desde la crisis del año 2008. A partir de ese suceso, por ejemplo, el peso del comercio mundial en relación al PBI mundial, en primer lugar, se estancó para luego comenzar a perder terreno.

A su vez, dicha crisis ha dado cuenta de la retracción y lenta reactivación de las economías centrales, como se planteó más arriba. En respuesta a ello, en el plano político se avizoran medidas de carácter nacionalistas (en gran parte más discursivas que efectivas) que amenazan con restringir sus importaciones ya sea mediante instrumentos administrativos e impositivos así como por la búsqueda de tensiones diplomáticas que justifiquen medidas proteccionistas. Como corolario la posible tendencia a la “desglobalización” también se manifiesta en el recrudecimiento de la conflictividad política, bajo formas comerciales, entre China y Estados Unidos. Estos procesos recientes se presentan como nuevos capítulos de una confrontación política de larga data, donde los epicentros han ido cambiando y hasta pueden mostrar como



situaciones aisladas sin embargo éstas, forman parte la crisis sistémica irresuelta de los años 70¹.

En síntesis de lo expuesto cabe preguntarnos si estamos ante un proceso de “desoccidentalización” o más precisamente de “asiatización” de la economía mundial que conlleva un creciente fortalecimiento de estas economías (Sapir, 2022), especialmente la china.

En este escenario, el objetivo de esta presentación es, en primer lugar y de manera sintética, realizar una aproximación a la NRS. En segundo término, tratar de cuantificar la iniciativa (darle peso específico) en el actual contexto de la económica mundial. Para esto, se presentarán cinco dimensiones de análisis en donde se refleje el peso de la NRS: 1) año de adhesión de los distintos países; 2) cantidad total de población involucrada y porcentaje de población urbana; 3) exportaciones e importaciones de mercancías; 4) Producto Bruto Interno (PBI) sobre PBI mundial dentro y fuera y; 5) participación de las economías que conforman NRS en el Fortune Global 500, que den cuenta del cuadro de situación actual y de la potencialidad de este proyecto.

De esta manera, en primer lugar, se reconocerán a los países que han adherido a la iniciativa discriminando en qué año se produjo dicho acuerdo. En segundo lugar, se describirá la cantidad de población mundial que ha quedado bajo esta iniciativa, diferenciando entre población urbana y rural. En tercer lugar, nos detendremos en el volumen del comercio mundial de mercancías que suponen los países firmantes. En cuarto lugar, se analizará la cuota de PBI de las distintas regiones y del mundo que forman parte de la NRS. En quinto lugar, se cuantificará la cantidad de empresas que forman parte del Fortune Global 500 y que pertenecen a países miembros de la NRS. Por último, se ensayarán algunas hipótesis y conclusiones.

Los datos secundarios utilizados a lo largo del trabajo pertenecen a reconocidas fuentes vinculadas a distintos organismos nacionales e internacionales públicos o privados como: Banco Mundial (población y PBI), Organización Mundial del Comercio (exportaciones e importaciones) y Revista Forbes (concentración empresarial).

Nueva Ruta de la Seda

La NRS, lanzada por el gobierno chino en el año 2013, constituye un megaproyecto de conectividad global que involucra infraestructuras energéticas, ferroviarias, marítimas y de telecomunicaciones. El objetivo es dinamizar el comercio internacional de la potencia

¹ Para ampliar sobre el tema ver: Gejo, O.; Keegan Gustavo y Rebottaro A. (2020) e Iscaro M. y Berardi A. (2021)

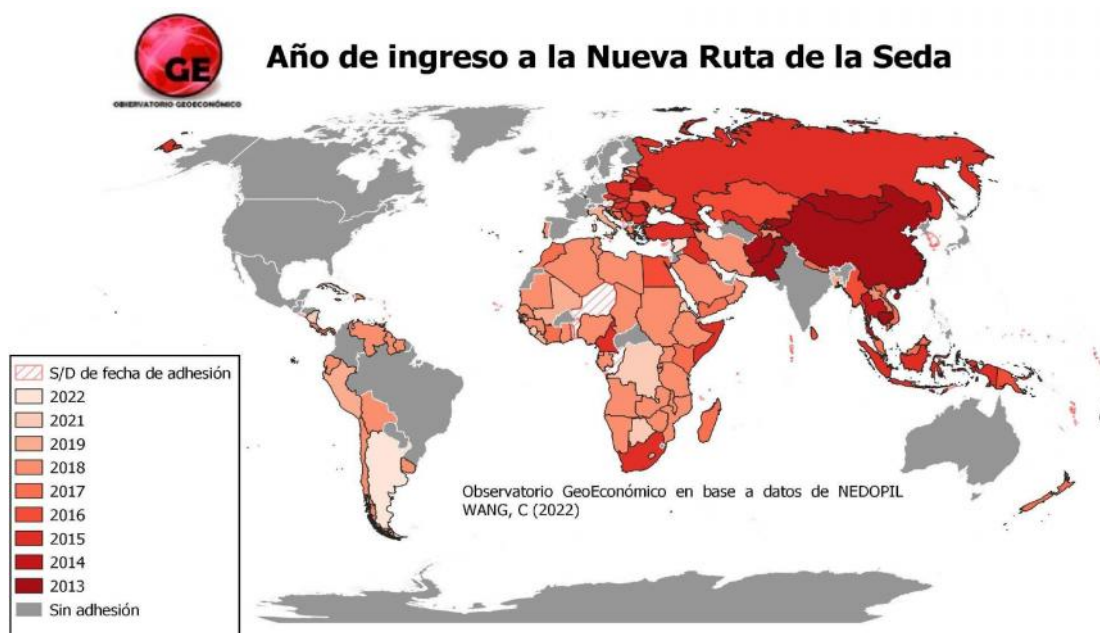
asiática, en principio con Eurasia pero a posteriori trazando conexiones con el resto de los continentes.

1) Participación Países dentro de NRS

Como se planteó en el párrafo anterior, si bien el proyecto originalmente contemplaba unir los mercados de Asia y Europa, la expansión de carácter imperialista china en la actualidad y su puja con Occidente, dio como resultado que paulatinamente se esté produciendo la inclusión de economías de África y América Latina. Las conexiones establecidas buscan asegurar el suministro de las materias primas vitales para sostener el crecimiento del modelo económico o en todo caso, obturar el acceso a sus principales competidores.

El proceso de adhesión de economías nacionales a la iniciativa no se ha detenido desde su lanzamiento, alcanzando hoy a 143 países con un momento de máximas adhesiones entre 2015 y 2018 (85/142). En la figura 1, se discrimina el momento en el cual se fueron produciendo las adhesiones, destacándose el avance sistemático de la iniciativa hacia occidente. La mayoría de los países africanos y asiáticos se han visto atraídos, mientras que en Europa el avance logrado se ha dado, sobre todo, en las economías del este (a excepción de Italia y Portugal). Gran parte de los países latinoamericanos han suscrito la NRS (Argentina hizo lo propio en febrero de 2022), aunque restan Brasil, Colombia y México que, si bien expresan cierto interés, se han mostrado cautos en función de su alineamiento a EE.UU.

Figura 1.



2) Población

La NRS plantea nuevos interrogantes sobre la distribución de los mercados de las potencias. La población de un país puede ser vista, en términos económicos, potencial o efectivamente, como mano de obra y mercado, elementos fundamentales del desarrollo capitalista. Su análisis permite entender algunos de los objetivos detrás del avance del proyecto de la NRS.

A diferencia de lo que veremos con el PBI (38,7% dentro de NRS), dentro de la Nueva Ruta de la Seda tenemos el 62% de la población mundial (figura 2), y a 38 de los 50 países más poblados del mundo, lo que representa una enorme potencialidad en términos de mercado. Otro aspecto destacable es que casi la totalidad de los países con una población urbana inferior al 50%, con la excepción de la India, se encuentran dentro de este nuevo acuerdo, países que sus principales exportaciones son de origen rural, y su provisión de materias primas al mercado mundial resulta fundamental para las potencias imperialistas. No sólo esto, sino que son las regiones del mundo donde la población sigue manteniendo elevadas tasas de crecimiento: parte de Asia-Pacífico y la mayor parte de África (Figuras 3 y 4).

Esto deja entrever, una cierta tendencia a acaparar mercados y fuentes de mano de obra para el futuro desarrollo de la economía mundial por parte de los impulsores del proyecto de la NRS. El objetivo es afianzar las relaciones comerciales con aquellos territorios que cuentan con recursos estratégicos y avanzar sobre los mercados consolidados, fundamentalmente en las economías altamente urbanizadas, donde la colocación de las manufacturas chinas sea plausible de buena recepción.

Figura 2.

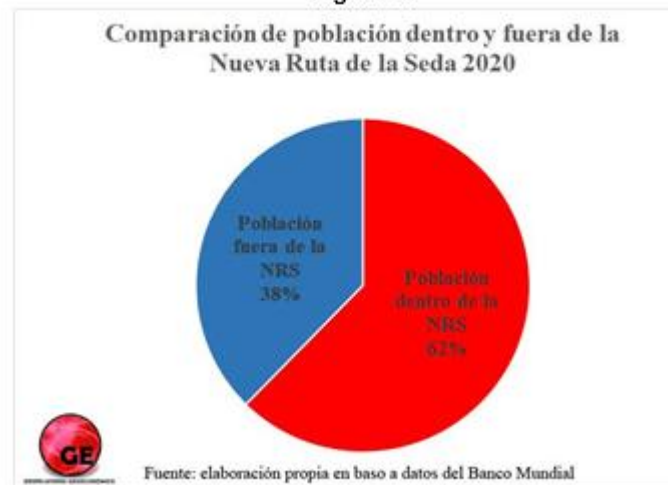
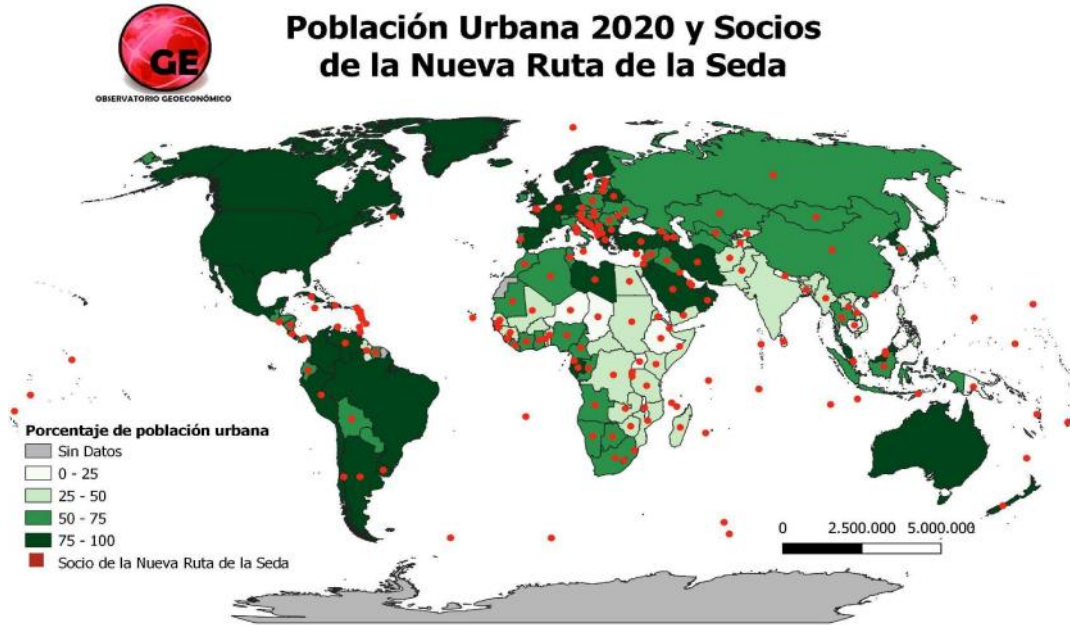


Figura 3



Fuente: elaboración propia en base a datos del Banco Mundial

Figura 4.

Población por regiones 1960-2020 en millones de habitantes							
Región - País /Año	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
América del Norte	236,5	278,1	319,8	361,6	412,1	457,8	496,9
Estados Unidos	180,67	205,05	227,23	249,62	282,16	309,33	329,48
México	37,77	51,49	67,76	83,94	98,90	114,09	128,93
América del Sur y Central	182,1	234,4	292,7	357,9	421,8	475,9	522,9
Brasil	72,18	95,11	120,69	149,00	171,79	195,71	212,56
Colombia	16,06	21,48	26,90	33,10	39,53	45,22	50,88
Argentina*	20,48	23,88	27,90	32,62	36,87	40,79	45,37
Europa	453,9	496,8	530,1	563,1	582,6	608,5	631,6
Turquía*	27,47	34,88	43,98	53,92	63,24	72,33	84,34
Alemania	72,81	78,17	78,29	79,43	82,21	81,78	83,24
Francia	46,62	51,96	55,16	58,24	60,91	65,03	67,39
Reino Unido	52,40	55,66	56,31	57,25	58,89	62,77	67,21
Italia*	50,20	53,82	56,43	56,72	56,94	59,28	59,55
CEI	207,0	234,6	256,8	279,8	279,8	280,4	292,1
Federación de Rusia	119,90	130,40	139,01	148,29	146,60	142,85	144,1
Ucrania	42,66	47,09	49,97	51,89	49,18	45,87	44,13
África	283,0	362,9	475,7	629,4	809,8	1037,8	1338,7
Nigeria*	45,14	55,98	73,42	95,21	122,28	158,50	206,14
Etiopía*	22,15	28,42	35,14	47,89	66,22	87,64	114,96
Egipto, República Árabe de*	26,63	34,51	43,31	56,13	68,83	82,76	102,33
Congo, República Democrática del*	15,25	20,01	26,36	34,61	47,11	64,56	89,56
Medio Oriente	58,1	77,0	105,2	144,3	188,3	242,1	295,3
Irán, República Islámica del*	21,91	28,51	38,65	56,37	65,62	73,76	83,99
Iraq*	7,29	9,92	13,65	17,42	23,50	29,71	40,22
Asia - Pacífico	1594,1	1978,4	2428,8	2923,0	3395,6	3793,4	4095,9
China*	667,07	818,32	981,24	1135,19	1262,65	1337,71	1410,92
India	450,55	555,19	698,95	873,28	1056,58	1231,28	1380,00
Indonesia*	87,75	114,79	147,45	181,41	211,51	241,83	273,50
Pakistán*	44,99	58,14	78,05	107,65	142,34	179,42	220,89
Dangladesh*	48,01	64,23	79,64	103,17	127,66	147,58	164,69
Japón	92,50	104,35	116,78	123,54	126,84	128,07	125,83
Filipinas	26,27	35,80	47,36	61,90	77,99	93,97	109,58
Viet Nam*	32,67	43,40	54,28	67,99	79,91	87,97	97,34

