

DA LOGÍSTICA REGIONAL À PROJEÇÃO GLOBAL: A ASCENSÃO DA CHINA POR INTERMÉDIO DE SUAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES

Márcio Rogério Silveira¹

1

Resumo

A ascensão da China ao estatuto de potência global no século XXI é analisada sob a ótica da sua infraestrutura de transportes, considerada o “sistema nervoso central” do seu desenvolvimento. O estudo fundamenta-se na “Nova Economia do Projeto”, onde o Estado atua como “empreendedor-chefe de elevado nível”, coordenando investimentos estratégicos em redes de Trens de Alta Velocidade e portos automatizados para garantir a fluidez territorial e a coesão nacional. Através da Iniciativa Cinturão e Rota, a China projeta a sua logística de Estado globalmente, desafiando a hegemonia neoliberal e promovendo uma reorganização espacial supranacional. O artigo conclui que o sucesso chinês, baseado na síntese entre planejamento estatal e inovação tecnológica, oferece lições cruciais para a superação do subdesenvolvimento e dos estrangulamentos estruturais em países como o Brasil.

Palavras-chave: Economia do projeto; infraestruturas de transportes; logística de Estado; Iniciativa Cinturão e Rota; desenvolvimento territorial.

FROM REGIONAL LOGISTICS TO GLOBAL PROJECTION: CHINA’S RISE THROUGH ITS TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Abstract

China’s rise to global power status in the twenty-first century is examined through the lens of its transport infrastructure, regarded as the “central nervous system” of its development. The study is grounded in the “New Projectment Economics”, in which the State operates as a “high-level chief entrepreneur”, coordinating strategic investments in High-Speed Rail networks and automated ports to

¹Professor Associado, Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), marcio.gedri@gmail.com, <https://ufsc.academia.edu/M%C3%A1rcioRog%C3%A9rioSilveira>, <https://orcid.org/0000-0002-4451-0358>.

ensure territorial fluidity and national cohesion. Through the Belt and Road Initiative, China projects its state-led logistics globally, challenging neoliberal hegemony and fostering a supranational spatial reorganization. The article concludes that China's success, based on the synthesis of state planning and technological innovation, offers crucial lessons for overcoming underdevelopment and structural bottlenecks in countries such as Brazil.

Keywords: Projectment economics 1; transport infrastructure 2; State logistics 3; Belt and Road Initiative 4; territorial development5.

DE LA LOGÍSTICA REGIONAL A LA PROYECCIÓN GLOBAL: EL ASCENSO DE CHINA A TRAVÉS DE SU INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Resumen

El ascenso de China al estatus de potencia global en el siglo XXI se examina a partir de su infraestructura de transporte, entendida como el sistema nervioso central de su desarrollo. El análisis se fundamenta en la “Nueva Economía del Proyecto”, en la cual el Estado actúa como “emprendedor jefe de alto nivel”, coordinando inversiones estratégicas en redes de trenes de alta velocidad y puertos automatizados con el objetivo de asegurar la fluidez territorial y la cohesión nacional. Mediante la Iniciativa de la Franja y la Ruta, China proyecta globalmente su logística de Estado, cuestionando la hegemonía neoliberal y favoreciendo una reorganización espacial de carácter supranacional. Se concluye que la experiencia china, basada en la articulación entre planificación estatal e innovación tecnológica, ofrece elementos relevantes para enfrentar el subdesarrollo y los cuellos de botella estructurales en países como Brasil.

Palabras clave: Economía del proyecto 1; infraestructuras de transporte 2; logística de Estado 3; Iniciativa de la Franja y la Ruta 4; desarrollo territorial 5.

Introdução

A ascensão da República Popular da China ao patamar de potência econômica, tecnológica e geopolítica global é, sem dúvida, o fenômeno mais marcante e transformador do século XXI (FMI, 2025). Desde o final da década de 1970, com o início da política de “Reforma e Abertura”, sob a liderança de Deng Xiaoping, o país asiático empreendeu uma jornada de transformação estrutural que desafiou todos os

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

prognósticos da teoria econômica convencional. Em pouco mais de quatro décadas, a China deixou de ser uma economia agrária e isolada para se tornar a “fábrica do mundo” e, mais recentemente, um líder incontestável na fronteira tecnológica, como inteligência artificial, energia renovável e infraestruturas de transportes, de comunicações e sistemas organizacionais de eficiência e otimização da fluidez de insumos, produtos, informações, capitais e pessoas, ou seja, a logística (SILVEIRA, 2022; 2026).

Este processo não foi apenas uma questão de crescimento quantitativo do Produto Interno Bruto (PIB), tratou-se de uma reconfiguração qualitativa da sociedade e, por conseguinte, do território. A China logrou êxito em retirar mais de 800 milhões de pessoas da linha de pobreza extrema, um feito sem paralelos na história moderna, ao mesmo tempo em que construía uma infraestrutura física e bens de consumo coletivo que hoje serve de medida para uma boa parte dos demais países (LOSURDO, 2018). No entanto, a compreensão desse fenômeno exige uma análise que transcende as categorias analíticas tradicionais, frequentemente limitadas pelas dicotomias clássicas entre Estado e mercado, ou pelas visões eurocêntricas do desenvolvimento, inclusive entre os marxistas ocidentais (LOSURDO, 2018).

O modelo chinês, formalmente denominado “Socialismo com Características Chinesas” (JABBOUR; GABRIELLE, 2021), apresenta uma síntese singular. Ele não se enquadra nem no modelo de planejamento centralizado de tipo soviético, nem no *laissez-faire* neoliberal. Pelo contrário, baseia-se em uma articulação complexa, sofisticada e totalizadora entre um planejamento estatal de longo prazo, a atuação estratégica do Partido Comunista da China (PCCh) e uma integração deliberada entre o Estado (atuando como empreendedor-chefe), o mercado (como mecanismo de alocação e eficiência) e o território (como base material da vida social e da soberania (PAUTASSO; NOGARA, 2024).

