

A defesa da soberania na América Latina



Por **MARLON DE SOUZA***

A integração de infraestrutura entre a América Latina e a Ásia como resposta ao imperialismo de Donald Trump

O governo Lula já tem uma estratégia para amenizar o impacto dos setores econômicos brasileiros atingidos pela atual política tarifária do governo dos Estados Unidos, além de uma ação sistematizada em curso de negociação para tentar remover ou reduzir os percentuais das tarifas de 50% impostas ao Brasil.

Como medida imediata para reduzir os impactos econômicos nas empresas que tiveram perda de capacidade de exportação, por exemplo, o [Banco Nacional de Desenvolvimento \(BNDES\) vai disponibilizar R\\$ 40 bilhões](#) para financiar capital de giro e investimento, adaptação da atividade produtiva, aquisição de máquinas e equipamentos e busca de novos mercados com a condicionante das empresas comprovarem a manutenção dos empregos.

Neste artigo afirmamos a unidade latino-americana como estratégia de defesa da soberania da região. Esta articulação tem de envolver a articulação com a Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (CELAC) para a execução desta formulação de Simon Bolívar de nossa *Grand Pátria* e de *Nuestra América* de José Martí. Por esta perspectiva e em razão desta causa, está mais do que na hora do Brasil normalizar as suas relações de Estado com a Venezuela e também com a Nicarágua.

Como ação estrutural há a necessidade de se intensificar ainda mais o volume das relações comerciais internacionais da América Latina (AL) com a Ásia com o objetivo de reduzirmos a vulnerabilidade de instabilidades econômicas do Sul Global causadas pelas intencionais operações da [política externa coercitiva](#) (Fracalossi, 2025) no âmbito comercial do imperialismo (Lênin, ([1917]2021) norte-americano.

Para tanto, a atual conjuntura internacional impõe que as duas maiores economias dos dois continentes – Brasil e China – liderem um programa estrutural de desenvolvimento econômico de médio prazo que deve ser fundamentado em uma integração de infraestrutura física e produtiva industrial.