*Firmaron el acuerdo de la Nueva Ruta de la Seda

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Mundial



3) Comercio Exterior

Exportaciones

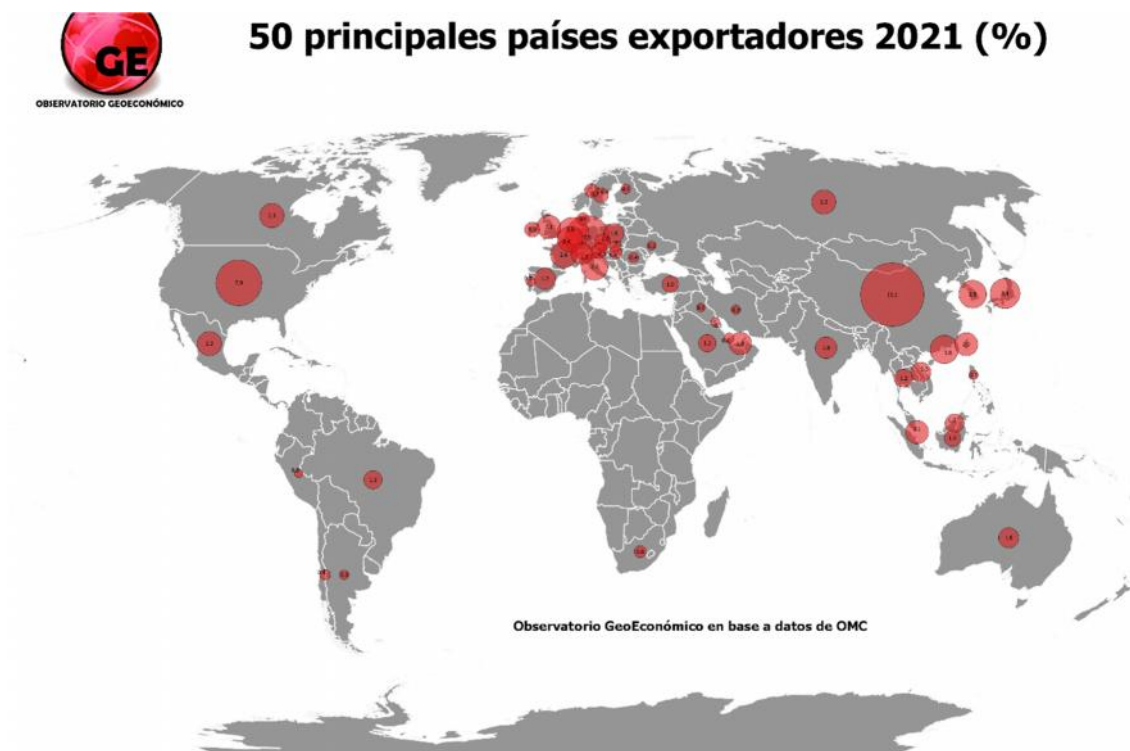
En publicaciones anteriores (Berardi, Solimeno, Iscaro y Rebottaro, 2020) se ha presentado una mirada de largo plazo respecto a las transformaciones y dinámicas que ha atravesado el comercio mundial. Con una mirada de mediano plazo, que puede abarcar las últimas tres décadas aproximadamente, comienza a vislumbrarse las tendencias regionales previamente observadas: pérdida paulatina de la participación de América del Norte (con EEUU como referencia) y de Europa (con Alemania como motor regional), a la vez que se experimenta el crecimiento de Asia - Pacífico, aunque con cambios de liderazgos intra regionales. Con posterioridad a la crisis del 2008 se consolida la hegemonía de China.

Respecto a lo referente al comportamiento del último año (2021) se pueden observar (Figura 5) algunas tendencias²:

Por un lado, se consolida la preeminencia china, aumentando la brecha con el segundo y tercero (Estados Unidos y Alemania respectivamente). Entre los tres primeros puestos registran casi un tercio de las exportaciones mundiales (30, 29%), lo cual muestra el proceso de concentración. Al mismo tiempo, en derredor de estos núcleos centrales se constituyen las áreas de influencia directa de los mismos, consolidando los procesos de regionalización. Por otro lado, como contrapartida lo que se observa, en el último año es el carácter estructural del rezago de las economías del hemisferio sur. Si bien, Centro y Sudamérica tiene la novedad de sumar un nuevo país dentro de los primeros 50 (Perú), su participación relativa ha ido decreciendo, así como también en cuanto a la representación de los países. La situación más acuciante es la de África que mantiene un solo representante (Sudáfrica) con el 0,5% de las exportaciones. Si bien, hay un contexto coyuntural auspicioso a partir del alza de precio de ciertas materias primas y ello lo demuestra el caso del ingreso de Perú entre los primeros 50, sin embargo, tal dinamismo no alcanza para romper el techo de la participación de dichos países dentro del mercado mundial.

² Estas tendencias, aunque con algunas variantes al interior de las regiones se vienen produciendo de larga data, como fuera planteado oportunamente (Gejo, 1995: 106)

Figura 5.



Importaciones:

El ranking de los 50 países importadores de mercancías a nivel mundial para 2021 (figura 6) también está liderado por las 3 principales economías del mundo. En este caso quien encabeza el ranking es EE.UU., secundado por China y Alemania. Entre estos 3 se observa un acumulado relativamente equivalente al de las exportaciones aunque levemente superior, es decir casi un tercio de las importaciones mundiales (31, 28%).

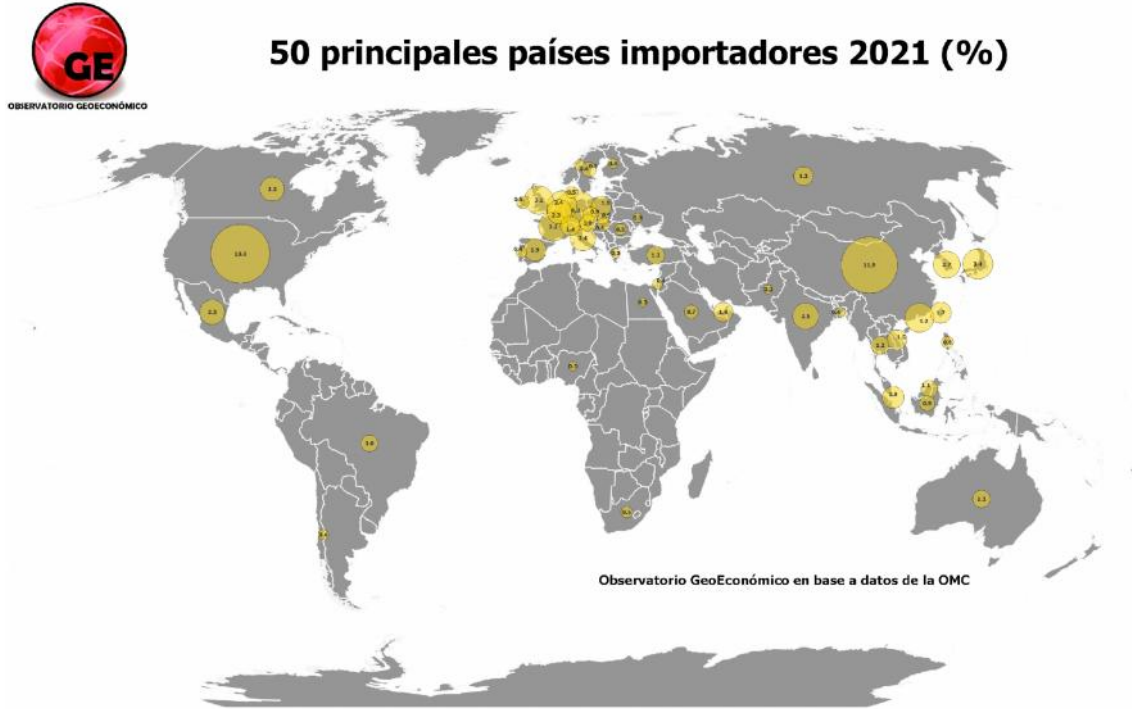
Lo interesante que muestra la dinámica de estos tres países es que mientras China y Alemania logran tener un superávit comercial, en Estados Unidos ocurre lo contrario.

Si a estas 3 economías se suma el grupo que componen los primeros 10 países se llega a la mitad de las exportaciones mundiales. Por fuera de esta decena de economías la participación resulta más dispersa, aunque al igual que las exportaciones, los primeros 50 concentran el 92,22% de las importaciones mundiales.

Este conglomerado de países, comprende tanto a aquellos demandantes de materias primas y manufacturas (como el caso de los países africanos que incluso no tienen presencia dentro de los 50 exportadores o los países de Medio Oriente), así como aquellos demandantes de insumos como soporte de los procesos industriales que posteriormente tienen destino el mercado externo.

Para destacar el caso de Centro y Sudamérica en donde la región como demandantes de productos externos queda reducida a sólo dos países con el 1,4% de las importaciones mundiales. (Figura 6)

Figura 6.



Comercio exterior y la Nueva Ruta de la Seda

Como se puede observar en las figuras 8 y 9, tanto en el caso de las exportaciones como de las importaciones los países que no están suscriptos a dicha iniciativa tienen una mayor participación. Especialmente parte de ello responde a que grandes economías no están por el momento incluidas, como es el caso de los países de más peso de Europa, Estados Unidos, Japón, Australia, India, Brasil, entre otros.

Más allá de estos datos, a priori, todo indicaría que el proyecto está resultando auspicioso para la economía China, ya que según fuentes oficiales de este país el comercio entre los países miembros ha tenido un aumento de más del 70% en los primeros 8 años desde su puesta en marcha. (Schulz, 2022)

No obstante, a la hora de analizar el potencial de China y la consolidación del proceso de “asiatización” de la economía, se observa más claramente en el caso de la figura 7. Por un lado allí se muestra quién es el principal proveedor de cada una de las economías del mundo. En este sentido, se observa claramente el predominio de China, haciendo la

aclaramiento que los datos corresponden al año 2019, con lo cual la premisa de un posible incremento en los años recientes es posible.

El dato relevante cuando esta información se cruza con quiénes están dentro de la NRS y quienes no, muestra como este proyecto de expansión imperialista por parte de China, que está presente en casi tres cuartas partes de los países reconocidos por los organismos internacionales, además es el principal proveedor de grandes que economías que no están dentro de este proyecto, tal es el caso de Japón, India, Australia y fundamentalmente el caso más significativo es el de Estados Unidos.

Figura 7

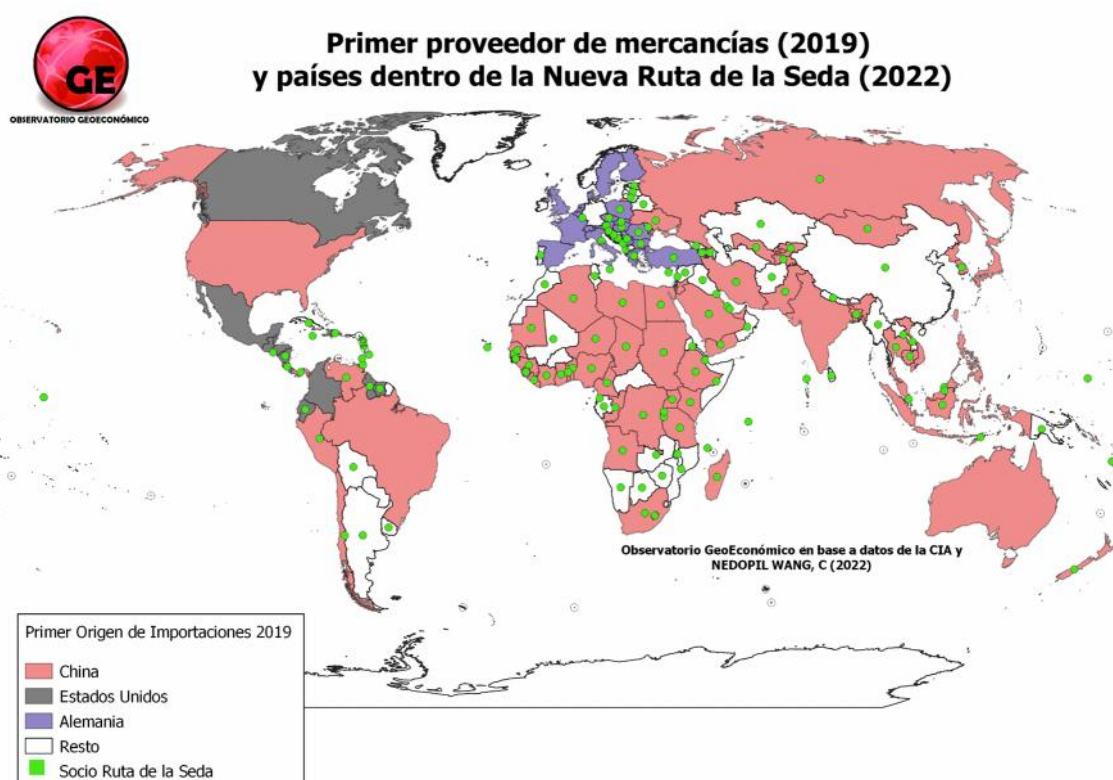


Figura 8

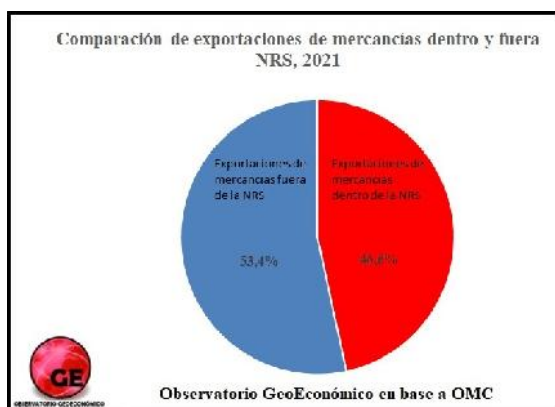
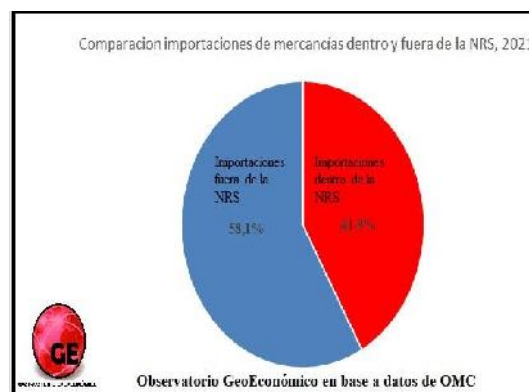


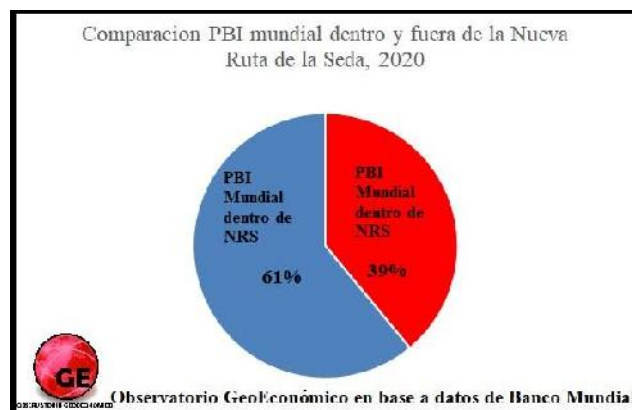
Figura 9



4) Participación del PBI mundial dentro de la NRS

Otro indicador interesante respecto a la importancia que cobra la iniciativa lanzada por China es el porcentaje del PBI mundial que forma parte. En relación a esto, con datos del Banco Mundial para 2020, un 39% del PBI mundial corresponde a economías que firmaron la adhesión, aunque si indagamos en la participación de las distintas regiones, los porcentajes no son homogéneos. (Figura 10)

Figura 10



En dos de las regiones que tienen más peso en el PBI mundial, nos referimos a América del Norte y Europa, la iniciativa prácticamente no ha podido penetrar. Para el caso de América del Norte, con un acumulado del PBI mundial de 27,9%, la participación dentro de la NRS es nula. Europa, con 23,6% del total mundial, aporta un 6,5% a la iniciativa. Sin embargo, para Asia-Pacífico la participación cambia sustancialmente, la región con más peso en el PBI mundial con 35,1%, aporta a la NRS 23,6% del PBI mundial. Situaciones similares se producen para América Central y del Sur y Medio Oriente. La primera aporta un 1,7% sobre un 4% total, mientras que Medio oriente aporta 1,8% sobre un total de 2,7%. Para África y la CEI, el aporte es total, con 2,8% y 2,4% respectivamente. (Figura 11)

Figura 11. Cuadro resumen regional: Países dentro y fuera NRS y relación con PBI

	Total Países	Países miembros de NRS	PBI/ PBI mundial (%)	PBI dentro de la NRS (%)
América del Norte	5	-	27,9	0
América Central y del Sur	42	21	4,0	1,7
Europa	46	24	23,6	6,5
CEI	12	11	2,4	2,4
Africa	55	49	2,8	2,8
Medio Oriente	14	11	2,7	1,8
Asia - Pacífico	45	26	35,1	23,6
Total Mundial	219	142	100	38,7

Observatorio GeoEconómico en base a datos de OMC

Más allá de esto, si bien interesante repasar la participación regional, resulta un análisis incompleto debido a que muchos países, a pesar de no estar adheridos a la propuesta de la NRS, concentran buena parte de sus exportaciones e importaciones con el gigante asiático.