Nesse cenário, as infraestruturas de transportes emergem não apenas como um suporte técnico para a economia, mas como o “sistema nervoso central” do desenvolvimento chinês. Nenhuma interação social e, por conseguinte, espacial ocorre sem uma

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

infraestrutura de base que sustente qualquer tipo de mobilidade, seja ela de insumos, produtos, capitais ou pessoas. Logo, todas as interações espaciais possuem como base uma materialidade capaz de viabilizar diferentes tipos e direções de fluxos. Dos Trens de Alta Velocidade (TAV) que cruzam o país a velocidades superiores a 300 km/h aos portos automatizados que movimentam milhões de contêineres diariamente, as infraestruturas chinesas são o vetor que garante a fluidez territorial, a coesão nacional e a projeção de poder para além das fronteiras chinesas, notadamente intermediada pela “Iniciativa Cinturão e Rota (BRI)” ou mais conhecida como “Nova Rota da Seda”. As interações espaciais que a China estabelece tanto internamente quanto externamente modificam o território e proporcionam uma organização espacial de nível superior que o modo de produção capitalista não é capaz de orquestrar.

Para analisar essa complexidade, o artigo utiliza um arcabouço teórico que resgata o pensamento desenvolvimentista. Essa abordagem supera o estruturalismo clássico ao incorporar a “Economia do Projeto”, conceito de Ignácio Rangel (2005) que ganhou relevância na *práxis* soviética. Atualmente, essa teoria atinge seu auge prático com a “Nova Economia do Projeto (NEP)” na realidade chinesa (JABBOUR; GABRIELLE, 2021). A tese central aqui defendida é que a China opera sob uma lógica de projeto permanente, onde o Estado utiliza sua capacidade de coordenação para mobilizar recursos ociosos e superar estrangulamentos estruturais e com repercussões territoriais profundas, oferecendo lições valiosas para países como o Brasil, que ainda se encontram presos às armadilhas do subdesenvolvimento e da ortodoxia econômica.

Problematização: o papel estratégico das infraestruturas de transportes e da logística na China

No bojo do arranjo macroeconômico e geoestratégico chinês, as infraestruturas de transportes transcendem o papel de suporte passivo ao fluxo de mercadorias. Constitui-se, em verdade, como condição geral de produção e vetor de demanda efetiva, sendo pilar indispensável para a reprodução ampliada do valor, a coesão territorial e a reestruturação espacial da economia (SILVEIRA, 2025; 2026). O aporte sistemático em

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

redes de Trens de Alta Velocidade (TAV), portos automatizados e corredores multimodais espelha uma estratégia de Estado cujo horizonte ultrapassa a simples otimização logística ou a redução conjuntural de custos operacionais.

A relevância desta temática reside em três dimensões interconectadas:

1. Coerência interna: a infraestrutura é utilizada como ferramenta para mitigar as disparidades regionais entre o litoral (das Zonas Econômicas Especiais – ZEEs) e o vasto interior, promovendo um desenvolvimento mais equitativo e fortalecendo a coesão nacional. Este é um exemplo prático do efeito circular/multiplicador keynesiano e do projeto chinês (KEYNES, 1996; RANGEL, 2005);

2. Inovação tecnológica e organizacional: o investimento em transportes impulsiona o progresso técnico e organizacional, solidificando a China como um *hub* logístico global e um polo de inovação, em consonância com as ideias neoschumpeterianas (PÉREZ, 2004) e do “Estado Empreendedor” (MAZZUCATO, 2014). A logística, enquanto uma inovação organizacional, é um dos pontos-cruciais do desenvolvimento chinês, pois ela é capaz de criar estratégias, planejar e gerenciar um extraordinário fluxo comunicacional;

3. Projeção global: a Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) é a manifestação externa dessa estratégia, projetando a *expertise* chinesa em infraestruturas e logística globalmente e redefinindo a geografia econômica e o poder mundial, atuando como uma contenção à geopolítica do “império do capital” e de seus “Estados múltiplos” (WOOD, 2014). Tal fenômeno, em conjunto com a atuação russa, tem desestabilizado a ordem neocolonial em solo africano (LOSURDO, 2020).

A questão central gira entorno da forma como o planejamento estatal chinês, ao utilizar a infraestruturas de transportes como vetor de desenvolvimento e projeção global, pode oferecer um referencial de aprendizado para a superação dos estrangulamentos estruturais e da dependência neoliberal na economia brasileira? A hipótese é que o sucesso da estratégia chinesa reside na aplicação de uma “Nova Economia do

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

Projetoamento”, que eleva o Estado à condição de empreendedor-chefe (MAZZUCATO, 2014), e utiliza as infraestruturas como ferramentas ativas para mobilizar a capacidade ociosa, superar a incerteza keynesiana e promover a soberania tecnológica. A convergência para um arcabouço teórico-metodológico que resgate as bases do desenvolvimentismo brasileiro, articulando-as às lições da experiência chinesa, constitui premissa fundamental para a elaboração de um projeto nacional de desenvolvimento que seja, simultaneamente, autônomo e integrado.

Assim, o artigo se estrutura em três eixos analíticos interligados: a fundamentação teórica que sustenta a ação estatal estratégica, a análise empírica do modelo chinês de infraestruturas de transportes e logística e a discussão comparativa das lições para o Brasil. Logo, a análise do fenômeno chinês exige a superação de categorias analíticas limitadas pelo *mainstream* econômico. Para tanto, propõe-se uma síntese crítica que integra a tradição desenvolvimentista brasileira, a economia política marxista, a macroeconomia keynesiana, as teorias da inovação e a experiência objetiva chinesa (a realizada na sua máxima objetivação).

A economia do projetoamento e a dialética da capacidade ociosa: o legado de Ignácio Rangel em consonância com a realidade chinesa

O conceito de “economia do projetoamento”, formulado pelo economista brasileiro Ignácio Rangel (2005), constitui uma das contribuições mais originais do pensamento econômico latino-americano para a compreensão do desenvolvimento em economias periféricas e em transição. Rangel, em sua vasta obra, argumenta que o desenvolvimento não é um processo linear ou automático regido pelas forças de mercado, mas sim o resultado de uma ação política e econômica deliberada do Estado para mobilizar o que ele denomina de capacidade ociosa (BIELSCHOWSKY, 2000).

A dialética da capacidade ociosa é o motor central dessa teoria. Rangel postula que o subdesenvolvimento é marcado por uma contradição fundamental: a coexistência de recursos ociosos (mão de obra desempregada, terras subutilizadas, capital financeiro

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

retido em circuitos especulativos e infraestruturas obsoletas) e necessidades sociais (como diversos bens de consumo coletivo) e econômicas não atendidas. O ato de projetar é a intervenção estatal estratégica que, ao identificar esses recursos e necessidades, desenha e executa grandes investimentos (projetos) que conectam esses dois polos (RANGEL, 2005).

