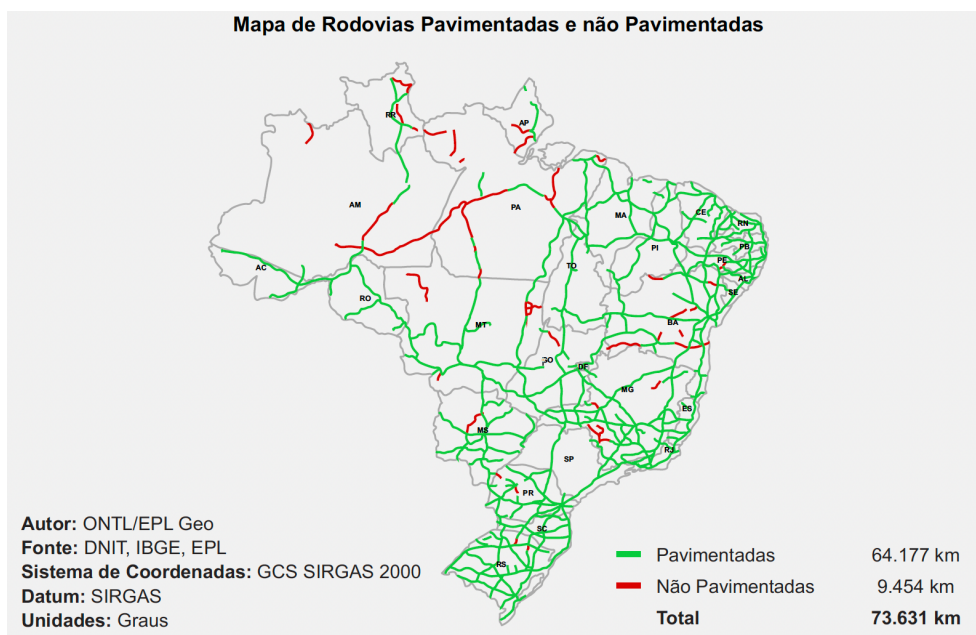




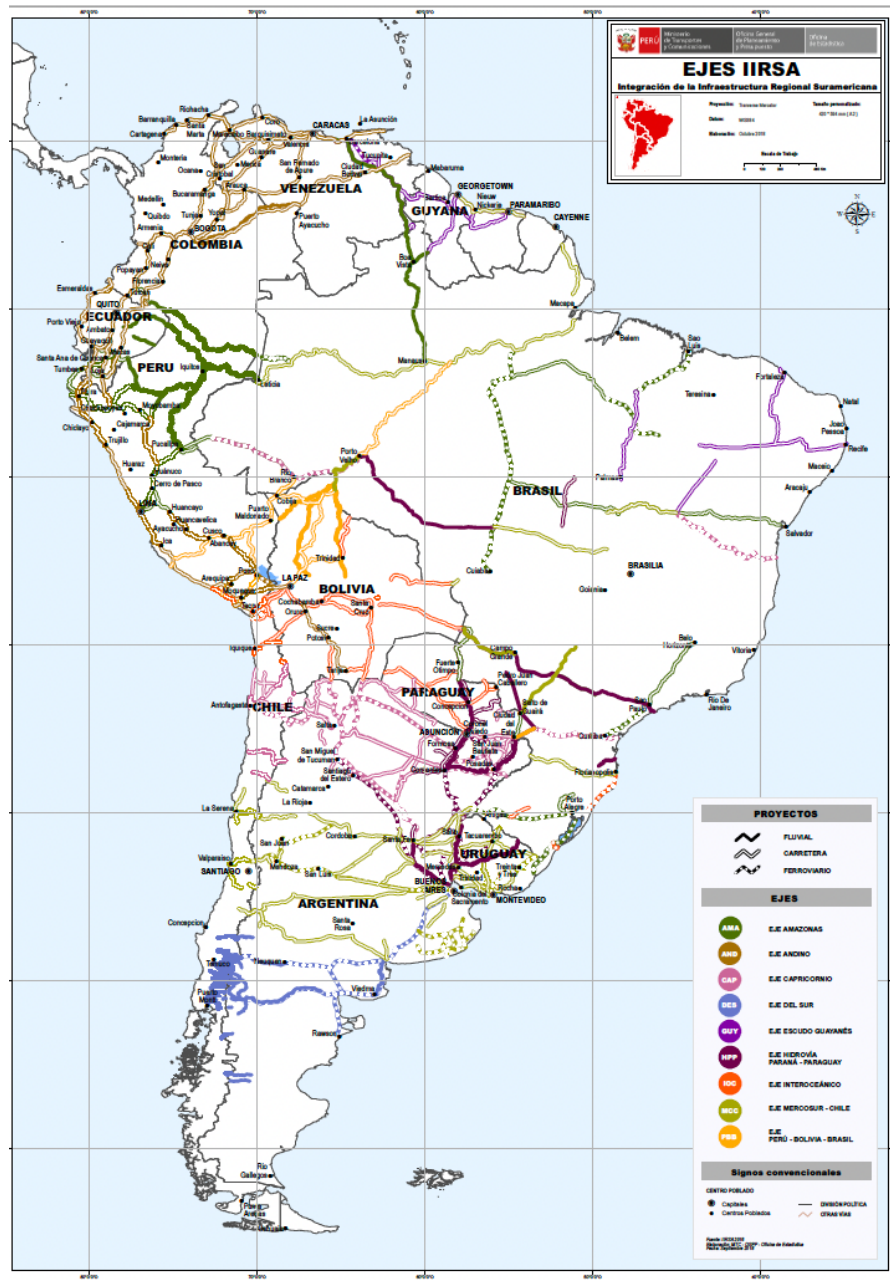
Brief sobre os transportes na relação Brasil-China