5) Fortune global 500

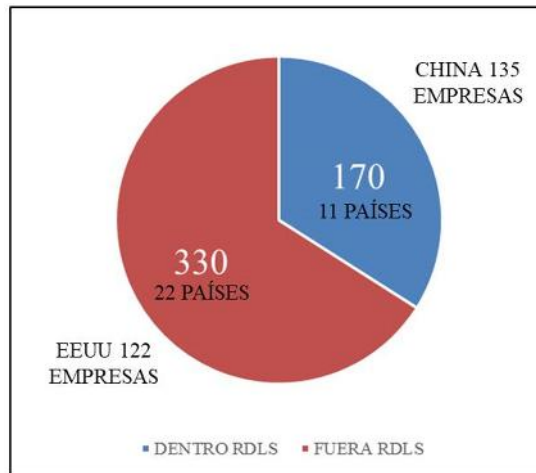
Como se ha planteado en presentaciones anteriores, el análisis con continuidad del Ranking Forbes Global 500 es una herramienta útil para observar el grado de concentración empresarial en escala internacional. Por un lado, los cambios en la composición de las empresas y el origen de las mismas son indicadores indirectos de la dinámica del capital en escala planetaria. Ahora bien, ese capital en el marco de relaciones imperialistas, también expresa el despliegue de las burguesías nacionales de los países centrales en su disputa por porciones de poder en el mercado mundial. En definitiva, el avance del capital no puede leerse sólo como el resultado del avance de cierta facción del capital que posee capacidad competitiva en el plano productivo o que ha adquirido ventajas merced a su diferenciación tecnológica. Dichas ventajas tecnológicas y/o productivas son el resultado del vínculo inseparable entre el capital y el Estado burgués que lo contiene y proyecta su expansión.

Para plantearlo más llanamente, las grandes tendencias de avance o declive hegemónico de los Estados se hace evidente en la mayor o menor participación de los mismos en la cúspide empresarial mundial que refleja el Ranking Forbes de 500 primeras empresas. Ejemplo de ello es el volumen de participación que desde 1995

vienen teniendo Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia, Reino Unido y en tiempos recientes China.

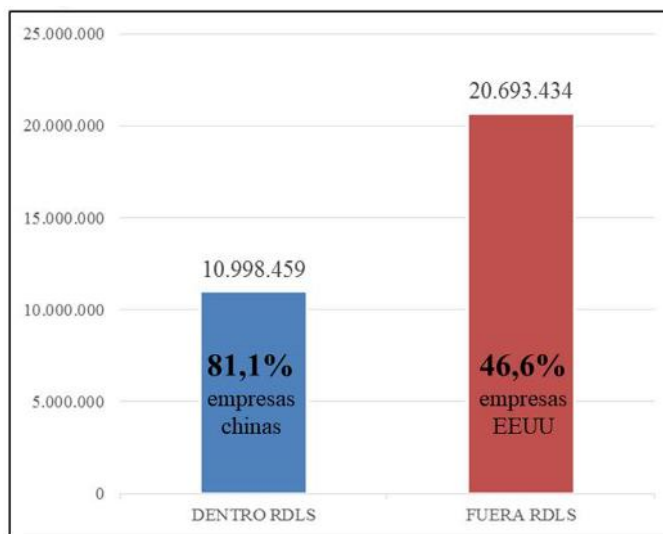
En ese sentido, el avance chino no deja lugar a dudas. En 2021 por primera vez desde que se registran datos un país no occidental lidera el ranking (China 135 empresas contra 122 de Estados Unidos). En ese sentido, el avance del proyecto de consolidación de la NRS ratifica el avance chino. Los países que actualmente se encuentran dentro de la iniciativa y del ranking Forbes Global 500 (11) suman 170 empresas con tendencia al crecimiento. Como contracara por fuera de la iniciativa se encuentran 22 países con un total de 330 empresas (Figura 12). El conjunto de empresas dentro de la iniciativa representa el 34,7% de los ingresos totales de las empresas del Ranking, representando las empresas chinas el 81,1% del total (unos 10.9 billones de dólares de ingresos) (Figura 13).

Figura 12. Cantidad de empresas Forbes Global 500 dentro países que participan de la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ranking Forbes 500 (2021)

Figura 13. Ingresos de las empresas Forbes Global 500 dentro países que participan de la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ranking Forbes 500 (2021)

Los datos mencionados deben leerse en un lento pero constante avance del sector asiático de empresas dentro del mercado mundial, que es el correlato de lo que suele llamarse Asiatización de la economía mundial. En el Ranking puede verse como en los últimos 15 años el crecimiento asiático es en detrimento de Europa y América del Norte, pasando de 127 a 229 empresas (Figura 14).

Un dato saliente de dicha expansión es cuales son los sectores económicos o ramas de actividad sobre los cuales se asienta. De los 10 sectores con más cantidad de empresas dentro del Ranking los países asiáticos (y en particular China) lidera 9. El único sector de peso que lidera Estado Unidos es el vinculado a Cuidado de la salud (Figuras 15 y 16).

China está asumiendo un puesto de liderazgo en sectores estratégicos de alta tecnología y en lo que tiene que ver con la producción de bienes materiales en asociación estratégica con sus socios regionales y extra regionales. En este sentido, China viene apostando por una articulación comercial fuerte, y dicha expansión que se hace visible en la las iniciativas de la NRS y en la reciente creación (2020) de la Asociación Económica Integral Regional (RCEP) que establece un acuerdo de libre comercio entre los diez estados miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) (Myanmar, Brunéi, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam) y cinco estados de Asia y Oceanía con los que la ASEAN tiene acuerdos de libre comercio existentes (Australia, China, Corea del Sur, Japón y Nueva Zelanda). Esto significa una victoria estratégica clave a la hora de entender las disputas con EEUU en términos de hegemonía global en la medida que obstaculiza la



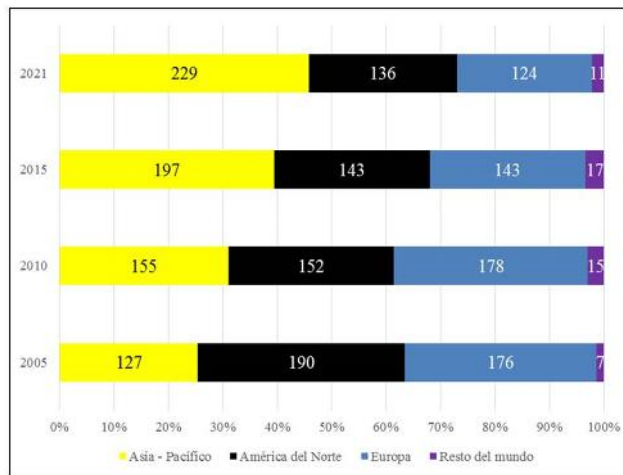
VII CONGRESO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA

estrategia de contención que intenta la potencia occidental en la mal llamada “Guerra Comercial”.

Estas estrategias se dan en un marco internacional complejo, signado por la pandemia de COVID-19 que estancó o ralentizó la economía mundial durante 2020/2021 y la reciente Guerra de Rusia y Ucrania (comienzos de 2022) que agrega inestabilidad a las relaciones internacionales y el comercio mundial.

No olvidemos que China fue la única potencia mundial que creció en 2020 y 2021 (+2,3% y 8,1% respectivamente) en un contexto de desglobalización y retroceso marcado de la economía mundial.

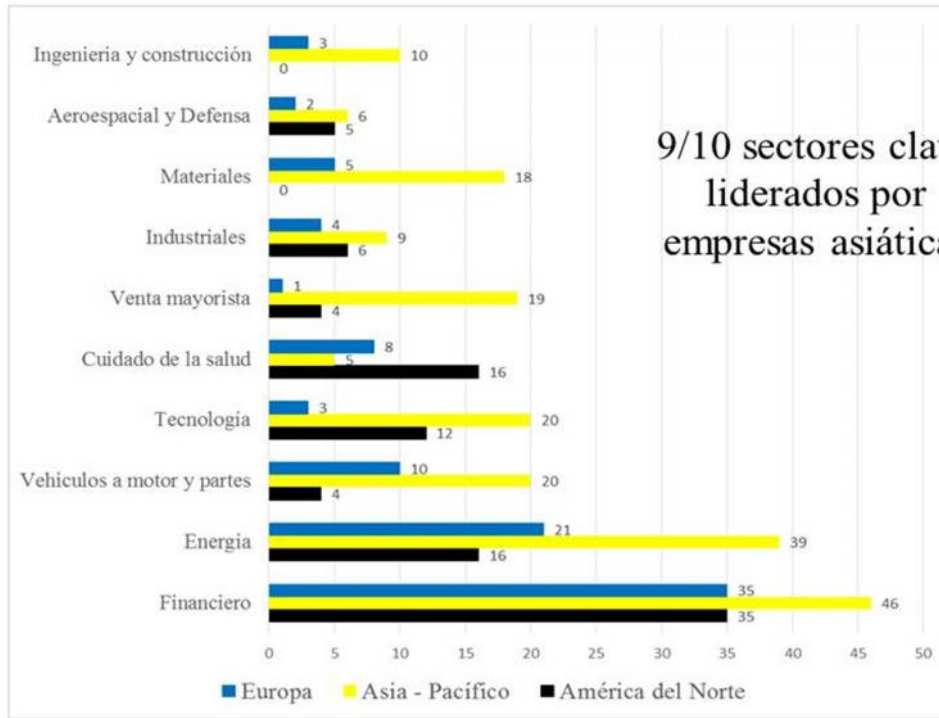
Figura 14. Asiatización de la economía en el Ranking Forbes Global 500



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ranking Forbes 500

Figura 15. Asiatización de la economía en el Ranking Forbes Global 500 (2021)

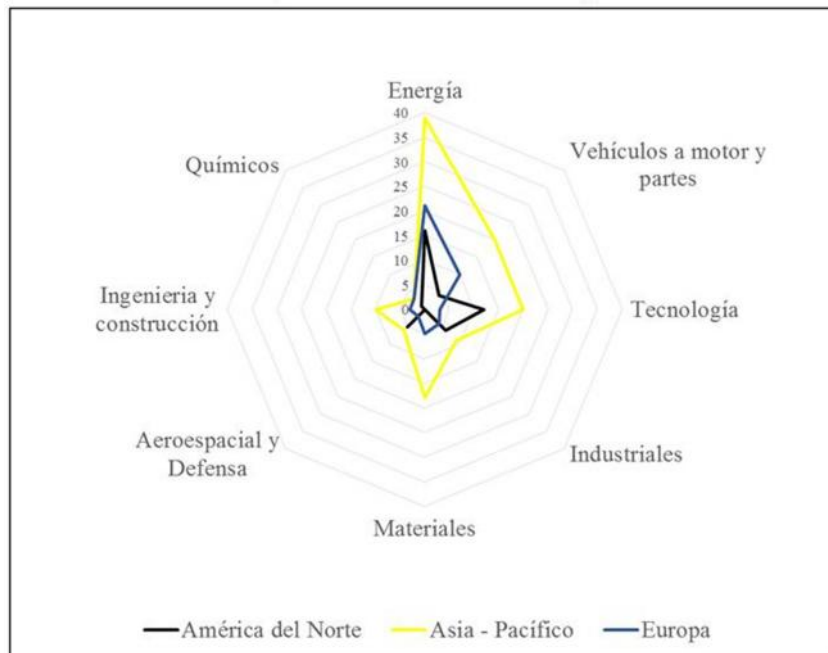
Participación de empresas por regiones y sectores económicos en el ranking Forbes Global 500



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ranking Forbes 500 (2021)

Figura 16. Asiatización de la economía en el Ranking Forbes Global 500 (2021)

Participación de empresas por regiones y sectores económicos vinculados a la producción de bienes materiales y manufacturas en el ranking Forbes Global 500



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ranking Forbes 500 (2021)



Consideraciones finales

Sin duda se está ante un escenario de grandes cambios y de ello devienen procesos con una gran cuota de incertidumbre.

La Nueva Ruta de la Seda como proyecto, es una gran apuesta por parte de China en su expansión de carácter imperialista que no sólo le garantiza la apertura de mercados y el control de los recursos, sino también el doble juego del enfoque en el mercado interno y el externo como punto de equilibrio para sortear, al menos en el corto plazo, las contradicciones sistémicas.

De esta manera, en esta presentación se trató de repasar diferentes dimensiones de análisis que permitan reconocer la importancia que ha logrado abarcar la NRS desde su lanzamiento en 2013. Si bien se destaca el marcado y sostenido crecimiento de la iniciativa, al mismo tiempo, los resultados obtenidos marcan los limitantes y las contradicciones geopolíticas para poder penetrar en los otros centros imperialistas.

El escenario geopolítico desplegado se está recrudeciendo y las respuestas a esta ofensiva no se hacen esperar.

Hasta el momento es un proyecto con muchas incertidumbres y más expectativas que certezas. El futuro cercano definirá si este proyecto es una apuesta entre tantas o se convierte en la bandera de expansión del capitalismo chino. Del otro lado también se vislumbrarán la correlación de fuerzas existente para hacer frente y los impactos esta colisión directa puede generar en términos sistémicos.

Bibliografía

Agencia Télam (2022) *Argentina se sumó a la Nueva Ruta de la Seda y obtiene un millonario financiamiento*. En **Télam digital**, 06 de febrero. Disponible en:

<https://www.telam.com.ar/notas/202202/582826-argentina-china-ruta-de-la-seda-fernandez-xi-jinping.html>

Berardi, A; Solimeno, D.; Iscaro, M. y Rebottaro, A. (2020) *Presentación del Centro Único de Datos. El corazón del Observatorio GeoEconómico*. En **Boletín GeoEcon**, N°

9. Disponible en: https://boletingeocon.files.wordpress.com/2020/10/03_berardi-solimeno-iscaro-rebottaro_n9-2.pdf

Berensztein, S. (2022) *Desglobalización, múltiples shocks y oportunidades desperdiciadas*. En **Diario La Nación**, 27 de mayo. Disponible en:

<https://www.lanacion.com.ar/opinion/desglobalizacion-multiples-shocks-y-oportunidades-desperdiciadas-nid27052022/>

Crespo, E. (2022) *El fin del orden económico global*. En: **Le Monde diplomatique**. Edición 274, abril. Disponible en: <https://www.eldiplo.org/274-la-nueva-amenaza-nuclear/el-fin-del-orden-economico-global/>

Dervis, K. (2020) *Less Globalization, More Multilateralism*. En: **Project Syndicate**, 10 de junio. Disponible en: https://www-project-syndicate-org.translate.goog/commentary/minimizing-deglobalization-risk-of-covid19-backlash-by-kemal-dervis-2020-06?barrier=accesspaylog&_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es

Gejo, O. (1995) *Sistema y Economía mundiales*. En: Benítez, J., Liberali, A. y Gejo, O. **Estructura económica y comercio mundial**. Ediciones Pharos, Bs. As.