No contexto das infraestruturas de transportes, o projetamento rangeliano assume uma dimensão espacial e temporal crítica. O investimento em uma ferrovia de alta velocidade ou em um complexo intermodal portuário-ferroviário automatizado não deve ser avaliado apenas pela sua rentabilidade financeira imediata, o que Rangel criticava como a “lógica do caixa”, mas sim pela sua capacidade de gerar externalidades positivas em todo o sistema econômico.

Para Rangel (2005), o sistema ferroviário do país exige uma reconstrução completa, pois o modelo atual é uma relíquia do passado. Essa estrutura antiquada até funcionaria em uma era de tração animal ou navegação a vela, mas é totalmente insuficiente para encarar a concorrência do transporte rodoviário contemporâneo. Ao investir em infraestrutura, o Estado gera demanda por aço, cimento, energia e tecnologia, mobilizando setores industriais que operavam abaixo de sua capacidade. Esse efeito multiplicador funciona como uma pedra atirada em um lago parado: o impacto inicial (investimento) cria ondas (renda e consumo) que se propagam até alcançar margens muito além do ponto de queda. Contudo, se houver muitos “vazamentos” nesse sistema (como o excesso de importações), a energia da onda se dissipa antes de movimentar toda a economia.

A experiência chinesa contemporânea é a materialização mais sofisticada da economia do projetamento em escala global. O que Jabbour e outros denominam de “Nova Economia do Projetamento (NEP)” (JABBOUR; DANTAS; ESPÍNDOLA, 2020) é a elevação desse conceito a um novo patamar tecnológico e organizacional, somente realizado, em tempos recentes, de forma eficiente, pela China. No país asiático, o projetamento não é apenas uma resposta a crises, mas uma ferramenta permanente de planejamento que

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

utiliza o controle estatal sobre o sistema financeiro e as empresas estratégicas para garantir que o investimento em infraestruturas preceda e induza o crescimento econômico.

Essa abordagem permite superar a incerteza keynesiana (JABBOUR; DE PAULA, 2018). Enquanto o investidor privado hesita diante de projetos com maturação de décadas, o Estado chinês, agindo como o “projetista-chefe”, garante a estabilidade e o horizonte de longo prazo necessários. As infraestruturas deixam de ser um custo a ser minimizado e passam a ser um ativo estratégico que reconfigura a geografia econômica, integrando regiões remotas e criando polos de desenvolvimento, o que Rangel chamaria de “superação dos pontos de estrangulamento” da economia nacional.

A economia do projeto propõe a racionalização máxima do processo produtivo, em que o projeto atua como o elo mediador entre a sociedade e o planejamento estatal. Essa teoria busca sintetizar o capital financeiro, o keynesianismo e a planificação soviética para criar um cálculo econômico baseado na razão custo-benefício social, visando a produção de utilidade (valor de uso) e o bem comum. Diferente do capitalismo tradicional, em que o mercado regula a produção por meio do valor, na economia do projeto a utilidade torna-se a base para o cálculo econômico consciente, subordinando o lucro às prioridades humanas e ao progresso técnico (CASTRO, 2025). O projeto é uma prática científica que busca substituir as forças cegas do mercado por uma ação deliberada e racional do Estado sobre o território.

Na China contemporânea, esse modelo manifesta-se por meio de uma Nova Formação Econômico-Social (NFES), consolidada especialmente após uma série de eventos disruptivos, iniciados especialmente com a crise financeira de 2008. O núcleo dessa dinâmica reside nos Grandes Conglomerados Empresariais Estatais (GCEE), que, sob o controle da SASAC (Comissão de Supervisão e Administração de Ativos Estatais), permitem ao Estado superar a “incerteza keynesiana” (KEYNES, 1996) e planejar a “destruição criativa” (SCHUMPETER, 2017) de forma coordenada. Jabbour e Dantas (2018) argumentam que a China transita de uma economia centralmente planejada

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

para uma forma superior de planificação compatível com o mercado, onde o setor público lidera a inovação e o desenvolvimento das forças produtivas. Esse estágio de desenvolvimento utiliza o controle estatal sobre os núcleos estratégicos da economia e do sistema financeiro para garantir estabilidade e crescimento contínuo, mesmo diante de crises globais.

O modelo chinês fortalece sua capacidade de coordenação econômica por meio de formas avançadas de planejamento apoiadas em tecnologias digitais e no uso da soberania monetária e do crédito estatal para financiar infraestrutura e inovação. Esse arranjo sustenta um pacto de legitimação social baseado na elevação do padrão de vida, na eliminação da pobreza extrema e na ampliação da provisão de bens públicos, orientando a técnica e o investimento para objetivos como emprego e expansão produtiva.

No plano externo, essa lógica se projeta através de uma globalização liderada pela China, materializada pela Iniciativa do Cinturão e Rota, concebida como alternativa à globalização financeira neoliberal. Tal estratégia propõe formas cooperativas de governança internacional e desenvolvimento compartilhado, associadas a uma agenda de financiamento e difusão tecnológica voltada sobretudo a países do Sul Global.

O Estado empreendedor e a soberania tecnológica

A estratégia chinesa de infraestrutura está intrinsecamente ligada à dinâmica da inovação e ao papel do Estado como motor do progresso técnico. Mariana Mazzucato (2014), ao formular o conceito de Estado Empreendedor, desafia a visão ortodoxa de que o setor público é inerentemente ineficiente e burocrático. Ela demonstra que as inovações mais disruptivas da história moderna, da internet ao GPS e à biotecnologia, tiveram sua origem em investimentos estatais de alto risco que o setor privado jamais assumiria sozinho.