Neantro Saavedra Rivano
neantro@sk.tsukuba.ac.jp

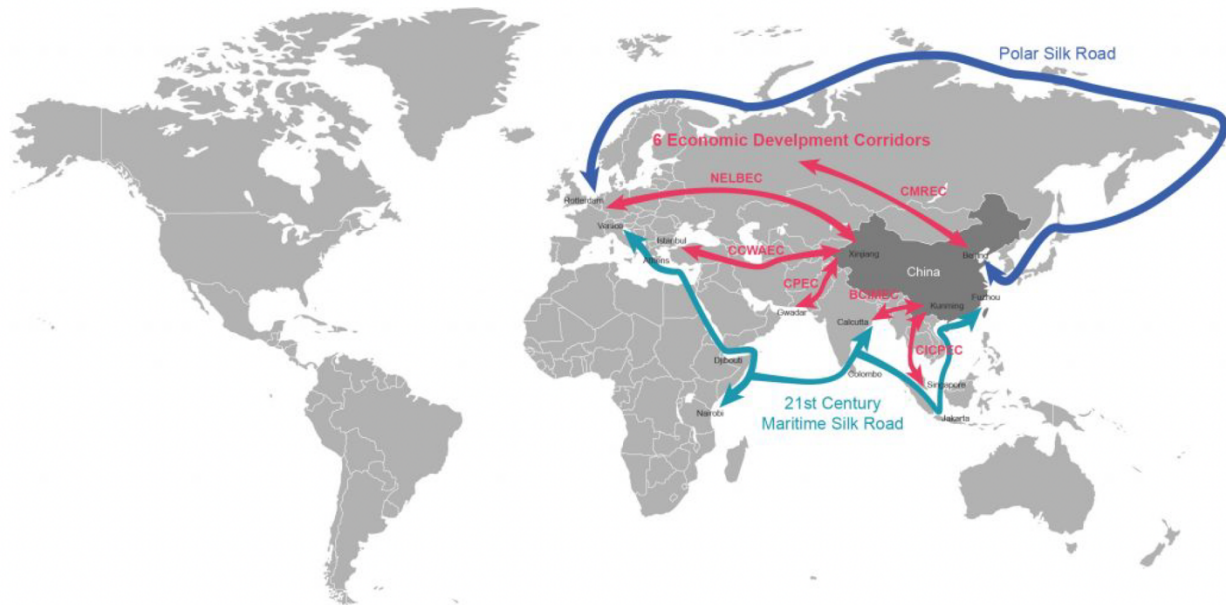
1. Não é um segredo que o estado da malha rodoviária do Brasil é muito deficiente e, talvez mais grave, que ela não tem melhorado nos últimos dez anos pelo menos. A extensão da malha rodoviária, em 2020, é de aproximadamente 73 mil km, dos quais uns 64 mil são rodovias pavimentadas. Em 2010, o tamanho da malha rodoviária era semelhante e havia uns 62 mil km de rodovias pavimentadas. Durante esse período, as exportações do Brasil têm crescido de maneira significativa, o que faz com que o transporte seja cada vez mais um fator limitativo da performance econômica do país. Por outro lado, a extensão de rodovias federais sob o regime de concessão tem aumentado, indo de 4,6 mil km em 2010 para 10,4 mil km em 2020, tendência que certamente deverá contribuir para o aumento da qualidade da infraestrutura rodoviária. O quadro seguinte apresenta mapa das rodovias



2. No tocante à infraestrutura de transportes terrestres no continente Sul-americano, a situação é ainda mais precária. O mapa abaixo ilustra a pobreza das conexões entre diferentes países do continente.



3. Por outro lado, convém lembrar que os transportes são a espinha dorsal da “Belt and Road Initiative” da China, a qual inclui
 - a. 6 corredores de desenvolvimento
 - b. Rota da Seda marítima do século 21
 - c. Rota da Seda polar



4. O Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), entidade financeira com aportes de capital dos países dos BRICS, entre eles o Brasil, já financia vários projetos de transporte no Brasil (3 em curso mais 1 proposto), interessante precedente para possíveis financiamentos adicionais
5. O comércio Brasil-China depende, para a sua evolução, de melhorias nos transportes (incluindo infraestrutura portuária). Estes são indispensáveis para o escoamento da produção de grãos no Centro-Oeste do país, entre outros.
6. Indo além da infraestrutura viária brasileira, é importante entender que a melhoria da infraestrutura viária continental é fundamental para baratear custos de escoamento da produção brasileira e de outros países sul-americanos
7. Essa melhoria pode também alavancar projetos multinacionais de cooperação com a China e outros países sul-americanos
8. Estas considerações apontam para a possibilidade de interessar a China na ampliação da Rota da Seda marítima para a América do Sul (ela está atualmente limitada a Ásia, África e Europa)
9. Financiamentos possíveis: CAF (BID?), complementando financiamentos da Belt and Road Initiative e suas instituições financeiras associadas