Gejo, O., Keegan, G. y Rebottaro, A. (2016). *Algunas hipótesis sobre la evolución del sistema mundial*. En **Boletín GeoEcon**, N°1, pp. 5-17. Disponible en: https://boletingoecon.files.wordpress.com/2016/06/02_gejo-rebottaro-keegan.pdf

Gejo, O., Keegan, G. y Rebottaro, A. (2020). *La hora de la “Desglobalización”*. En **Boletín GeoEcon**, N°9, pp. 3-25. Disponible en: https://boletingoecon.files.wordpress.com/2020/10/01_gejo-rebottaro-keegan_n9-1.pdf

Iscaro, M. y Berardi, A. (2021). *Estructura dinámica del capital en tiempos de cambio. Análisis del Centro Único de Datos del Observatorio GeoEconómico*. En **Boletín GeoEcon**, N°11, pp. 3-30. Disponible en: https://boletingoecon.files.wordpress.com/2021/12/01_iscaro-berardi_n11-1.pdf

Roberts, M. (2022) *¿Ha terminado la globalización?* En: **Sin permiso**, 30 de abril. Disponible en: <https://www.sinpermiso.info/textos/ha-terminado-la-globalizacion#:~:text=La%20%C3%BAltima%20ola%20de%20globalizaci%C3%B3n,cuando%20la%20rentabilidad%20global%20retrocedi%C3%B3.&text=En%20la%20d%C3%A9cada%20de%201990,global%20un%203%2C8%20%25>.

Rubini, H. (2022) *La Globalización fracturada*. En **El Economista**, 4 de abril. Disponible en: <https://eleconomista.com.ar/internacional/la-globalizacion-fracturada-n52030>

Sapir, J. (2022) *¿Quién está aislado?: La guerra de Ucrania en su contexto geoeconómico*. En: **El Viejo topo**, no 413, p. 12-21. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8495252>

Schulz, S. (2022) *El comercio entre China y los países de la Franja y la Ruta creció un 73% en ocho años*. En **La ruta china**, 24 de mayo. Disponible en:



<https://larutachina.com/el-comercio-entre-china-y-los-paises-de-la-franja-y-la-ruta-crecio-un-73-en-ocho-anos/>

Serfati, C. (2022) *La era de los imperialismos continua: así lo demuestra Putin*. Nota publicada originalmente en la revista A l'encontre. Traducida por Faustino Eguberri (Viento Sur) y Ruben Navarro (Correspondencia de Prensa). En: **Herramienta. Revista de debate y crítica marxista**, 22 de abril. Disponible en: <https://www.herramienta.com.ar/la-era-de-los-imperialismos-continua-asi-lo-demuestra-putin>

Tonak, A. y Prashad, V. (2022) *Globalización sin epicentro*. En **La haine**, 16 de mayo. Disponible en: <https://www.lahaine.org/mundo.php/globalizacion-sin-epicentro>

• Wozniak, J. (2022). *La guerra en Ucrania: ¿inicio de la desglobalización o de la desdolarización?* En **La haine**, 8 de abril. Disponible en: <https://www.lahaine.org/mundo.php/la-guerra-en-ucrania-iinicio>

**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

**Vulnerabilidades en el Conurbano Bonaerense en tiempos de
COVID 19**

Ana María Liberali

Solange Paula Redondo

(Universidad Nacional de Buenos Aires – Centro Humboldt)

Entendemos por vulnerabilidad la capacidad disminuida de una persona o grupo de personas para hacer frente a situaciones de peligro o amenazantes.

Las situaciones amenazantes pueden ser de origen físico, accidentes, pérdida de empleo, salud y/o hechos delictivos.

La pobreza es generadora de diferentes tipos de vulnerabilidad, como lo son la económica, la social y la ambiental.

La vulnerabilidad económica está referida a la educación y a las oportunidades laborales; la social al género y a la discapacidad; y la ambiental a la salud, y en el momento en que nos toca vivir a las posibilidades de contraer COVID 19.

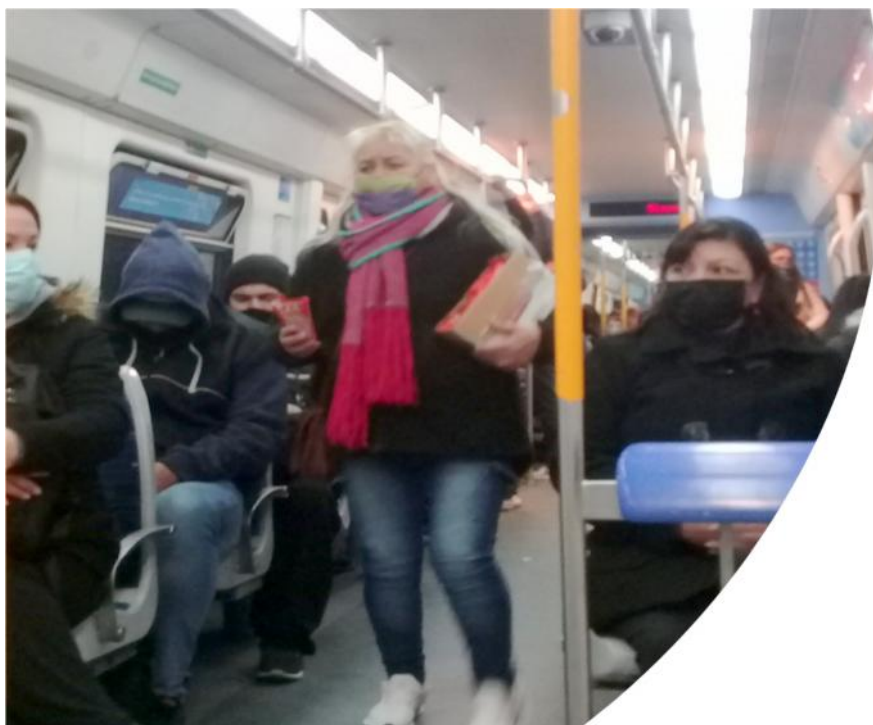
En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, las situaciones amenazantes de origen físico están fundamentalmente relacionadas con inundaciones. Este fenómeno, que por las cuestiones climáticas imperantes en el área pueden ocasionarse en cualquier momento, por presentarse precipitaciones de alrededor de mil milímetros a lo largo de un año, suelen tener mayor frecuencia en otoño y primavera. Desde ya que esta situación, si bien no hay casi zonas exentas, repercute más negativamente en las calles del conurbano que no cuentan con pavimentación. En estos casos, la movilidad se torna absolutamente nula, ya que ni siquiera una ambulancia podría transitar en caso de una emergencia. Dicha vulnerabilidad, sin llegar a una condición de catástrofe, es generada por intensas lluvias torrenciales de verano como así también las prolongadas lluvias y neblinas del invierno, para quienes deban desplazarse por carreteras suburbanas tanto en automóviles como, peor aún, en motos o bicicletas.



Inundación en la ciudad de Luján

La vulnerabilidad física, junto con el mal estado de la infraestructura ferroviaria, han sido las principales causas de los accidentes registrados en las últimas décadas, al margen de otras situaciones referidas a errores humanos.

La pérdida de empleo, un hecho que, salvo cortos períodos, pasó a ser una constante desde mediados de la década de 1970, debido a la desindustrialización del país, ha tenido, como consecuencia, el desarrollo de tareas terciarias formales e informales, que han generado la necesidad de mayores desplazamientos con el fin de sostener la fuente de ingresos en un proceso de pauperización permanente.



Vendedora ambulante en el ferrocarril Sarmiento

En situación de pobreza, las limitaciones de desplazamiento impiden la concurrencia a centros educativos en días de intensas lluvias o, peor aún, de inundaciones, así como la concurrencia a lugares de trabajo. Y respecto de esto último, en muchas ocasiones, se pierden oportunidades laborales por el hecho de no poder cumplir con el requisito de la “buena presencia”, cuando el hábitat no cuenta con las condiciones mínimas como para lucir una vestimenta adecuada.

Todas estas condiciones se hacen mucho más complejas si analizamos determinados sectores poblacionales como las mujeres y las personas que sufren algún tipo de discapacidad. En el caso de las mujeres- madres residentes en las periferias del conurbano bonaerense, experimentan múltiples vulnerabilidades, ya que las deficiencias en la infraestructura urbana, como por ejemplo la ausencia de pavimento en varios barrios de las periferias, hacen que los días de lluvia sea imposible transitar por las calles. Esta situación constituye uno de los obstáculos para acceder a oportunidades laborales e incluso a servicios educativos y sanitarios, que presentan una distribución geográfica muy desigual, obligando a la población a recorrer distancias considerables a pie para acceder a servicios de transporte que les permitan llevar a cabo las actividades demandadas.



Ausencia de pavimento y de cordón cuneta en el sudoeste del Conurbano Bonaerense

Las mujeres madres insertas en contextos de pobreza desarrollan patrones de movilidad muy acotados, generalmente vinculados con las tareas de cuidado de sus hijos y otros miembros dependientes del hogar, dicha movilidad muchas veces se limita a sus propios barrios, lo que contribuye a profundizar las vulnerabilidades y dificultan la satisfacción de necesidades básicas. Frente a las situaciones mencionadas, este sector poblacional encuentra serias dificultades para superar las situaciones de pobreza en las que están insertas, ya que si bien el Estado Nacional ha desarrollado en los últimos años programas sociales como la Asignación Universal por Hijo, que es una prestación monetaria cuyas beneficiarias son en su mayoría mujeres madres, dichas contribuciones lejos están de solucionar las situaciones de pobreza estructural que experimentan ellas y sus familias. Cabe aclarar que, para acceder a esta prestación, deben garantizarse tanto la escolaridad de los niños como el cumplimiento de los planes de vacunación del calendario obligatorio, por lo tanto, resultan condiciones necesarias para ser beneficiario de la misma. Pero si pensamos en los déficits de infraestructura urbana y las dificultades de movilidad urbana claramente esto se transforma en un obstáculo más que profundiza las vulnerabilidades experimentadas.

Entre las áreas del conurbano y el Centro de la Ciudad de Buenos Aires, donde, históricamente se han presentado mayores puestos de trabajo del sector terciario, el tiempo de viaje suelen ser mayores a una hora reloj, lo que, considerando que diariamente se realiza en dos oportunidades, multiplicándolo por los días hábiles y por una importante cantidad de años, lógicamente, debemos considerar que la salud, sea física o mental, necesariamente, se ve alterada. Y mucho más, si se piensa, que por coincidir la mayor parte de las actividades con las horas pico, se produce hacinamiento en el transporte público y embotellamientos en los vehículos particulares. Además, debemos mencionar que en muchos casos los costos económicos que implica llevar a cabo la movilidad son muy elevados, debido a que las grandes distancias a recorrer implican la combinación de dos o más modos de transporte, cuya inversión económica representa el equivalente a dos o tres jornadas laborales.

A todo esto, se debe tener en cuenta, que los hechos delictivos son frecuentes en la Región Metropolitana de Buenos Aires, con diferentes niveles de violencia, desde simples hurtos hasta asaltos a mano armada. Este es otro caso de mayor vulnerabilidad de género ya que existe un mayor riesgo para las mujeres, tanto de ser víctimas de un atraco como de un delito sexual.



Intento de mejorar las condiciones de seguridad

En el presente momento de pandemia, todas estas vulnerabilidades se han agravado sobremanera, debido a que las políticas sanitarias entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su conurbano, perteneciente administrativamente a la provincia de Buenos Aires no han coincidido por cuestiones políticas.

Mientras tanto el Gobierno Nacional como la provincia de Buenos Aires llevaron a cabo restricciones mayores, con la interrupción de gran parte de las actividades, entre ellas la presencialidad en los centros educativos, el Gobierno de la Ciudad, habilitó mayor cantidad de comercios y servicios, obligando, sin la protección de vacunas necesaria, ni con las condiciones de transporte adecuadas, a cumplir con las tareas laborales y educativas.



Viajes cotidianos mientras se pedía guardar la distancia

Este hecho, aunque se ha puesto en tela de juicio, afectó considerablemente a la población quien contrajo COVID 19, simplemente por viajar en condiciones ajenas a las recomendaciones divulgadas a partir de los organismos de salud, llevando al límite la disponibilidad de camas de terapia intensiva en toda la Región.

Estos tiempos nos han mostrado, que, a partir de los intereses políticos y económicos de un sector de la población no será posible en un mediano plazo poder modificar la vulnerabilidad que sufren las mayorías.

La pandemia, como toda situación de crisis, lejos de mejorar los espíritus, ha mostrado con mayor crueldad las desigualdades, y ha desnudado las almas.

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

Notas sobre la transición al capitalismo en China

Gustavo Keegan

Alan Rebottaro

(Universidad Nacional de Luján)

Durante los días 8, 9 y 10 de junio de 2022, se desarrolló el VII Congreso de Geografía Económica, convocado bajo el lema “Geografía de la ‘desglobalización’. La ‘asiatización’ de la economía mundial”. El evento fue organizado por el Colectivo GeoEcon a través de su canal de YouTube, disponible en www.youtube.com/c/ColectivoGeoEcon.

Desde el Observatorio Geohistórico (OGH) del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján (UNLu) participamos con la presentación de la exposición titulada “Notas sobre la transición al capitalismo en China”, durante el segundo día del congreso. La intención de la presentación consistió en sintetizar las principales ideas expresadas en el libro “Polvo Rojo: la transición al capitalismo en China”, escrito por el Colectivo CHUANG. La obra consta de cinco capítulos: Introducción, Eremitorio; La Cuenca del Pacífico; Fronteras; Sinofera; y De hierro a óxido.

El Colectivo CHUANG es un grupo de analistas de origen chino que se encuentra publicando una serie de trabajos sobre la historia contemporánea económica china, es decir, en última instancia, trabajos sobre Geografía Económica. En el año 2016, publicaron el libro “Sorgo y acero” que lleva como subtítulo “El régimen socialista de desarrollo y la foja de China”, donde estudian el periodo que se inicia con la Revolución Popular en 1949 y principios de los años setenta, cuando consideran que se produce la transición al capitalismo. En este libro exploran el carácter interno del régimen de desarrollo y la forja de China como país. Los autores intentan, por consiguiente, narrar una historia materialista de China.

“Polvo Rojo: la transición al capitalismo en China”, por su parte, fue publicado en el año 2019, tres años después que “Sorgo y acero”. En este caso, el foco está puesto en una perspectiva simultáneamente nacional e internacional, más allá de los temas fundamentalmente internos. Es decir que los autores se centran en las presiones endógenas y exógenas para abrir la economía de China.

En este caso, la atención del análisis estuvo centrada en dos capítulos, ya que consideramos que era una contribución a los objetivos principales del VII Congreso de Geografía Económica. Por un lado, tuvimos en cuenta las ideas expuestas en “La Cuenca del Pacífico” y, por otro lado, hicimos referencia a las conclusiones presentadas en “Sinosfera”.

La Cuenca del Pacífico

Los autores señalan que para comprender plenamente el proceso que dio como resultado la incorporación de China al capitalismo en la década del 70, es necesario tener una imagen clara tanto de las grandes tendencias del capitalismo como de los detalles teóricos para entender de qué forma se llevó a cabo esta transición.