A China aplicou essa lógica com rigor no setor de transportes e logística. O desenvolvimento da rede de Trens de Alta Velocidade (TAV) é um estudo de caso

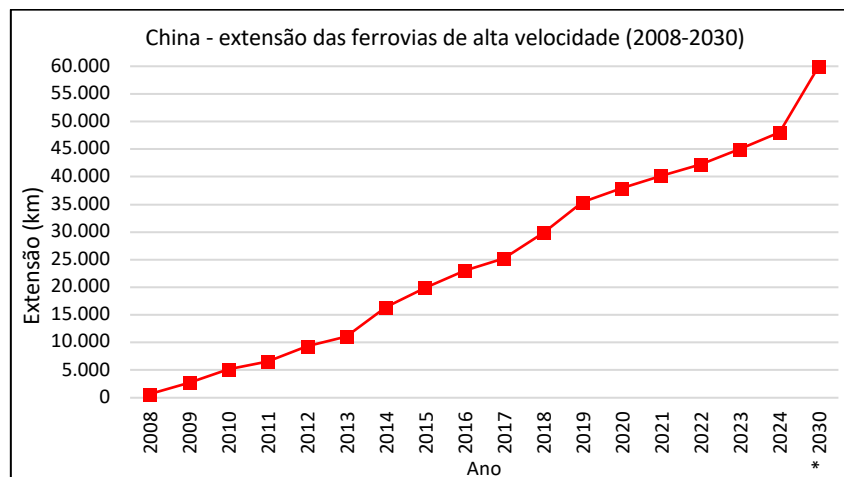
Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

exemplar de como o Estado pode orquestrar a criação de uma indústria de ponta. Inicialmente, a China utilizou seu imenso mercado interno como moeda de troca para atrair empresas estrangeiras (como Alstom, Siemens e Kawasaki), exigindo a transferência tecnológica e a formação de *joint ventures* com empresas estatais chinesas (HEN; HAYNES, 2016).

Contudo, o diferencial chinês foi não se contentar com a absorção passiva. Sob a direção do Estado, as empresas chinesas (como a CRRC – Corporação Chinesa de Material Rodante Ferroviário) realizaram um processo de inovação autônoma e incremental, adaptando e melhorando as tecnologias importadas para as condições geográficas e climáticas específicas da China. Em menos de duas décadas, a China não apenas construiu a maior rede de TAV do mundo, mas também se tornou a líder global em patentes e exportação dessa tecnologia, superando seus antigos mestres (DONG; ZHANG, 2019). A CRRC presentemente responde por aproximadamente 25% do mercado mundial de material rodante, superando concorrentes tradicionais europeus como Alstom e Siemens. O gráfico e o mapa 1 a expansão e a dinâmica espacial dos trans de alta velocidade na China.

Gráfico 1 – Evolução da rede de trens de alta velocidade na China (2008-2030).



Fonte: China, 2024; Xinhua, 2025. *estimativa.

Mapa 1 – Rede ferroviária de alta velocidade na China, em 2023.

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755



Essa trajetória se alinha à perspectiva neoschumpeteriana de Carlota Perez (2004), que analisa as revoluções tecnológicas e seus impactos nos ciclos longos de desenvolvimento. Perez argumenta que cada revolução técnica exige uma nova infraestrutura que facilite a difusão do novo paradigma produtivo. O investimento chinês em infraestrutura física (transportes) e digital (5G, IA aplicada à logística) é a base material para a consolidação de um novo paradigma tecno-econômico, onde a fluidez territorial e a eficiência logística são os principais diferenciais competitivos.

O Estado chinês, portanto, atua como o empreendedor-chefe que não apenas financia, mas também coordena a rede de inovação, integrando universidades, centros de pesquisa e indústrias. Entretanto, a China ultrapassa a condição de mero empreendedor-chefe, pois, em termos macroeconômicos, demonstra capacidade de subordinar o capital financeiro a um projeto nacional que incorpora parcelas significativas de socialização dos investimentos. A infraestrutura de transportes é o laboratório e o mercado para essas inovações, garantindo que o progresso técnico e organizacional se traduzam em ganhos de produtividade para toda a economia e em soberania tecnológica para o país. Algo que extrapola o território chinês, tornando, cada

Silveira, Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes

vez mais, o projeto supranacional (por meio de múltiplas regionalizações estruturadas a partir de distintos acordos de cooperação). A Nova Rota da Seda é um bom exemplo dessa nova reorganização econômica e espacial que avança globalmente.

A síntese marxista-keynesiana: socialização do investimento e circulação do valor

A fundamentação teórica do modelo chinês também utiliza das fontes da economia política clássica e da macroeconomia moderna, realizando uma síntese pragmática entre Marx, Keynes e Schumpeter. Para Karl Marx (2013), a infraestrutura de transportes compõe as condições gerais de produção. No Livro II de *O Capital*, Marx analisa como o tempo de circulação das mercadorias atua como um limite à valorização do capital. Quanto mais rápido uma mercadoria chega ao mercado, menor é o tempo em que o capital fica “preso” na forma de mercadoria, e maior é a velocidade de rotação do capital, o que potencializa a taxa de lucro. O investimento chinês em ferrovias de carga e portos automatizados visa, em última instância, reduzir drasticamente esse tempo de circulação, aumentando a eficiência do sistema produtivo como um todo.

A experiência chinesa distingue-se por não submeter a infraestrutura à lógica estritamente privada de acumulação. Em consonância com a formulação de Keynes (1996), o Estado assume papel central na direção do volume de investimentos, sobretudo em setores marcados por elevada incerteza e maturação de longo prazo. As infraestruturas de transporte integram, assim, um sistema articulado de desenvolvimento que envolve planejamento estatal, financiamento público, efeitos multiplicadores, dinamização da circulação do capital, inovação e socialização dos investimentos. No caso brasileiro, conforme observa Ignácio Rangel, os grandes aportes em infraestrutura de transportes tampouco se originam espontaneamente da iniciativa privada.

O fato, há muito tempo evidente, de que o capital privado, nacional ou estrangeiro, evita investimentos nas áreas essenciais foi explicado de várias maneiras. A julgar por tais teorias, haveria uma suposta idiosincrasia no capital brasileiro, que resistiria a investir em indústrias de base. Algumas circunstâncias contribuiriam para tornar verossímil essa explicação. Por exemplo, as indústrias e serviços básicos – hidrelétrica, estradas de ferro,

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

siderurgias etc. – pressupõem coeficientes de capital muito altos, prazos muito dilatados de rotação do capital, alto grau de indivisibilidade de investimentos, tecnologia muito avançada etc. Tudo isso parece justificar a ideia de que essas indústrias, por sua natureza, são terreno inóspito ao capital privado em um país pouco desenvolvido (RANGEL, 2005, p. 173).