Por eso, en este capítulo, se revisa el desarrollo global del capitalismo en el este de Asia y se introducen conceptos clave para entender la dinámica de las crisis y el movimiento del capital.

Según los autores, la imagen básica es la de un potencial temprano a una transición capitalista en la zona continental del este de Asia bajo la dinastía Qing, rápidamente superada por una transición similar llevada a cabo en Japón, que se había convertido en el principal competidor regional a finales del siglo XIX.

Esta situación tuvo como resultado fue una región dividida entre, por un lado, enclaves comerciales dominados por el capital europeo y, por otro lado, un nexo de colonias de rápida industrialización lideradas por el Japón imperial. Las primeras colonias de Taiwán, Corea y Manchuria se convirtieron en el destino de buena parte de las inversiones japonesas. Los países periféricos del sudeste asiático y partes de China eran tratados como estados títere, subordinados a la apertura de nuevos mercados y el suministro de recursos industriales esenciales.

La Primera Guerra Mundial no hizo sino acelerar esta tendencia. Posteriormente, la crisis de 1929 provocó una disminución del comercio global que incentivó aún más la expansión imperial de Japón. Para esta época, el comercio en el este de Asia se organizaba con Japón en su centro y sus colonias y socios comerciales subordinados, que especializaban su producción según los intereses japoneses. El fin de la Segunda Guerra Mundial redefinió la región y Japón fue subordinado por EE.UU.



Aunque terminase en una derrota para Japón, el inicio de la Guerra Fría garantizó que el proyecto industrial japonés en la región continuase bajo la tutela del ejército de los EE.UU. Combinado con las condiciones cambiantes en Occidente, se establecieron las bases para otro periodo de rápida expansión internacional.

Esto tomó la forma material de un complejo territorial-industrial en la Cuenca del Pacífico, dominado por el ascenso de nuevas tecnologías logísticas, entre las que se encuentran una serie de puertos de contenedores y sus núcleos industriales adyacentes.

Los Estados Unidos tuvieron intereses políticos y económicos en Asia Pacífico, al igual que en Europa donde implementaron el Plan Marshall. EE.UU. utilizó las mismas relaciones comerciales y núcleos industriales construidos por el Imperio japonés, menos los territorios que se habían separado hacia el bloque socialista.

El punto de inflexión clave fue la Guerra de Corea. Dado que Japón era la fuente más cercana de bienes industriales para el frente, los EE.UU. iniciaron un programa especial de compras que duró desde 1950 a 1953, inundando la industria japonesa con demanda a precios garantizados.

Por su parte, el comercio mundial aumentó de manera constante entre 1955 y 1970, y los mercados mundiales se inundaron gradualmente de manufacturas japonesas, empezando con los textiles y bienes industriales básicos, y más tarde maquinaria y electrónica.

A nivel mundial, buena parte del crecimiento de posguerra, empujado en buena medida por la reconstrucción de Europa y el desarrollo de Japón, comenzó a estancarse a finales de la década del 60, lo que llevó a un aumento de la competencia industrial internacional, que empujó la apertura de nuevos núcleos industriales para la producción con un uso intensivo de la fuerza de trabajo, cada uno de los cuales proporcionó una solución espacial a corto plazo.

Los autores destacan que el discurso sobre el “milagro japonés” se extendió pronto por tanto a las cuatro economías tigre de Asia Oriental: Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong y Singapur. Estos países fueron vistos como los nuevos milagros económicos.

Pero como en el caso japonés, estos desarrollos no tienen nada de milagrosos. Todos los países que fueron favorecidos en el proceso de transferencia de capital también fueron aquellos que tuvieron un papel importante en el antiguo imperio japonés y continuaron teniéndolo dentro del complejo militar estadounidense. La jerarquía política impuesta en la Cuenca del Pacífico por los EE.UU fue determinada por los imperativos de la Guerra Fría. De la misma forma que la industria japonesa había sido catapultada

al frente de la producción global por el programa de compras durante la Guerra de Corea, lo que daría forma al desarrollo industrial en Taiwán y Hong Kong sería la contención militar de la China continental. Y lo mismo ocurrió con Corea del Sur, donde hubo un crecimiento industrial acelerado, impulsado por la demanda militar durante la Segunda Guerra de Indochina o mejor conocida como la Guerra de Vietnam (1955-1975).

En definitiva, la ola de booms económicos en la región, empezando con los Tigres de Asia Oriental y extendiéndose pronto a Tailandia, Malasia e Indonesia, fue profundamente dependiente tanto de la guerra continua en la zona continental del sudeste asiático como de los esfuerzos por parte de las empresas occidentales y japonesas por volver a ganar rentabilidad en medio del largo estancamiento.

Por estos motivos, los autores afirman que en realidad fue la crisis, la guerra y la colonización, lo que se encuentra detrás del ascenso de Japón en la región, seguido por los “Tigres económicos” de Hong Kong, Singapur, Taiwán y Corea del Sur.

Sinosfera

Retomando la mirada desde el sistema global, se analizan los procesos de transición al capitalismo centrados en el nuevo papel de China en la jerarquía internacional de producción. Es fundamental tener en cuenta la naturaleza de la competencia como fuerza motriz del capitalismo, que tiene lugar simultáneamente entre empresas, países y bloques regionales de capital. Mientras el crecimiento es robusto, esta competición deja suficiente espacio para alianzas mutuamente beneficiosas en todos estos niveles. Pero cuando el crecimiento se ralentiza de manera general, esta misma competencia se convierte en un juego de suma cero. En tales condiciones las denominadas guerras comerciales, las guerras monetarias y las guerras de capital en los mercados emergentes de la cuenca del pacífico se convierten en características definitorias de la economía mundial.

Los autores destacan, el desplazamiento del capital, en la llamada asiaticización de la economía, como un movimiento relativamente suave debido a la clara hegemonía de los EEUU, la desmilitarización de Japón, y la inmediata disponibilidad de contratos de suministros militares justificados por la amenaza del socialismo. Pero hacia el final de siglo pasado una mayor competencia entre los aparatos industriales estadounidenses y japoneses llevaría a una guerra comercial total, que terminó con la derrota de Japón, plasmados en los acuerdos Plaza.

Continuando el proceso regional, dichas condiciones llevarían a que un nuevo bloque de capital en la Sinosfera pudiera ascender al timón de la región. Las guerras comerciales continuaron en ausencia de los contratos militares de la Guerra Fría, y la



China continental superó rápidamente a los industriales del sudeste asiático en su empuje por hacerse con una mayor participación en las cadenas de suministro globales, ayudada ahora por una avalancha de capital chino de ultramar de regreso a un mercado en vías de rápida liberalización mediante intermediarios de Hong Kong, Singapur y Taiwán.

En el capítulo III, también se desarrolla el proceso de urbanización, en donde muchas ciudades compiten por estar al frente de segmentos clave de la nueva estructura industrial, en la última ola de reestructuración industrial global, por ejemplo, estar situada en la línea costera de la Cuenca del Pacífico era uno de los dones más valiosos que podía tener una ciudad. Teniendo en cuenta al desarrollo costero como un factor del comercio mundial en expansión, y generando la urbanización de la costa del océano Pacífico un efecto de retroalimentación por el que el centro de gravedad cambiante de la acumulación de capital condicionaba el nuevo desarrollo urbano, y este nuevo desarrollo urbano traía consigo una ola de nuevas inversiones en infraestructuras que reforzaban aún más la inclinación hacia el este del capital global.

Realizando varios análisis, los autores aportan una visión del éxito de las ciudades del cinturón soleado de China, basado en la incapacidad de los competidores en la manufactura del sudeste de Asia de conseguir una parte mayor del mercado mundial. El ejemplo concreto es particularmente representativo de la urbanización china; el delta del río de la Perla, y específicamente el área de Shenzhen, presentado en un estudio de caso de lo que ha sido denominado “urbanización desde abajo”, dirigida por la transformación de pequeñas ciudades y áreas rurales en aglomeraciones propiamente urbanas. En esta región encontramos, la mayor migración en las últimas décadas, generando una aglomeración urbana de más de 120 millones de habitantes.

También podemos interpretar, que en el sudeste asiático, las desigualdades regionales son mucho más duras. Las secuencias de reestructuración industrial y transferencia de tecnología en la región han ido acompañadas por una dependencia creciente de tecnologías y componentes importados, así como una dependencia decreciente de sustitución de importaciones como motor del desarrollo nacional.

Estos desplazamientos de capital, en muchas circunstancias, han sido caracterizados como una industrialización “sin tecnología”, particularmente pronunciada en los sectores exportadores, geográficamente concentrados en zonas de procesamiento para la exportación, dominadas por empresas controladas por extranjeros (en Malasia, estas firmas suponen entre el 75 y el 99 % de los grandes exportadores) que construyen muy pocos vínculos con las empresas nacionales. Introduciendo un análisis regional, las industrias exportadoras se incorporaron a jerarquías comerciales triangulares, en las



que Hong Kong y Singapur proporcionan los servicios financieros, mientras Japón, Taiwán y Corea compiten como fuentes de insumos de alta tecnología, luego procesados en una producción en cadena que iba desde las Economías Tigre hacia el sudeste asiático, y China tomando el timón, a partir de las crisis financieras asiáticas de 1998, en la organización y exportación del producto final a mercados en los EEUU y Europa.

**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

Desafíos para el transporte marítimo de mercancías ante los imperativos de sustentabilidad. ¿Hacia una nueva geografía del comercio internacional?

Elda Tancredi

Fernanda González Maraschio

(Programa Redes epistémicas, Departamento de Ciencias Sociales
Universidad Nacional de Lujan)

En esta ponencia se presentan algunos de los aspectos analizados en el proyecto de investigación desarrollado en el Departamento de Ciencias Sociales de la UNLu, el cual propone profundizar el análisis de los vínculos entre el comercio internacional y los problemas ambientales, focalizando la atención en la estrecha relación entre el cambio climático y la geografía del transporte marítimo¹.

La importancia de avanzar en la sostenibilidad del sector marítimo y de los puertos queda plasmada en todos los documentos emanados desde Naciones Unidas, en especial en la definición de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y sus metas que son el eje de la nueva Agenda 2030. Esta Agenda universal define sus ODS de forma integrada e indivisible al conjugar las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental; desde el compromiso de los Estados a proteger el planeta contra la degradación, mediante el consumo y la producción sostenibles, la gestión sostenible de sus recursos naturales y la definición de medidas urgentes para

¹ Se trata del Proyecto "PROBLEMAS AMBIENTALES Y COMERCIO INTERNACIONAL: un estudio exploratorio de la relación entre el transporte marítimo de mercancías y el cambio climático global", (primera parte 2016-2018; segunda parte 2018-2019; tercera parte 2020-2022), radicados en el Departamento de Ciencias Sociales de la UNLu, bajo la dirección de la Dra Elda Tancredi, en el marco del Programa "Redes epistémicas: enlaces entre el conocimiento y la toma de decisiones políticas" (Disp. CDD-CS 931/11)

hacer frente al cambio climático, de manera que pueda satisfacer las necesidades de las generaciones presentes y futuras (Naciones Unidas, 2015), en coherencia con lo establecido en forma específica en el Acuerdo de París de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (UNFCCC).

En este contexto, no es de extrañar el avance desde la Organización Marítima Internacional (OMI) en la definición de estrategias de sustentabilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para el transporte marítimo, particularmente desde las normas hacia la eficiencia energética en los buques. Cabe recordar aquí que la OMI es la agencia especializada de Naciones Unidas en el área de la regulación marítima vinculada al comercio internacional, que se constituye formalmente en Ginebra en el año 1948, originalmente bajo el nombre "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental"; y es responsable de la regulación global de todos los aspectos del transporte marítimo internacional cumpliendo un papel central para garantizar que las vidas en el mar no corran peligro, incluida la seguridad del transporte marítimo, y que el medio ambiente no se contamine por las operaciones de los barcos, desde su misión hacia un *"Transporte marítimo seguro, protegido y eficiente en océanos limpios"*.

El transporte marítimo es el medio de transporte comercial más eficaz, en términos de emisiones de CO₂ por tonelada de carga transportada por milla, en especial si se compara con el transporte por carretera que representa el 72% de las emisiones totales del sector. No obstante, por la enorme escala del sector mundial del transporte marítimo, se estima que las emisiones representan el segundo lugar, alrededor del 10% de las emisiones del sector transporte y del 1,6 al 4,1% de las emisiones mundiales de CO₂ resultantes de la quema de combustible por parte de todos los sectores productivos. Los otros contaminantes atmosféricos procedentes del transporte marítimo internacional son principalmente las emisiones de óxido de azufre (SO_x) y óxido de nitrógeno (NO_x), que se generan en los motores del buque al quemar combustible y en los incineradores de basura y desechos durante el servicio. Estas emisiones dependen de varios factores (tipo y tamaño del buque, velocidad, calado, condición del casco, tipo de ruta, tipo de motor); los buques de contenedores, graneleros y buques-tanque petroleros, que son los principales emisores de CO₂ representando el 62% de las emisiones totales del sector, 25,6%, 20,7% y 15,5% respectivamente en términos anuales; en términos individuales los buques gasíferos, los cruceros y los de contenedores son los más significativos.

Ante esta situación, a partir de abril de 2018, se adopta la Estrategia inicial de reducción de las emisiones de GEI de los buques (existentes y nuevos), confirmando el



compromiso de la OMI de reducir y eliminar las emisiones tan pronto como posible en el siglo XXI. Y se aprueba, entre otros, un procedimiento para la evaluación de las repercusiones (especialmente las desproporcionadamente negativas) de las nuevas medidas propuestas, prestando especial atención a las necesidades de los países en desarrollo, en particular, las de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA); y en el caso de que estas se materialicen, examinar la posible manera de abordarlas (evitarlas, subsanarlas, mitigarlas).

En síntesis, el vínculo entre el transporte marítimo de mercancías y la problemática del cambio climático seguirá dando forma a las políticas y estrategias de transporte en el futuro, debiéndose asumir los imperativos de sostenibilidad y las preocupaciones acerca del cambio climático que pasan a ocupar un lugar central de la agenda política mundial. El camino hacia el desarrollo sostenible desde la Agenda 2030 y el Acuerdo de París implica, entonces, la necesaria integración de la sostenibilidad en todos los sectores económicos incluyendo al transporte marítimo, que deberá establecer sistemas también sostenibles, lo que supone la definición de políticas claras para la proyectada reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que a la fecha no ha podido ser cumplida.

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

Formar profesionales en el contexto actual: propuestas de enseñanza desde la geografía económica argentina para comprender el territorio

María del Carmen Labey

Andrea Roxana Prieto

Juan Pablo Bossa

María Florencia Lugea Nin

Ailén Milla Balda

(Facultad de Ciencias Económicas y Jurídicas

Universidad Nacional de La Pampa

Santa Rosa- La Pampa)

A modo de introducción

La sociedad actual se muestra como un sistema heterogéneo, que implica cada día interacciones más complejas e intensas. Si bien desde la antigüedad se hicieron visibles los procesos de cambio, cada una de esas transformaciones fueron desdibujándose con los avances tecnológicos que comenzaron con los transportes y continuaron con el teléfono y la computadora, determinando nuevas condiciones de vecindad, aún con quienes están muy alejados de cada uno de los integrantes de las diversas sociedades (Appadurai, 2001).

El mundo contemporáneo es un entramado complejo de relaciones, con una organización histórica que posee elementos propios para la producción y reproducción en la cual la división social del trabajo forma la base de dicha estructura y da origen a las relaciones que se desarrollan en los diversos sistemas de producción.

La Geografía Económica debe aprehenderse para aplicarse sobre un mundo real, con opciones de análisis de variables que posibiliten identificar momentos, actores, problemas, alternativas, es decir un aprendizaje basado en la comprensión de las diversas configuraciones reales de los territorios.

Nuestra propuesta implica comunicar acciones realizadas en el aula con estudiantes de las carreras de Contador Público Nacional y de la Licenciatura en Administración con orientación en Emprendedurismo en contextos de presencialidad y virtualidad aunque con un mismo objetivo: identificar en el territorio las problemáticas y proponer alternativas en función de los contextos presentados.

Las propuestas se organizan en torno a miradas tendientes a desarrollar principios como la equidad, solidaridad, reciprocidad, arraigo de los grupos sociales, cooperativismo, entre otros, de modo que se evite el anclaje en los modelos hegemónicos.

El propósito es lograr que las y los estudiantes desarrollen la capacidad de realizar análisis complejos y críticos frente a una sociedad compleja, controvertida y desigual y que a la vez los aleje de una visión única y dogmática que solamente identifique determinadas teorías económicas.

Estrategias para aprendizajes significativos en contextos de globalización

El mundo contemporáneo, complejo y cambiante está marcado por la Globalización avanzada y la conformación de grandes corporaciones transnacionales que juegan un rol importante. En tal sentido, las empresas construyen el territorio y la territorialidad y se movilizan en el espacio. Al respecto, Silveira (2009) menciona que “así pueden comprenderse las actuales localizaciones de empresas, tanto a escala nacional como global, pues esas firmas no dudan en cambiar de sitio cuando éste deja de ofrecerles ventajas para ejercicio de su propia competitividad” (p. 442).

Los nuevos avances tecnológicos se desplazan a altas velocidades a través de todo tipo de límites, hasta hace poco tiempo infranqueables (Appadurai, 2001). La distribución de dichas tecnologías y la conformación de “paisajes tecnológicos”, tal como lo propone dicho autor, son dinamizadas por un conjunto de relaciones cada vez más complejas entre flujos de dinero, posibilidades políticas y mano de obra. A la vez se generan procesos de desterritorialización, que son fuerzas centrales en el mundo moderno donde se traslada dinero, mercancías y personas. Las transformaciones que se producen en los territorios implican además la reterritorialización, es decir, el proceso de reconfiguración y apropiación de nuevos espacios, complejos y construidos a partir de relaciones de poder de los diferentes actores sociales.

El enfoque de la Geografía Económica en la actualidad dista mucho de las perspectivas geográficas descriptivas, desarrolladas por el determinismo y el posibilismo en relación al abordaje de los procesos económicos, teniendo en cuenta la complejidad que implican los territorios actuales. Como plantean las autoras Labey y Leduc (2011): “las nuevas estructuras económicas y políticas organizadas a escala global no permiten considerar el espacio geográfico como un simple contenedor, y la metodología cuantitativa no



alcanza para poder entender la realidad” (Labey y Leduc, 2011, p.5). La Geografía Económica es parte de la disciplina humanística y según Nussbaum (2005) se caracteriza por realizar reflexiones personales y sociales, sobre los vínculos humanos heterogéneos más allá de las diferencias interculturales y la capacidad de empatizar. Las disciplinas referidas a las humanidades, como la Geografía Económica Argentina, contribuyen a la formación humanística y laboral de las personas a lo largo de la vida. El modelo docente humanista propone una mirada integral, abierta y sensible de las diferencias y con respeto a la autonomía de las personas (Dextre, 2011). La formación de profesionales presenta una visión global ya que el contexto en el que van a desarrollar sus actividades es en una sociedad del conocimiento.

Desde la cátedra de Geografía Económica Argentina consideramos que es necesario lograr competencias que posibiliten al futuro egresado insertarse adecuadamente en la sociedad contemporánea. De este modo y al analizar lo expresado por Buitrago Bermúdez (2005) debemos fortalecer capacidades relacionadas con las posibilidades de proteger el ambiente, y la inserción en diversos escenarios públicos y privados, diversidad cultural, el compromiso frente a múltiples territorios, entre otros.

Así, al analizar los perfiles profesionales esperados para la y el Contador Público y para la y el Licenciada/o en Administración con Orientación en Emprendedurismo, se hace visible la necesidad de capacidades relacionadas con la identificación y evaluación a problemas de diversos sectores de la economía, así como el adecuado conocimiento del contexto para planificar políticas de carácter público o privado en el territorio, la posibilidad de integrar equipos interdisciplinarios y la capacidad de analizar los impactos de las diversas políticas sociales, económicas, ambientales a diversas escalas territoriales.

Para desarrollar estas capacidades los docentes deben seleccionar estrategias que posibiliten el desarrollo del pensamiento espacial y de las habilidades imprescindibles para actuar sobre los territorios. En tal sentido, el rol docente es decisivo para motivar a los estudiantes en relación con el aprendizaje de contenidos científicos (Marrón Gaité, 2011).

Los temas relacionados con la economía, el transporte o el ambiente tienen insertos relaciones de poder donde el territorio se convierte en una categoría principal. Así, Benedetti (2009) considera que en el pensamiento geográfico contemporáneo la categoría de territorio es central, principalmente a partir de los aportes que realizan otros autores clásicos como Raffestin, Sack, Lopes de Souza, Haesbaert entre otros. Así, desde la cátedra consideramos que su análisis debe ser multidimensional y para tal fin

es relevante proponer diferentes estrategias que permitan abordar los procesos territoriales.

Al respecto, Anijovich y Mora (2010) consideran que las estrategias de enseñanza son:

(...) el conjunto de decisiones que toma el docente para orientar la enseñanza con el fin de promover el aprendizaje de sus alumnos. Se trata de orientaciones generales acerca de cómo enseñar un contenido disciplinar considerando qué queremos que nuestros alumnos comprendan, por qué y para qué (p.23).

Con el objetivo de promover aprendizajes significativos desde la cátedra se realiza una selección de estrategias para comprender al territorio en su complejidad. La primera de ella es la Salida a campo, actividad que posibilita a las y los estudiantes realizar acciones fundamentales para la Geografía como la observación, análisis y síntesis. Asimismo implica la posibilidad de situarse en el área de estudio, obtener la información utilizando estrategias estadísticas y proponer acciones para la solución de problemas. Al respecto Godoy y Sánchez (2007) consideran que los docentes, al planificar una salida de campo, deben conjugar una diversidad de contenidos secuenciados sobre un espacio con movilidad para que puedan las y los estudiantes analizar las diversas dimensiones de análisis geográfico que se presenten

La segunda estrategia utilizada es la entrevista. En tal sentido Lorda (2011) plantea que es un instrumento que se basa en el estudio de las prácticas sociales, situadas en el contexto espacio-temporal, y reconstruye el escenario de los conflictos locales, desde el espacio vivido, y el estudio comprensivo de los saberes de los actores involucrados.

En tercer lugar, los estudios de caso son instrumentos educativos constituidos por narrativas que se presentan en situaciones concretas de la realidad. Esta estrategia

“...recupera este proceso natural de entender, interpretar e intervenir en la realidad y los sistematiza para la enseñanza. de esta forma, apunta a vincular el conocimiento, la realidad y a las prácticas, a través de la presentación de una situación de la vida real o prefigurada (lo más parecida posible a una situación real) como punto de partida para el aprendizaje (Davini, 2008, p. 117).”

Las Tecnologías de la Información Geográfica (TIG) son valiosos recursos para comprender elementos cartográficos complejos, utilizar el sistemas de coordenadas de referencia, proyecciones geográficas, conceptos de escala y la construcción, interpretación o lectura de mapas (Morte, 2015).

El mapa como recurso educativo, permite comunicar una realidad que los estudiantes deben interpretar de manera crítica, en definitiva, la cartografía permite conocer el espacio geográfico en el que viven, las transformaciones y los impactos que los afectan (Pombo, Martínez Uncal y Bossa, 2017).



Al hacer hincapié en la didáctica de la Geografía, la representación por medio del mapa de aspectos tales como relieve, clima, vegetación natural o implantada, poblamiento, usos del suelo, las regiones o subregiones socioeconómicas, proceso de conformación del territorio argentino, indicadores sociodemográficos, entre otros, facilita la explicación y comprensión a partir de la información que nos brindan estos recursos geotecnológicos. Las TIG, también permiten que los estudiantes logren incorporar ciertas capacidades vinculadas con la informática, tales como el uso y gestión de bases de datos, o una amplia variedad de aplicaciones (Morte, 2015). Una de las propuestas de trabajo áulico es partir de indicadores demográficos tales como: condiciones de vida, distribución, empleo, educación, vivienda, exclusión social para localizar y representar en el mapa de Argentina. De este modo, se logra que los estudiantes visibilicen la situación de la población en diferentes regiones y etapas históricas.

Algunas reflexiones finales

En el contexto de Globalización actual, la Geografía cumple un rol trascendental en la construcción de la ciudadanía y esto se visibiliza aún más en los diversos procesos de formación, a partir del impacto en la función educativa que requiere a diario y cada vez con mayor intensidad, un compromiso con “el lugar”.

La propuesta aquí explicitada está centrada en las necesidades de las y los estudiantes de las carreras de Contador Público Nacional y de la Licenciatura en Administración con Orientación en Emprededurismo, en donde se consideran básicamente las especificaciones establecidas en los perfiles de cada titulación. Asimismo, entendemos que más allá de esas condiciones, el futuro profesional deberá actuar sobre y para un territorio determinado y esto requiere una mirada multifuncional, global, comprometida y que identifique los procesos de interrelación entre las variables sociales, políticas, económicas y también físicas.

De este modo, la Geografía Económica Argentina se presenta para estos estudiantes como el ámbito apropiado para poder entender, comprender y actuar en esta “aldea global” con un entramado de tejidos productivos que incluyen una multiplicidad de actores establecidos (o actuando) sobre el territorio.

Los datos estadísticos indican que el ingreso a la educación superior se acrecentó en las últimas décadas, pero también se hace visible que subsisten inequidades hacia el interior de una sociedad fragmentada y de este modo es necesario pensar en rescatar los valores de la ética y la solidaridad para “humanizar” la economía.

En la actualidad la Geografía Económica incorpora el territorio como producto de una construcción social para conformar el análisis de la relación entre economía y sociedad. Estamos frente a una etapa evolutiva de la economía caracterizada por avances

tecnológicos, cambios en los sistemas productivos, sociales e institucionales que tienen como consecuencia, un continuo proceso de relocalización de actividades que implican nuevas adaptaciones en los territorios donde se producen.

Así, a partir de esta nueva lógica de estructuración del Capitalismo Global se plantea una nueva mirada desde la Geografía Económica para comprender este proceso evolutivo y su impacto territorial. De este modo, es relevante el análisis de estos procesos y cómo influyen en los sectores económicos nacionales para posibilitar la comprensión de la situación actual y proyectar perspectivas.

Este trabajo, de carácter exploratorio, da comienzo a un proceso tendiente a fortalecer estrategias de aprendizaje con el propósito de introducir a las y los estudiantes en procesos de problematización y de relación directa con los contextos que analizan de modo que, en su momento, estén preparados para tomar las decisiones adecuadas.

Este trabajo intenta ser el comienzo de una etapa de énfasis en la enseñanza crítica, comprometida, innovadora, con aprendizaje de estrategias que pongan al estudiantado en un rol central de construir sus propios caminos para llegar al conocimiento. En este caso, llegar a una Geografía renovada, donde analizar, comprender, conocer el territorio se convierten en tareas imprescindibles para las y los egresados que podrán así aplicar sus aprendizajes posteriores visibilizando las principales características de cada contexto territorial donde deban aplicar sus saberes.

Bibliografía Consultada

- Anijovich, R. y Mora, S. (2010). Estrategias de enseñanza: otra mirada al quehacer en el aula. 1a ed. la reimp. - Buenos Aires: Aique Grupo Editor.
- Appadurai, A. (2001). "Dislocación y diferencia en la economía cultural global" En La modernidad desbordada; Ediciones del FCE. Buenos Aires. Recuperado de <https://programaddsrr.files.wordpress.com/2013/05/dislocacion-y-diferencia-en-la-economia-cultural-global.pdf>
- Benedetti, A. (2009). "Territorio, concepto clave de la geografía contemporánea" Revista 12(entes) DIGITAL para el día a día, ISSN 1852-6497, p. 5-8 Recuperado de : <http://ciiesregion8.com.ar/portal/wp-content/uploads/2017/02/Gurevich-12entes-digital-N-4-A%C3%B1o-1-pp9-12.pdf>
- Buitrago Bermúdez, O. (2005). "La educación geográfica para un mundo en constante cambio". Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, vol. X, nº 561. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-561.htm>
- Davini, M, C. (2008). Métodos de enseñanza: didáctica general para maestros y profesores. Editorial Santillana. Bs As Argentina.



VII CONGRESO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA

- Dextre Flores, J. C. (2011). La dimensión humanística en la formación del contador público. *Contabilidad y Negocios*, vol 6, núm. 11. p.49-55. Departamento Académico de Ciencias Administrativas. Lima, Perú.
- Godoy, I; Sánchez, A. (2007). El trabajo de campo en la enseñanza de la Geografía. *Sapiens. Revista Universitaria de Investigación*. p. 137-146. ISSN: 1317-5815. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=41080209>
- González Terry, C., Arroyo Mendoza, M. y Estévez Cullell, M. (2004). La investigación científica en la actividad física: su metodología. Cerro, Cuba: Editorial Deportes
- Labey, M. C. y Leduc, S. M. (2011). "Aproximaciones teóricas para el análisis de territorios emergentes" Ponencia publicada en CD, septiembre de 2011. V Jornadas Nacionales de Investigadores de las Economías Regionales. Paraná. Entre Ríos. "Poder y Territorio: transformaciones en los inicios del siglo XXI". ISBN 978-987- 657-636-9. p. 1 a 11.
- Lorda, M. A. (2011). Aportes para la investigación geográfica a partir de la observación participante y de entrevistas. En *Huellas* nº 15 (2011), ISSN 0329-0573 | Aportes para la investigación geográfica a partir de la observación... (p. 91-102) Recuperado de: <http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/v15a07lorda.pdf>
- Marrón Gaité, M.J. (2011). Educación Geográfica y formación del profesorado. Desafíos y perspectivas en el nuevo espacio europeo de Educación Superior (EEES). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* ISSN 0212-9426, ISSN-e 2605-3322, Nº. 57, 2011, p. 313-342
- Morte, A. R. (2015). Tecnologías de la información geográfica, un recurso para el aprendizaje en la vida cotidiana. III Ponencia del VII Congreso Ibérico de Didáctica de la Geografía. Alicante, noviembre 2015. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/315767049_Tecnologias_de_Informacion_Geografica_un_recurso_para_el_aprendizaje_en_la_vida_cotidiana
- Nussbaum, M. C. (2005). El cultivo de la humanidad. Una defensa clásica de la reforma en la educación liberal. Barcelona: Paidós.
- Pombo D., Martínez Uncal M. C. y Bossa, J. P. (2017). "Mapas Temáticos: el lenguaje cartográfico como instrumento para la enseñanza de una geografía crítica" en Pombo, D. Martínez Uncal M. C (2017). *Geotecnologías en el proceso de enseñanza y aprendizaje por resolución de problemas. Hacia una didáctica de la Geografía crítica y activa*. Editorial UNLPam. Recuperado de <http://www.unlpam.edu.ar/images/extension/edunlpam/QuedateEnCasa/Ge>



LABEY - PRIETO - BOSSA - LUGEA NIN - BALDA

[otecnolog%C3%ADas%20en%20el%20proceso%20de%20ense%C3%B1anza%20y%20aprendizaje%20por%20resoluci%C3%B3n%20de%20problemas.pdf](#)

Silveira, M.L. (2009). Región y división territorial del trabajo: desafíos en el período de la globalización. Investigación y desarrollo 17(2): 435-455. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/indes/v17n2/v17n2a10.pdf>

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

Producción de hidrógeno verde. Un proyecto económico y ambiental

Susana Beatriz Fratini

(Universidad Nacional de Luján –
Centro Regional San Miguel)

La matriz energética argentina tiene una fuerte base sobre los hidrocarburos, en tanto que el mundo está comenzando a demandar un nuevo portador de energía que reemplace a los combustibles fósiles. Argentina se ha comprometido a limitar sus emisiones de gases de efecto invernadero a 313 MTC02e (millones de toneladas métricas de equivalente de dióxido de carbono) para 2030, de acuerdo con la última Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) presentada en diciembre de 2020 y la estrategia a largo plazo de neutralidad de carbono para el 2050. **(2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 4)** El hidrógeno limpio será un importante factor para alcanzar un sistema energético con un nivel de cero emisiones netas de carbono. Los **objetivos planteados para este trabajo** son: a) Presentar los avances realizados en la Argentina en la formación de una estructura organizativa en la llamada economía del hidrógeno; b) Conocer las oportunidades de inversión que se abren a futuro en el país; c) Explicar la cadena de valor del hidrógeno.