No modelo chinês, essa socialização do investimento é levada ao extremo por meio do controle estatal sobre o sistema bancário e as grandes empresas de infraestruturas. Isso permite que o país realize investimentos que seriam considerados “irracionais” sob a ótica do mercado financeiro de curto prazo, mas que são fundamentais para a estabilidade social e o desenvolvimento nacional. A construção de ferrovias em regiões pobres do interior da China, por exemplo, pode não gerar lucro imediato para a empresa operadora, mas gera um imenso “valor social” ao integrar essas populações à economia nacional e reduzir as desigualdades e tensões regionais.

Essa síntese expressa a articulação entre dinamismo mercantil e direção política. A busca por lucro e eficiência opera como força propulsora da inovação e da expansão produtiva, porém subordinada a um planejamento estatal que define prioridades estratégicas de longo prazo. Sob a coordenação do Partido Comunista da China, as infraestruturas cumprem função estruturante ao integrar a base industrial aos circuitos da circulação global, assegurando que os excedentes gerados retornem ao território sob a forma de investimento produtivo e elevação das condições materiais de vida.

O Modelo Chinês: infraestruturas como ferramenta de coesão e projeção global

A estratégia chinesa de infraestruturas se manifesta em duas frentes principais: a coesão interna e a projeção externa. A China, um país de dimensões continentais, enfrenta o desafio histórico da disparidade de desenvolvimento entre as regiões costeiras, mais prósperas, e o vasto interior (PAUTASSO; NOGARA, 2024). As infraestruturas de transporte constituem a principal ferramenta para mitigar essa dicotomia. A rede de Trens de Alta Velocidade (TAV) da China é, talvez, o símbolo mais visível da “Nova Economia do Projeto”. Em menos de duas décadas, o país construiu mais de 45.000 quilômetros de linhas de alta velocidade, o que representa mais de dois terços do total mundial. Este megaprojeto não foi concebido apenas como um sistema de

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

transporte de passageiros de elevado padrão, mas como um instrumento fundamental de integração regional e de reordenamento territorial (HEN; MEI, 2018).

O TAV chinês cumpre múltiplas funções estratégicas:

- 1. Redução do “custo da distância”:** ao conectar as prósperas metrópoles do litoral (como Pequim, Xangai e Shenzhen) às cidades do interior (como Xi’an, Chengdu e Kunming) em poucas horas, o TAV anula as barreiras geográficas que historicamente isolavam o interior. Isso permite a dispersão de atividades industriais e de serviços para regiões com custos menores, sem perder a conexão com os centros de decisão e inovação;
- 2. Mobilidade de capital humano:** a alta velocidade facilita a circulação de talentos, pesquisadores e gestores, promovendo a difusão do conhecimento e da inovação por todo o território nacional;
- 3. Liberação de capacidade nas linhas convencionais:** ao transferir o tráfego de passageiros para as linhas de alta velocidade, a China liberou as ferrovias convencionais para o transporte de cargas, otimizando a logística industrial e reduzindo a dependência do modal rodoviário;
- 4. Estímulo à indústria de base:** a construção da rede gerou uma demanda expressiva por aço, cimento, alumínio e componentes eletrônicos, mantendo a dinâmica industrial chinesa mesmo em períodos de crise global.

Paralelamente, os sistemas portuários chineses consolidaram-se como a espinha dorsal da inserção global do país. A China abriga sete dos dez portos mais movimentados do planeta, mas sua liderança vai muito além do volume de carga. O país investiu maciçamente na criação de portos inteligentes e automatizados, como o de Qingdao e o de Yangshan (Xangai) (GLOBAL TRANSPORT NEWSNET, 2025).

Nestes complexos, a intervenção humana direta é mínima. Guindastes controlados por inteligência artificial e veículos guiados automaticamente (AGVs) operam 24 horas por dia com precisão milimétrica, reduzindo drasticamente o tempo

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

de carga e descarga. Essa eficiência logística é o que garante, muito diferente do que ocorre no Brasil, uma “competitividade territorial com características chinesa”: devido a capacidade do seu território de oferecer condições materiais superiores para a circulação do capital e, com isso, a socialização dos investimentos. A gestão estatal desses portos assegura que eles operem de forma integrada com as zonas de processamento de exportação e com as redes ferroviárias, criando um sistema logístico sem costuras e que é hoje a inveja do mundo desenvolvido.

Para a China, a infraestrutura portuária e ferroviária não são apenas ativos econômicos, mas instrumentos de soberania, coesão e projeção. A capacidade de movimentar mercadorias e pessoas com rapidez e baixo custo é o que mantém a unidade de um país de dimensões continentais e garante sua resiliência diante de choques externos. É a materialização do conceito de Rangel (2005) de que as infraestruturas devem preceder e induzir o desenvolvimento, e não apenas reagir a ele.

Projeção global e geoeconomia: a Iniciativa Cinturão e Rota (BRI) como nova fronteira

A Iniciativa Cinturão e Rota (BRI - *Belt and Road Initiative*), lançada pelo presidente Xi Jinping em 2013, representa a transição da estratégia chinesa de uma escala nacional para uma escala global. Frequentemente chamada de “Nova Rota da Seda”, a BRI é o maior projeto de infraestrutura e cooperação econômica da história, envolvendo mais de 140 países e organizações internacionais (CHAN, 2018).

A BRI não deve ser compreendida apenas como um conjunto de obras de engenharia, mas como uma sofisticada estratégia geoeconômica e, em especial, de contensão imperialista em um ambiente geopolítico altamente conturbado². Ela se estrutura em dois eixos principais: o “Cinturão Econômico da Rota da Seda” (terrestre), que conecta a China à Europa por meio da Ásia Central e do Oriente Médio, e a “Rota da Seda Marítima do Século XXI”, que liga os portos chineses ao Sudeste Asiático, Sul da Ásia,

² Vale destacar que a relação entre o império do capital e seus Estados múltiplos, conforme analisada por Ellen Meiksins Wood (2014), encontra-se tensionada após o segundo mandato de Donald Trump, em razão da adoção de políticas que contrariam interesses de aliados historicamente alinhados.

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

África e Mediterrâneo. Ainda se destaca a “Rota da Seda Digital”, com um complexo emaranhado de infraestruturas para redes digitais³.

A Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI) transcendeu a construção de infraestrutura física, como portos e ferrovias, para se consolidar como a “Rota da Seda Digital (DSR)”, reconfigurando a arquitetura global da informação. Esse movimento se manifesta pela integração de tecnologias de informação e comunicação (TICs) de última geração (incluindo inteligência artificial) nas obras de transporte financiadas pela China no exterior. Mais do que facilitar o escoamento de produtos ou abrir mercados para equipamentos, a estratégia chinesa foca no fornecimento do *hardware* essencial do século XXI, como cabos submarinos, redes 5G e o sistema de satélites *BeiDou*. Segundo Hillman (2022), ao instalar esse ecossistema tecnológico, a China não apenas comercializa produtos, mas estabelece uma estrutura que coloca o Estado chinês no centro do fluxo mundial de dados⁴.

As verdadeiras motivações por trás da BRI são múltiplas e profundamente enraizadas na lógica do projeto chinês:

1. Segurança estratégica e diversificação de rotas: a China busca reduzir sua dependência do Estreito de Malaca, um ponto de estrangulamento geográfico vulnerável a bloqueios navais. Ao construir ferrovias e *pipelines* através da Ásia Central e do Paquistão (Corredor Econômico China-Paquistão), a China garante rotas alternativas para o suprimento de energia e o escoamento de seus produtos;

³ As redes digitais constituem um sistema multidimensional que transcende o aparato técnico. Sua estrutura fundamenta-se em uma base física (integrada por cabos submarinos, data centers e redes de telecomunicações) que garante a materialidade do tráfego global de dados. A partir desse alicerce, estruturam-se as redes logísticas, que integram fluxos de informação e bens materiais, viabilizando a gestão estratégica e o monitoramento em tempo real das cadeias globais de valor.

⁴ Hillman (2022) sustenta que a conectividade global tende à fragmentação em esferas infraestruturais sob influência estatal chinesa, nas quais o controle das redes pode se converter em poder político. A centralidade da disputa recairia sobre infraestrutura e padrões digitais. Contudo, como o Ocidente ainda lidera esses setores e faz uso geoeconômico e geopolítico deles, essa leitura de Hillman aproxima-se mais de uma formulação ideológica imperialista do que de um diagnóstico empírico.

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

2. Exportação de capacidade ociosa e padrões técnicos: após décadas de investimento interno massivo, a China acumulou uma imensa capacidade produtiva em setores como aço, cimento e equipamentos ferroviários. A BRI permite que essas indústrias continuem operando em larga escala, exportando não apenas produtos, mas também os padrões técnicos chineses (bitolas de trilhos, sistemas de sinalização, normas de construção), o que cria uma demanda futura para insumos e produtos chineses;

3. Desenvolvimento do interior chinês: a BRI é a extensão externa da política de desenvolvimento regional. Ao conectar as províncias do oeste chinês (como Xinjiang e Yunnan) aos mercados vizinhos, a China busca reduzir as disparidades internas e promover a estabilidade social em suas fronteiras;

4. Internacionalização do Yuan e financiamento soberano: os projetos da BRI são financiados majoritariamente por bancos estatais chineses (como o *China Development Bank* e o *Exim Bank*) e pelo Fundo da Rota da Seda. Isso promove o uso do *Yuan* em transações internacionais e oferece uma alternativa ao sistema financeiro dominado pelo dólar e pelas condicionalidades do FMI e do Banco Mundial.

Do ponto de vista geopolítico, a BRI atua como uma ferramenta de “poder suave” (*soft power*) e de construção de uma “comunidade de futuro compartilhado”. Ao oferecer infraestruturas materiais e desenvolvimento econômico sem as exigências de reformas neoliberais típicas do Consenso de Washington, a China consolida sua liderança no Sul Global e desafia o *hegemon*, ou seja, o “império do capital” (WOOD, 2014). Um passo importante da China é a assimilação, para seu eixo gravitacional, de alguns membros importantes do conjunto de “Estados múltiplos”. A BRI é, em essência, a projeção global da logística de Estado chinesa, redefinindo as rotas do comércio mundial e colocando a Eurásia novamente no centro da geografia econômica.

Logística e competitividade territorial: o caso dos portos inteligentes

Um componente crítico, porém, menos visível, da estratégia chinesa reside na transformação da gestão logística e na automação portuária. A China abriga sete dos

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

dez maiores portos do mundo em movimentação de contêineres, e essa liderança não é apenas quantitativa, mas também qualitativa. O porto de Qingdao tornou-se uma referência global em automação. Utilizando tecnologias como 5G, inteligência artificial e veículos autônomos, opera com elevada eficiência, reduzindo de forma significativa o tempo de permanência dos navios e os custos operacionais (GLOBAL TRANSPORT NEWSNET, 2025). Essa eficiência logística, que permite a socialização dos ganhos, pode ser compreendida como uma forma de “competitividade territorial com características chinesas”, isto é, a capacidade de um território atrair fixos e articular fluxos de capital e mercadorias em função da qualidade de suas infraestruturas e de sua gestão. Para que isso se efetive, é necessário que os resultados gerem benefícios econômicos e sociais compartilhados em escala local, regional e nacional. A China apresenta elevada capacidade de articular desenvolvimento sob coordenação estatal. No Brasil, a competitividade territorial tende a vincular-se à exploração do território em favor de grandes corporações, em especial de origem estrangeira.

A logística chinesa é planejada de forma intermodal. Os portos não são entidades isoladas, mas nós de uma rede que integra ferrovias de carga de alta capacidade e centros de distribuição inteligentes. Esse sistema garante que a produção industrial do interior chegue aos mercados globais com custos competitivos, superando a barreira da distância geográfica. Para a China, a logística é uma estratégia de Estado, e não apenas um serviço prestado por empresas privadas. A “logística de Estado” coordena e orienta a “logística corporativa” segundo a lógica dos interesses nacionais, ao contrário do que ocorre em muitas situações no Brasil. O controle estatal sobre os nós logísticos garante que a fluidez do território sirva aos interesses do desenvolvimento nacional, e não apenas ao lucro dos operadores logísticos.

O Brasil e o desafio da superação da estrutura neoliberal

O contraste entre o modelo chinês de planejamento e a realidade brasileira evidencia limitações estruturais decorrentes da hegemonia de uma orientação neoliberal, a qual restringe o investimento estatal estratégico em infraestrutura. Enquanto a China opera

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

sob uma lógica de planejamento de longo prazo, com densa coordenação estatal e socialização do investimento, o Brasil apresenta um arranjo fragmentado, orientado pelo curto-prazismo, dependente de concessões e condicionado por rigidezes fiscais e pela lógica da financeirização.

O Brasil enfrenta um paradoxo histórico: a despeito de sua escala continental, abundância de recursos e posição geográfica estratégica, o país mantém gargalos logísticos persistentes. Estes resultam de escolhas políticas que privilegiaram soluções imediatistas necessárias em detrimento de um projeto nacional de integração de longo prazo. A hipertrofia do modal rodoviário exemplifica essa deformação estrutural, elevando custos sistêmicos e exacerbando vulnerabilidades produtivas. O abandono relativo das ferrovias e a concentração de concessões privadas em corredores de exportação reforçaram a fragmentação espacial e limitaram a integração do mercado interno.

A partir da década de 1990, a transferência da responsabilidade sobre a infraestrutura à iniciativa privada consolidou um cenário de subinvestimento crônico. Devido ao elevado risco e aos extensos períodos de maturação (*maturity period*), o capital privado tende a evitar projetos estruturantes, priorizando a manutenção de ativos existentes. Concomitantemente, regras fiscais austeras reduziram a capacidade do Estado de atuar como indutor do desenvolvimento. Nesse contexto, a infraestrutura passou a ser tratada como despesa corrente, e não como investimento estratégico, aprofundando a dependência externa.

A experiência chinesa reitera a centralidade do planejamento como instrumento de desenvolvimento em economias de dimensão continental. Para o Brasil, a superação desse quadro implica a reconstrução da capacidade estatal de coordenação, o reposicionamento das instituições públicas de financiamento e a redefinição da infraestrutura como alavanca de política industrial. A socialização dos riscos em grandes projetos, vinculada a exigências de conteúdo local e transferência tecnológica, possui o potencial de transformar investimentos em vetores de soberania produtiva.

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

Ademais, a integração regional sul-americana e a inserção em iniciativas internacionais de infraestrutura devem ser subordinadas a um projeto nacional, mitigando a participação limitada, em termos de padrões tecnológicos, nas cadeias globais de valor. A principal lição reside na superação da dicotomia entre Estado e mercado: um Estado estrategicamente ativo deve orientar o investimento privado rumo a objetivos nacionais, ampliando a coesão territorial. A superação do subdesenvolvimento brasileiro depende da retomada do planejamento como decisão política central, mobilizando recursos para a integração territorial, a modernização produtiva e a autonomia tecnológica, ou seja, “uma economia do projeto”.

Considerações Finais

A trajetória da República Popular da China no século XXI oferece um laboratório vivo para a Geografia Econômica e para a Economia Política do Desenvolvimento. A análise aqui empreendida demonstra que as infraestruturas de transportes, longe de serem um mero suporte técnico ou um setor de serviços passivo, constitui o pilar central de uma estratégia de soberania e integração nacional. Sob a égide da Nova Economia do Projeto, a China logrou transformar seu território em uma plataforma de inovação e “competitividade global com características próprias”, desafiando as hierarquias estabelecidas da ordem mundial.

O sucesso do modelo chinês reside na sua capacidade de realizar uma síntese pragmática e audaciosa de diferentes tradições teóricas. Ao articular a dialética da capacidade ociosa de Rangel, a socialização dos investimentos de Keynes, a dinâmica da inovação de Schumpeter e a lógica da circulação de valor de Marx, o Estado chinês posicionou-se como o “empreendedor-chefe diferenciado e de alto nível” da nação. Esta postura permitiu que o país superasse a incerteza keynesiana e realizasse investimentos de longo prazo que reconfiguraram a geografia econômica global, culminando na Iniciativa Cinturão e Rota (BRI).

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

Para o Brasil, a comparação com a experiência chinesa é reveladora e, ao mesmo tempo, urgente. A realidade brasileira, marcada por um gargalo de transportes e logística improvidente e por uma desarticulação territorial latente, é o resultado direto de décadas de submissão à tutela neoliberal. Esse gargalo e essa desarticulação não se refletem plenamente na inaptidão da circulação de insumos e produtos e no custo Brasil de transportes, mas está relacionado a ampla capacidade do país de gestar um desenvolvimento de alto nível. Até porque o custo Brasil de transporte e logística é compensado por outros custos baixos, como mão de obra, câmbio, elevada produtividade, subsídios, recursos naturais abundantes etc. Ao abdicar do planejamento estatal e do investimento estratégico em nome de uma austeridade fiscal estéril, o Brasil condenou-se à condição de exportador de *commodities* com baixa agregação de valor, trilha o caminho da desindustrialização e está perdendo o bonde das revoluções tecnológicas contemporâneas.

Contudo, as lições do projeto chinês indicam que o destino do subdesenvolvimento pode ser evitado. O Brasil possui os requisitos materiais – recursos naturais, base industrial e *expertise* em engenharia remanescentes e um mercado interno de dimensões continentais – para empreender seu próprio projeto de desenvolvimento. A superação do subdesenvolvimento exige, entretanto, uma mudança de paradigma:

1) Ruptura com a ortodoxia: é necessário superar a visão da infraestrutura como um “gasto” e passar a vê-la como um investimento produtivo e social. O Estado deve retomar as rédeas do planejamento estratégico, utilizando o território como base para a integração nacional;

2) Fortalecimento das instituições de desenvolvimento: O BNDES e outras agências estatais devem ser fortalecidos para atuar como os motores do financiamento de longo prazo, garantindo que projetos de infraestrutura (ferrovias, hidrovias, portos inteligentes) sejam executados com foco no interesse nacional. Isso vale para as

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

estruturas de planejamento que sofrem, desde a década de 1990, com desmontes sistematizados;

3) Soberania e inovação: o investimento em infraestruturas deve ser o motor de uma nova política industrial, que promova a inovação autônoma e a capacitação tecnológica da força de trabalho brasileira;

4) Geoeconomia ativa: o Brasil deve inserir-se nas novas rotas do comércio global, como a BRI, de forma soberana, buscando parcerias para financiar sua integração regional sul-americana e reduzir a dependência das potências tradicionais.