En el año 2020 la Jefatura de Gabinete estudió y aprobó una propuesta del Directorio de YPF para que una de sus filiales lidere el desarrollo de una plataforma que impulse el trabajo colaborativo entre empresas que permita innovar y promover un sector con proyección futura clave: la producción de hidrógeno verde (H2V) en el país. La filial de Y-TEC se asoció al CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas) para lanzar el llamado **“Consortio para el Desarrollo de la Economía del Hidrógeno en Argentina” (H2Ar)**, con el que se pretende conformar un espacio de trabajo entre las principales empresas que integran la cadena de valor del hidrógeno. Desde su inicio a finales de 2020 se sumaron más de 50 compañías. Los **objetivos**

planteados por el **Consorcio H2Ar son**: a) Consolidar una visión común que permita alinear los esfuerzos y reducir la incertidumbre de la implementación de nuevas tecnologías y oportunidades de negocio; b) Promover pilotos que definan eficiencias, costos y operación de cada una de las soluciones propuestas y dar señales de inversión que activen el mercado; c) Generar estrategias en los distintos campos de aplicación que identifiquen desafíos e impulsen el desarrollo de capacidades tecnológicas y productivas locales en forma asociativa; d) Las empresas miembros podrán lograr posicionamiento y oportunidades de nuevos negocios tecnológicos industriales y de servicios; e) Desarrollar conexiones ante actores y autoridades reguladoras y organizaciones a nivel global; f) Acceder a la frontera del conocimiento y la experiencia internacional en la industrialización del hidrógeno. (<https://ithes-uba.conicet.gob.ar>)

El **Consorcio H2Ar** presentó el primer **Informe de Resultados 2021, donde se presentan las etapas en la construcción de la cadena de valor del H2V:**

i) **PRODUCCIÓN.** Los resultados fueron muy alentadores, respecto al potencial productivo de Argentina en materia de Hidrógeno.

Ñ **H2 VERDE, a partir de energía renovable:** Los recursos solares y los eólicos, para producir H2V a partir de la electrólisis del agua. La maduración de las tecnologías y la economía de escala están bajando los costos y acelerando la implementación. (<https://ithes-uba.conicet.gob.ar>) Argentina cuenta con recursos de primer nivel para la generación de energía eólica on shore y energía solar fotovoltaica, y cuenta con amplias extensiones con potencial para producir más de 1.000 Mton de H2V por año. Los valores proyectados se presentan altamente competitivos a nivel mundial:

Proyectos on-grid: Paneles solares e inversores conectados a la red eléctrica existente, aportando a su producción: 1,6-2,7 USD/kg H2 de hasta un orden de 100MW para 2030.

. Proyectos off-grid: Instalaciones solares totalmente desconectados de la red eléctrica: 1,5 USD/kg H2 del orden de 1GW de potencia eólica para 2030. **(2021, Y-TEC/Consorcio H2Ar, 10)**

En el análisis de emisiones, el hidrógeno limpio a partir de electrólisis renovable del agua, **la reducción en emisiones de CO2 equivalente es de 100%.**(2021, Y-TEC/Consorcio H2Ar, 6)

Ñ **H2 AZUL, a partir del reformado de gas natural, con captura y almacenamiento de CO2:** Ya se utiliza para proveer de hidrógeno a la industria y a las refinerías. Existe un gran potencial de expansión como transición sustentable. (<https://ithes-uba.conicet.gob.ar>) La formación de Vaca Muerta posee un estimado de 308Tcf de shale gas técnicamente recuperable. Estas reservas podrían producir más de



VII CONGRESO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA

2.100Mton de Hidrógeno, que es 20 veces la producción actual global de Hidrógeno por año. Esta generación sería limpia si se logra una capacidad de almacenamiento geológico de CO₂ cercana a 20 Gton.

. 1,4-1,8 USD/ kg es el costo actual proyectado de la producción de hidrógeno limpio a partir de gas natural en Argentina, con un precio del gas natural de entre 3 y 5 USD/MMBTU. **(2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 9)**

En el análisis de emisiones, el hidrógeno limpio producido a partir de reformado de gas natural con 90% de captura y almacenamiento de CO₂, tiene el potencial de **reducir el 66% de emisiones equivalentes de CO₂ (2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 6)**

Ñ **H₂ GRIS, de fuente fósil:** Con liberación del CO₂ a la atmósfera. El **hidrógeno gris** ayuda a poner en marcha el mercado pero, la "dirección de desarrollo neto" es hacia el H₂V (**¿Qué es el H₂V, hidrogenoverde.rionegro.gov.ar**)

ii) **TRANSPORTE:** Las modalidades de transporte consideradas por el **Consortio H2Ar** son opciones basadas en una tecnología madura que se emplea actualmente en varios proyectos a nivel mundial y permiten aprovechar la infraestructura existente.

Ñ **Trailers de Hidrógeno Comprimido:** Transporte eficiente para caudales diarios bajos y distancias cortas. Ideales en el desarrollo inicial de la economía del hidrógeno.

Ñ **Trailers de Hidrógeno Licuado:** Eficientes para grandes caudales diarios, cuando no es viable emplear ductos de hidrógeno por limitaciones geográficas.

Ñ **Hidrogenoductos:** El método más eficiente de transporte para grandes caudales y distancias.

Los costos variarán según el recorrido que conecte las instalaciones de producción con los usuarios finales. **(2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 11)**

iii) **CONSUMO.**

Ñ **Industria:** La demanda de hidrógeno como insumo industrial se incrementará.

. **Amoníaco:** Los costos de producción de amoníaco limpio podrían ser competitivos respecto de los costos de producción de amoníaco convencional. Los impuestos al carbono y un posible valor superior de las moléculas limpias acortarían esta brecha.

. **Metanol sintético:** El metanol sintético a partir de H₂ y CO₂ podrían competir con el metanol producido a partir de combustibles fósiles.

. **Acero:** Reducción directa de los óxidos de hierro en la siderurgia.

. **Refino:** El refino del crudo o destilación fraccionada, requiere una gran cantidad de energía, ya que implica procesos de evaporación y condensación a altas temperaturas.

Se advierte que el uso de H₂ para generación de alta temperatura podría verse limitado debido a que incrementa los costos respecto al gas natural.

. **Autoelevadores:** Los autoelevadores a H₂ ya compiten hoy en día con autoelevadores a batería, alcanzando paridad de costos para flotas de 50 unidades en adelante. **(2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 15)**

Ñ **Energía Eléctrica:** El H₂V es la mejor alternativa para descarbonizar el sistema de generación de energía. El hidrógeno puede utilizarse como vector de almacenamiento de energías renovables (eólica o solar), ya sea para entregar potencia firme a la red o abastecer los picos de demanda a través de su uso en turbinas, motores de combustión interna reciprocantes o pilas/celdas de combustible a hidrógeno estacionarias. Actualmente existen en el mercado turbinas de gas o motores de combustión interna reciprocantes que admiten tanto blends de gas e hidrógeno, como 100% hidrógeno. La diferencia de precio entre utilizar 100% gas natural o utilizar blends todavía es alta. Las máquinas térmicas 100% hidrógeno alcanzarían paridad con las máquinas 100% gas natural entrada la década del 2040, incorporando “**carbón price**” en los proyectos. **(2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 16)**

Ñ **Movilidad:** El hidrógeno representa la mejor alternativa para descarbonizar el transporte pesado, debido a sus ventajas operativas, como la autonomía, densidad energética y tiempos de recarga.

. **Trenes regionales y camiones de alto tonelaje a hidrógeno:** Se considera que hacia el 2045 podrían alcanzar la paridad de costos con las tecnologías actuales.

. **Camiones a GNC:** Se plantea una paridad de costos hacia inicios del 2030.

. **Camiones eléctricos a batería:** Serían más competitivos que los impulsados a hidrógeno solamente en corta distancia. **(2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 12)**

Ñ **Red de Gas Natural:** El gas natural (GN) representa actualmente más del 50% de la matriz energética de Argentina, contando con una extensa red de transmisión y distribución. La inyección de hidrógeno en la red de GN permitiría rentabilizar múltiples proyectos de generación de H₂ de pequeña escala, valorizando sinergias con parques solares y eólicos con excedentes de energía eléctrica despachada. Los límites regulatorios actuales basados en ENARGAS NAG 602, del año 2019, se infiere que es posible mezclar hasta un 9% de hidrógeno en la red de GN. **(2021, Y-TEC/Consortio H2Ar, 13-14)**

iv) **EXPORTACIÓN**

El hidrógeno producido a partir del **reformado de gas natural, con captura y almacenamiento de CO₂ (H₂ AZUL)** aparece como una oportunidad para posicionar al país como exportador de moléculas limpias en forma temprana, mientras se desarrolla la cadena del **H₂V**, producido por electrólisis utilizando energías renovables.



VII CONGRESO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA

Entre tanto, el **Proyecto H2ARMMONIA**, de exportación de **amoníaco limpio** a gran escala en Bahía Blanca (Buenos Aires) se trata de un caso insignia, presentado dentro del marco del **Consortio H2Ar**, para evaluar el impacto y la demanda de recursos que se deben considerar para un proyecto de esta magnitud.

El **Proyecto H2ARMMONIA** fue incluido en el Informe de la IEA (International Energy Agency) “Hydrogen in Latin America (2021). Mediante el **Proyecto H2ARMMONIA**, puede lograrse un posicionamiento temprano en el escenario de producción global y captar el interés de inversores extranjeros, en función de los volúmenes y los tiempos de la demanda internacional. **(2021, Y-TEC/Consortio H2ar, 17)**

Según un estudio de la IEA los biocombustibles, el amoníaco y el hidrógeno satisfarán más del 80% de las necesidades de búnker (de buques de carga, graneleros y tanqueros) en 2070, y se espera que el amoníaco sea el combustible más utilizado. **(Globalports, 08/11/20)**. El costo del H2 puede representar más del 75% del costo final del amoníaco limpio. Dichos costos de producción están por encima de los costos de producción del amoníaco convencional. Se espera que a futuro justifique el costo adicional debido a su potencial de descarbonización**(2021, Y-TEC/ConsortioH2ar, 18)**

La provincia de Río Negro encomendó a **Fraunhofer Institute for Energy Economics and Energy System Technology (IEE)**, la realización de un **Estudio de Prefactibilidad, denominado “Estudio Sobre la Producción de Hidrógeno Verde en la Provincia de Río Negro”**. El **objetivo general del estudio** contratado es determinar la factibilidad técnico-económica de la adopción del H2V para sus dos usos principales (vector energético y producto químico), en el marco de la sustentabilidad y en concordancia con las estrategias de desarrollo con bajas emisiones a largo plazo planteadas por el Gobierno Nacional, que apuntan a alcanzar un desarrollo neutral en carbono en 2050, mediante la aplicación de un Plan Nacional de Adaptación y Mitigación. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 19)** El **Estudio de Prefactibilidad** tiene en cuenta que los precios del Hidrógeno Gris proponen una alternativa de menor costo para satisfacer la demanda. Contempla, además, ubicaciones estratégicas para la producción que satisfaga al mercado interno, y al mercado externo, considerando las vías de transporte y los puertos. Por último, el estudio parte de una relación estratégica entre la Provincia y **Fraunhofer** para la obtención de financiación e inversiones en proyectos de plantas productoras de H2V para consumo interno y posterior exportación. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 18-19)**

El minucioso relevamiento y estudio de los recursos naturales realizado por los estudios científicos de **Fraunhofer**, arrojó resultados óptimos para producir H2V:

ÑRecurso eólico: Se caracteriza por el viento fuerte y permanente con una velocidad media del viento de 8 a 12 m / s, encontrándose este valor entre las más altos del mundo. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 22-23-24)**

ÑRecurso Solar: Las mediciones arrojan resultados de eficiencia media, pero puede conducir a una producción de energía más equilibrada al complementar la energía eólica a lo largo del tiempo. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 22-23)**

ÑRecurso hídrico: El río Negro y el canal abierto artificial de 175 km de largo que toma agua del río Negro a 40 km de la ciudad de Coronel Belisle llamado 'Canal Pomona - San Antonio' 25. Capacidad de 980.000 m³ (500 l/s). Actualmente está operando al 40% de su capacidad de diseño. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 25)**

ÑInfraestructura de red eléctrica de alta tensión: El transporte de electricidad a través de las líneas eléctricas existentes es el transporte más barato que el transporte de hidrógeno o agua, lo que evidencia que es más importante construir la planta de electrólisis cerca del suministro de agua y la toma de hidrógeno, que cerca del parque eólico. Sin embargo, la red eléctrica también debe poder manejar grandes cantidades de electricidad. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 26)**

El Gobierno de Río Negro **ha encomendado un nuevo proyecto de estudio científico sobre ciencia aplicada al Instituto Fraunhofer IEE para el estudio conceptual de una primera planta de producción ecológica electrolítica en la provincia**. El proyecto se presenta en carácter de propuesta como socio científico de vanguardia en conocimiento y desarrollo en este tipo de tecnologías para con la Administración Provincial en el marco del **Plan Estratégico del Hidrógeno Verde Río Negro (H2VRN)**. Además, el **Instituto Fraunhofer IEE** se vincularía con al menos una Institución educativa académica local a los fines de capacitar futuros profesionales afines con el proyecto. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 29-30)**

En el mes de agosto 2021, se firmó el **Acuerdo Marco sobre Proyectos de Industria Verde en la provincia de Río Negro**, celebrado entre: **Argentina Fortescue Future Industries Sociedad Anónima, Ministerio de Desarrollo Productivo de la República Argentina y la Provincia de Río Negro**. El objeto general del acuerdo: i) Buscar emplazamientos en Río Negro para Proyectos Verdes; ii) Plataforma de producción de conocimiento e investigación; iii) Obtención de permisos o marcos regulatorios; iv) Aplicar know-how, tecnología y conocimientos.