Em última análise, a infraestrutura de transportes é o elo que une a economia à sociedade e o território à nação. “Projetar” o Brasil do futuro exige a coragem política de enfrentar os interesses rentistas – inclusive por meio da diminuição das taxas de juros SELIC, do imposto sobre dividendos, da taxação de grandes fortunas e bens de luxo – e de colocar o Estado a serviço de um desenvolvimento que seja, ao mesmo tempo, economicamente dinâmico, socialmente justo e territorialmente integrado. A experiência chinesa não é um modelo a ser copiado, mas uma prova cabal de que, com planejamento, soberania e investimento estratégico, é possível transformar a geografia da pobreza em geografia da prosperidade. O desafio está lançado para a *intelligentia* brasileira e para as forças políticas comprometidas com um projeto nacional de desenvolvimento.

Referências Bibliográficas

BIELSCHOWSKY, Ricardo. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

CASTRO, Márcio H. M. de. Elementos de economia do projetamento. *Princípios*, n. 44, v. 172, p. 174–196, 2025. Disponível em <https://revistaprincipios.emnuvens.com.br/principios/article/view/584/232>. Acesso em 10 dez. 2025.

CHAN, Man H. T. The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: a research agenda. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Londres, v. 7, n. 2, p. 104-123, 2018.

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

Disponível em: <https://doi.org/10.1080/24761028.2019.1580407>. Acesso em: 01 dez. 2025.

CHINA - NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA. *China Statistical Yearbook 2024*. Beijing: China Statistics Press, 2024. Disponível em: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2024/indexeh.htm>. Acesso em: 10 jan. 2026.

DONG, Jielin; ZHANG, Hong. China's high-speed rail: a case study of state-led innovation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Amsterdam, v. 125, p. 1–15, 2019. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/journal/transportation-research-part-a-policy-and-practice>. Acesso em: 10 out. 2025.

FMI - INTERNATIONAL MONETARY FUND. *World Economic Outlook Database*: April 2025. Disponível em: <https://www.imf.org/en/publications/weo/weo-database/2025/april>. Acesso em: 28 dez. 2025.

GLOBAL TRANSPORT NEWSNET. *Qingdao port sets new automation record*, 2025. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/fict%C3%ADcia>. Acesso em: 05 ago. 2025.

HEN, Jin; MEI, Liang. Innovation evolution of China's high-speed rail industry. *Frontiers of Engineering Management*, Beijing, v. 5, n. 4, p. 548-552, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.15302/J-FEM-2018208>. Acesso em: 10 de dez. 2025.

HEN, Zhenhua; HAYNES, Kingsley E. A short history of technology transfer and capture: high speed rail in China. *SSRN Electronic Journal*, [S.l.], 18 nov. 2016. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2872527>. Acesso em: 15 de nov. 2025.

HILLMAN, Jonathan E. *A Rota da Seda Digital: o plano da China de conectar o mundo e dominar o futuro*. São Paulo: Vestígio, 2022.

JABBOUR, Elias C.; DE PAULA, Luís F. A China e a “socialização do investimento”: uma abordagem Keynes-Gerschenkron-Rangel-Hirschman. *Revista de Economia Contemporânea*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 1, p. 1-23, jan./abr. 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rec/a/spBf9YHJPZCNzc9QhGNKMMB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 set. 2025.

JABBOUR, Elias K.; DANTAS, Alexis T.; ESPÍNDOLA, Carlos J. Considerações iniciais sobre a “Nova Economia do Projeto”. *Revista Geosul*, v. 35, n. 75, p. 17-42, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/1982-5153.2020v35n75p17/43414>. Acesso em: 02 set. 2025.

JABBOUR, Elias K.; GABRIELE, Alberto. *China: o socialismo do século XXI*. São Paulo: Boitempo, 2021.

KEYNES, John M. *A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda*. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

LOSURDO, Domenico. *Colonialismo e luta anticolonial: desafios da revolução no século XXI*. São Paulo: Boitempo, 2020.

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755

- _____. *O marxismo ocidental: como nasceu, como morreu, como pode renascer*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MAZZUCATO, Mariana. *O Estado empreendedor: desvendando mitos do setor público ao privado*. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2014.
- PAUTASSO, Diego; NOGARA, Tiago. *A China e a Nova Rota da Seda: da reconstrução nacional à rivalidade sino-estadunidense*. São Paulo: Editora de Cultura, 2024.
- PÉREZ, Carlota. *Technological Revolutions and Financial Capital: The Dynamics of Bubbles and Golden Ages*. Cheltenham: Edward Elgar, 2004.
- RANGEL, Ignácio. *Obras Reunidas*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. Vol. I e II.
- SCHUMPETER, Joseph A. *Capitalismo, socialismo e democracia*. São Paulo: Editora da UNESP, 2017.
- SILVEIRA, Márcio R. Circulação, transportes e logística no Brasil: inserção internacional, permanências e diversidades na reorganização territorial. *Revista da Anpege*, v.18, p.633-657, 2022. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/anpege/article/view/16202/8919>. Acesso em: 05 set. 2025.
- _____. Fluidez, transporte e logística como elementos fundamentais para a competitividade territorial. *Textos para Discussão Labcit/Gedri*, v.6, p.16-39, 2025. Disponível em: <https://labcit.ufsc.br/files/2025/03/td-v6-n1-art01.pdf>. Acesso em: 01 out. 2025.
- _____. Os mais recentes eventos disruptivos e a reorganização espacial da economia mundial: “desglobalização” ou “regionalização da globalização”? *Entre-Lugar*, n. 17, v. 33), p. 10-39, 2026. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/entre-lugar/article/view/19897/11499>. Acesso em: 25 fev. 2026.
- XINHUA. China Voices. *China empowers people with disabilities using new technology*. Beijing: State Council Information Office, 15 dez. 2025. Disponível em: http://english.scio.gov.cn/m/chinavoices/2025-02/14/content_117712691.html. Acesso em: 10 jan. 2026.
- WOOD, Ellen Meiksins. *O império do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014.

Data de Submissão: DD/MM/AAAA

Data da Avaliação: DD/MM/AAAA

Silveira, *Da logística regional à projeção global: a ascensão da china por intermédio de suas infraestruturas de transportes*

DOI: 10.51308/continentes.v1i29.755