En noviembre de 2021 se firmó el **Decreto** que habilitó a la empresa **Fortescue Fortune Industries (FFI)** a llevar adelante los **estudios de prefactibilidad** vinculados al proyecto de producción de H2V y sus derivados en la provincia, entre otros: a)



VII CONGRESO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA

Establecer dónde sería posible y conveniente construir los parques eólicos para la generación de la energía eléctrica; b) Construcción de las líneas de transmisión de la electricidad generada en los parques eólicos; c) Emplazamiento de la planta de producción de H2V y sus productos derivados; d) Infraestructura portuaria que haga posible el transporte y comercialización de los productos verdes elaborados. **(2021, Plan Estratégico H2VRN, 45-46)**

La empresa **(FFI)** planea invertir cerca de 6.000 millones de dólares en la construcción de una planta para producir 20.000 toneladas por día (t/d) de amoníaco en base a hidrógeno verde (H2V) y nitrógeno atmosférico en la provincia de Río Negro. **(Desarrollo Energético, 25/10/21)** El **Proyecto Pampas** se desarrollaría en la localidad de Punta Colorada, en el sureste de Río Negro, basado en cuatro aspectos: i) Capacidad de vientos suficiente para producir energía eólica; ii) Libre acceso al agua; iii) Posee un puerto natural de aguas profundas (23 metros); iv) Se negocia la instalación de una zona franca en Punta Colorada. **(Desarrollo Energético, 25/10/21)**

El **Proyecto Pampas** se llevaría adelante en **cuatro etapas**, de dos años de duración cada una, tendría montos de inversión equivalentes (25% del total). **(Observatorio Petrolero Sur, 21/12/21)** Las etapas a cumplir son: **1º)** Instalación de tres parques eólicos por un total de 2.000 MW con 400 aerogeneradores de 5 MW cada uno. Julie Shuttleworth (CEO de Fortescue) declaró que la idea era llegar a generar hasta 10.000 MW de energía renovable, lo que equivale a un 25% del consumo energético del país; **2º)** Instalación de parques solares de 500 MW en Salta o Jujuy para completar la necesidad energética de la planta (la planta anunciada requiere 2.300 MW y la instalación de los parques eólicos suma 2.000 MW); **3º)** Construcción de la planta modular que se ubicará en la futura zona franca de Punta Colorada y que tendrá una capacidad máxima de producción de 20.000 t/d de amoníaco; **4º)** No se encuentra detallada. Para la producción del hidrógeno, necesitará utilizar 5.832 m³/día de agua que tomaría de las napas subterráneas. **(Desarrollo Energético, 25/10/21)** También se habla de la instalación de una planta desaladora, empleando el agua de mar para el proceso de electrólisis. **(Observatorio Petrolero Sur, 21/12/21)** Para el **Proyecto Pampas**, la empresa **(FFI)** encomendó en enero de 2022, a la empresa argentina IMPSA la elaboración de 17 mástiles e instrumentos de medición para iniciar las actividades exploratorias para la instalación de los parques eólicos que producirán H2V en Río Negro. **(Mendoza Post, 17/01/22)**

El Gobierno de Río Negro y el Consejo Federal de Inversiones (CFI) acordaron mejorar las condiciones territoriales y de infraestructura necesarias para el desarrollo del proyecto de H2V que desarrollará la empresa **(FFI)**. El Gobierno rionegrino realizará

aportes de acuerdo con los recursos humanos y materiales que disponga, mientras que el CFI aportará recursos técnicos y financieros hasta un total de \$25.000.000, por un período de seis meses. En este marco se ha contratado a la **Consultora “CFG Planeamiento”**, quienes presentaron el **Plan Base para el Desarrollo Urbano Territorial** que incluirá: a) Diagnóstico, b) Fundamentos estratégicos; c) Formulación del plan base; d) Compilación del proyecto en un libro. **(Más Energía, 08/02/22)**

Respecto al destino del producto final, en el marco de la **COP 26** (26ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, Reino Unido), en coincidencia con el anuncio del **Proyecto Pampas**, (FFI) informó que se convertirán en los mayores proveedores de H2V del Reino Unido quien en su Estrategia NET ZERO da un lugar destacado a la electromovilidad y a la producción de hidrógeno azul. **(Observatorio Petrolero Sur, 21/12/21)**

Conclusiones

Argentina se encuentra ante un momento histórico donde, por un lado se abren las oportunidades de negocios en una línea de alta tecnología innovadora como es la producción de H2V, contando con las condiciones naturales, los conocimientos científico-técnicos y la capacidad para producir los bienes industriales necesarios. Los avances presentados, como son la conformación del **Consorcio YTEC-H2Ar** y el **Plan Estratégico de Hidrógeno Verde. Río Negro (H2VRN)** son hojas de ruta que delinear el camino a seguir para convertir a la Argentina en un productor eficiente y competitivo de H2V. No obstante, aún no existe un marco normativo / regulatorio que brinde seguridad y estabilidad a los inversores a largo plazo. En esto coinciden tanto actores públicos como privados. Por otra parte, enfrentamos nuestra propia realidad económica en crisis: precio del dólar; burocracia estatal; conflictos sociales. Superar las barreras es un reto. Aprovechar las oportunidades que se presentan permitirá posicionarnos a nivel mundial.

Bibliografía consultada

- . Desarrollo Energético. Artículo: Dobry, Hernán. “Fortescue planea invertir US\$6.000 millones en hidrógeno”. (25/10/21) <https://desarrolloenergetico.com.ar>
- . Diario La Nación. Sección Sociedad. Artículo: Horvat, Alejandro. “Hidrógeno Verde. El proyecto prometido que podría reactivar a un pueblo patagónico”. (11/04/22)
- . Diario La Nación. Sección Política. Artículo: Spazzaria, Mariano. “El Presidente anunció una inversión en hidrógeno verde”. (02/11/21).
- . Globalports. Artículo: “Crecieron las exportaciones desde el puerto de Bahía Blanca”. (08/11/20) <https://www.globalports.com.ar>



VII CONGRESO DE GEOGRAFÍA ECONÓMICA

- . Gobierno de Río Negro. “**Plan Estratégico de Hidrógeno Verde. Río Negro (H2VRN)**”. <https://www.hidrogenoverde.rionegro.gov.ar>
- . Gobierno de Río Negro. “¿Qué es el hidrógeno verde?”. <https://www.hidrogenoverde.rionegro.gov.ar>
- . ITHEs- UBA- CONICET. “A través de una de las filiales de YPF se creó un consorcio de empresas para convertir al país en productor a gran escala de hidrógeno renovable”. (09/07/20) <https://ithes-uba.conicet.gob.ar>
- . Más Energía. “Hidrógeno Verde. Ponen en marcha el Plan de Desarrollo Urbano” (08/02/22) <https://mase.lmneuquen.com/hidrogeno>
- . Mendoza Post. Economía. “Impsa proveerá a Fortescue para el proyecto hidrógeno verde en Río Negro”. (17/01/22) www.mendozapost.com/economía
- . Observatorio Petrolero Sur. Artículo: Salgado Leonardo. “Cómo un multimillonario australiano salvará el planeta desde Río Negro: el Proyecto Pampas”. (21/12/21) opsur.org.ar
- . Y-TEC/Consortio H2ar “Resumen de Resultados 2021”. <https://y-tec.com.ar>

**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)

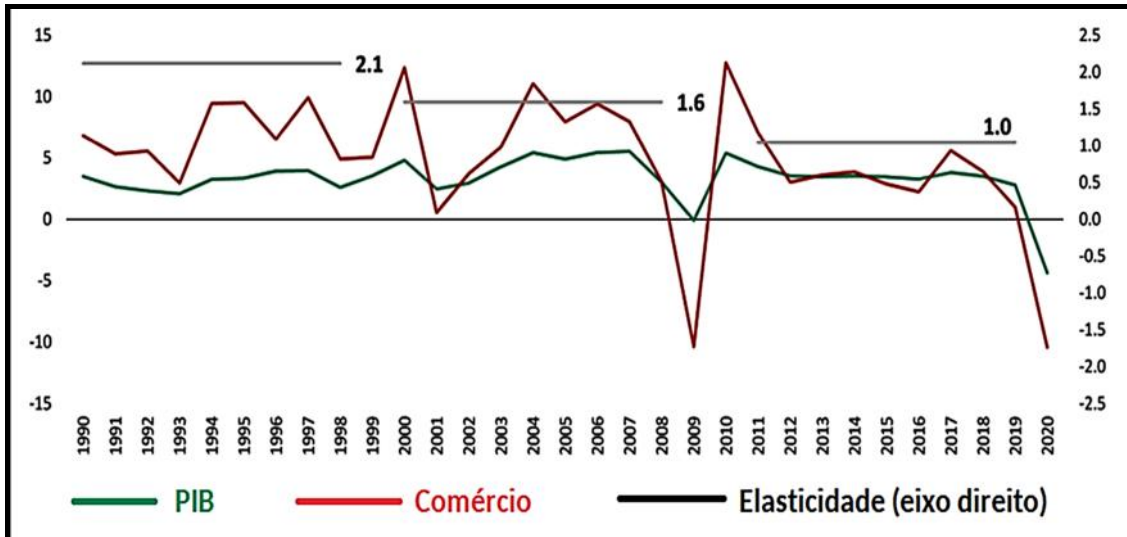
Bloomberg, em seu sitio chamou de “choque sistêmico” no artigo “Como o coronavírus está acelerando a deslocalização. Desde o final da Guerra Fria (1989/1991) existe uma possibilidade real de uma ruptura em muitos dos circuitos do comercio global.

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.

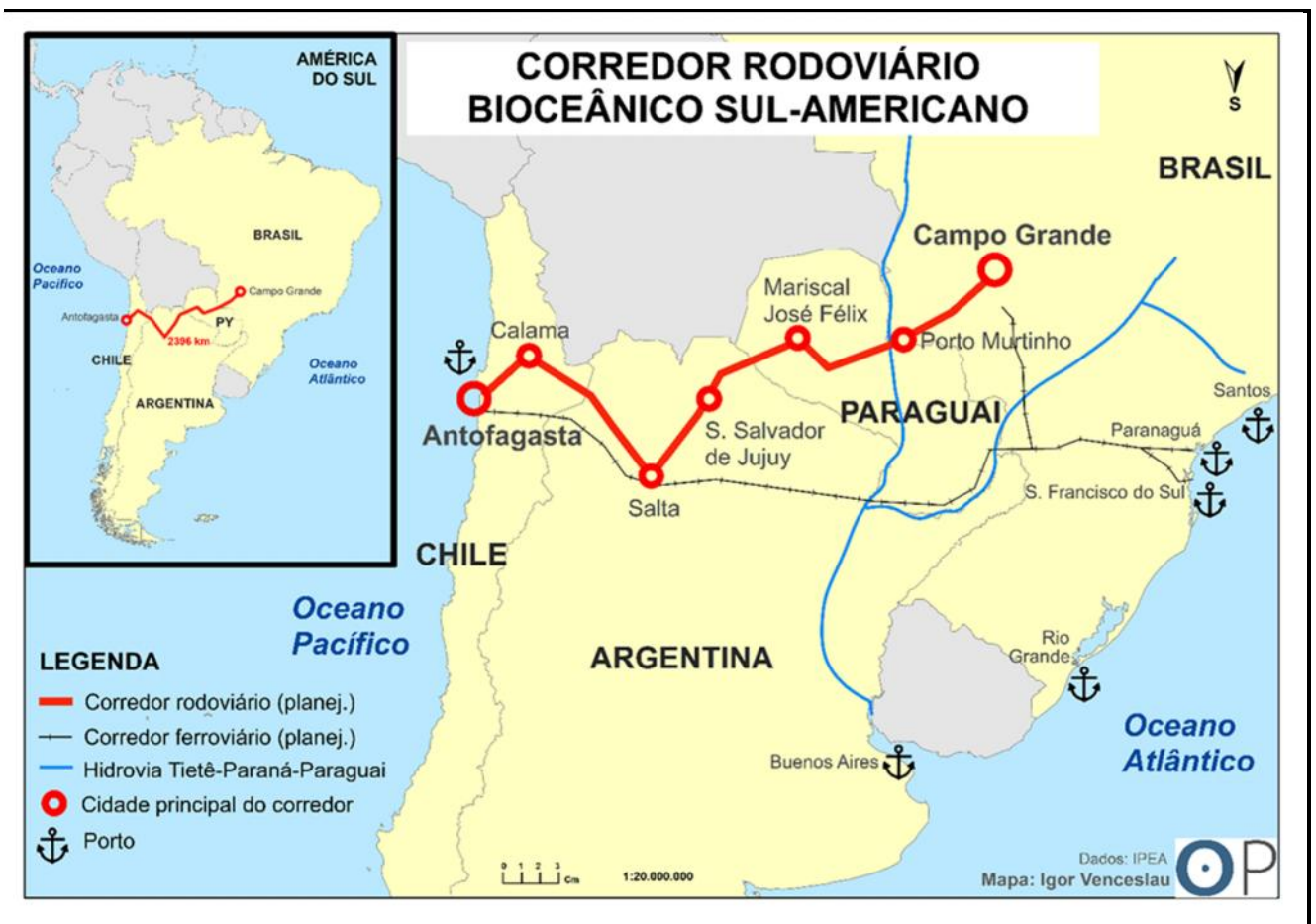
Criada em 2000 a **(IIRSA)** na I Reunião de Presidentes da América do Sul em Brasília, a foi a primeira instituição formada pelos doze países da América do Sul.

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.

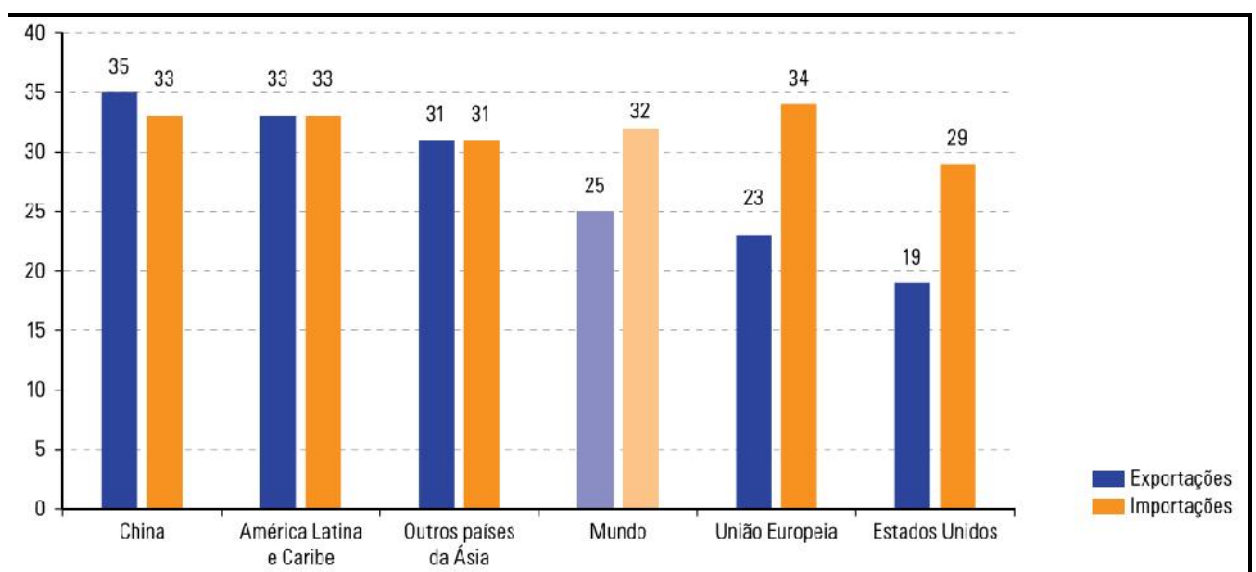
Porém, apesar da excelente localização, devido a problemas climáticos fica fechado por um período de 45 a 60 dias por ano, não é possível utilizar totalmente o potencial logístico do local.

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.