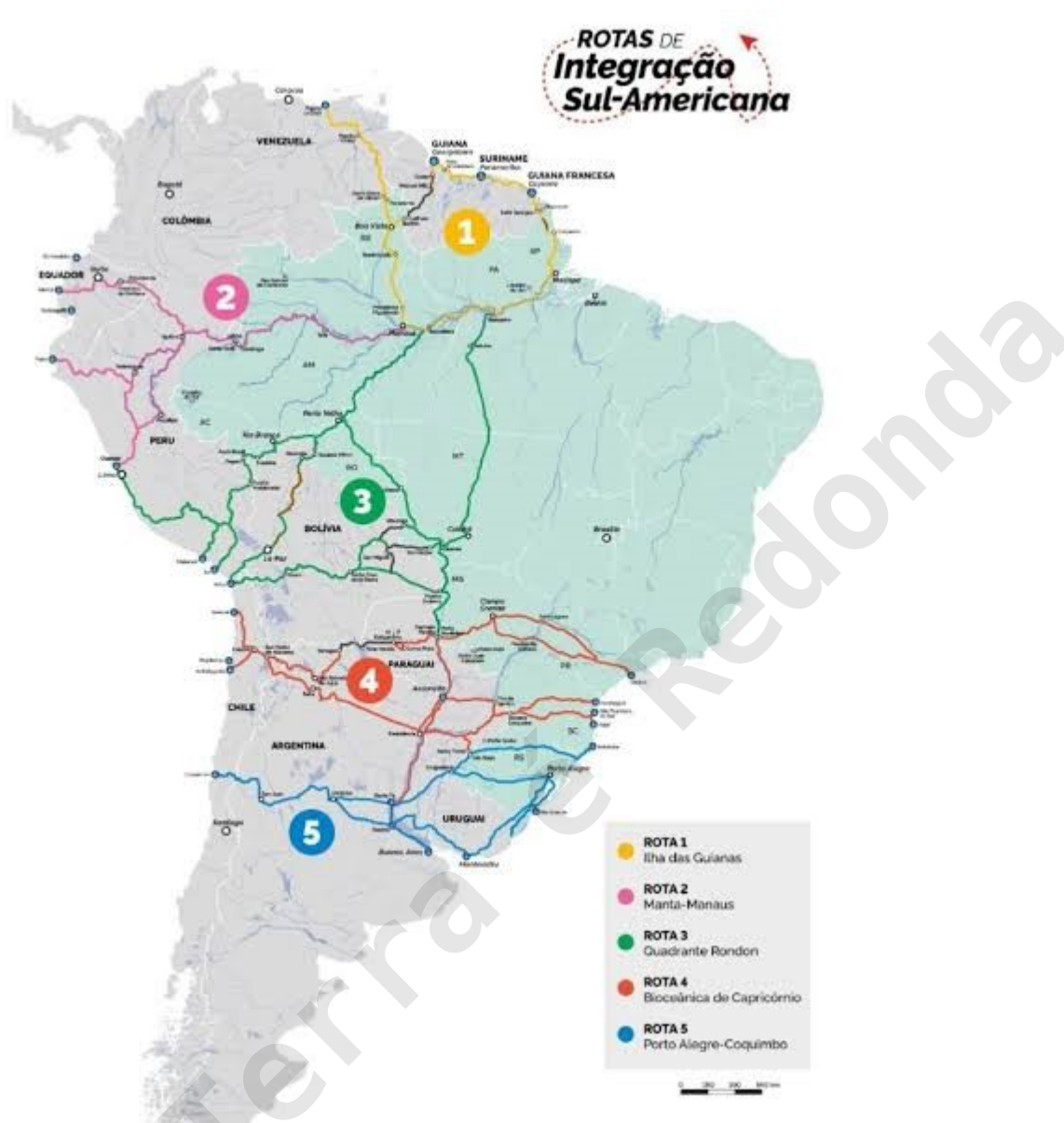
Rotas sul-americanas

As “Rotas da Integração Sul-Americana” é um programa criado pelo governo brasileiro em 2022 com o “[duplo papel de incentivar e reforçar o comércio do Brasil com os países da América do Sul e reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias entre o Brasil e seus vizinhos e a Ásia](#)” através de rotas bioceânicas (Atlântico-Pacífico) por multimodalidade logística – rodoviários, ferroviários ou hidroviários – articulado com: (a) Plano de Aceleração do Crescimento (PAC); (b) Nova Indústria Brasil (NIB); (c) Plano de Transformação Ecológica; (d) Política Nacional de Desenvolvimento Regional; (e) Zona de Processamento das Exportações (ZPEs); (f) Mapa de Oportunidades da Agência Brasileira de Exportações (Apex-Brasil).

De acordo com o [Relatório 2025 - Rotas de integração Sul-Americana: Interiorização e Bioceanidade](#) do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) o comércio intrarregional dos EUA com seus países vizinhos da América do Norte - Canadá e México - é de 40%, o comércio intrarregional dos países asiáticos é em torno de 58%, o da Europa 62%, do Brasil com a América do Sul é ainda de 15%, destacando-se o potencial para aumento.

Outra distinção da economia mundial que certifica a atual política é que o epicentro econômico se deslocou dos EUA para a Ásia. O MPO registra que o Brasil, de tudo que produz no agronegócio, exporta em torno de 40% para a Ásia e 7% para os EUA. No setor da agroindústria (etanol, carnes processadas, celulose etc) o Brasil exporta mais de 50% para a Ásia, o da indústria o Brasil exporta cerca de 40% para a Ásia e 10% para os EUA.

Como se constata, os principais sócios comerciais do Brasil estão no Pacífico. As vantagens competitivas que o Brasil possui (qualidade do solo, índices pluviométricos regulares, produção industrial e agrícola), contudo, diluem-se diante das perdas como consequência da falta de infraestrutura e logística adequada. É nesse contexto que se inserem as Rotas da Integração Sul-Americana. Elas são compostas por 5 rotas que integram 11 estados fronteiriços a países sul-americanos, conta com 65 rodovias federais, 40 hidrovias, 35 aeroportos, 21 portos, 15 infovias, nove ferrovias e cinco linhas de transmissão de energia elétrica.



Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento do Brasil

Rota 1 - da Ilha das Guianas, que inclui integralmente os estados de Amapá e Roraima e partes do território do Amazonas e do Pará, articulada com a Guiana, a Guiana Francesa, o Suriname e a Venezuela;



Rota 2 - do Multimodal Manta-Manaus, contemplando inteiramente o estado Amazonas e partes dos territórios de Roraima, Pará e Amapá, interligada por via fluvial à Colômbia, Peru e Equador;

Rota 3 - do Quadrante Rondon, formado pelos estados do Acre e Rondônia e por toda a porção oeste de Mato Grosso, conectada com Bolívia e Peru;

Rota 4 - de Capricórnio, desde os estados de Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, ligada, por múltiplas vias, a Paraguai, Argentina e Chile; e

a terra é redonda

Rota 5 - Porto Alegre-Coquimbo, abrangendo o Rio Grande do Sul, integrada à Argentina, Uruguai e Chile.

De acordo com a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) este programa pode proporcionar o aumento do comércio intrarregional, aumento do PIB, geração de empregos e industrialização. [A ministra do MPO Simone Tebet afirma que a Rota 2 será inaugurada em 2025 e ligará a América do Sul com um dos maiores portos](#) do subcontinente, o Porto de Chancay. A Rota 2 conecta a Região Norte e parte do Nordeste à tríplice fronteira com Colômbia, Peru e Equador.  

De acordo com dados da [Sea Distances](#), a Rota via Pacífico (Chancay - Shanghai) é 3.246 km mais curta que a do Cabo da Boa Esperança (Porto de Santos - Shanghai), 4.770 km mais curta que a do Passagem de Drake (Porto de Santos - Shanghai), 6.926 km mais curta que a do Canal do Panamá (Porto de Santos - Shanghai) e 7.848 km mais curta que a do Canal de Suez (Porto de Santos - Shanghai).

Diante disso, as Rotas Bioceânicas cumprem a função de conectar a produção brasileira, e de outras áreas do continente, com os terminais portuários do Chile, do Peru, do Equador e da Colômbia, via modais rodoviários, ferroviários ou hidroviários. Esse tipo de exercício tem sido feito ao considerar a viabilidade do uso de diversas estruturas portuárias no Pacífico, como Antofagasta e Iquique, no Chile; Ilo, Matarani, Chancay e Paita, no Peru; Manta, no Equador; e Tumaco, na Colômbia.

Uma alça que interliga 13 quilômetros, e que é parte da Rota 4 - também denominada de [Rota Bioceânica de Capricórnio](#), [deverá ser inaugurada também este ano. Tebet confirma que a Rota 4 já está quase 70% pronta](#), com previsão de ser inaugurada já em maio do ano que vem, interligando através de uma ponte Carmelo Peralta, no Paraguai, a Porto Murtinho, pelo lado do Brasil.

Para se ter um exemplo da escala de redução de custos e aumento de competitividade dos produtos latino-americanos, a Rota 4 vai contar com aduana integrada em cabeceira única. O MPO estima que, com a integração das aduanas, devam ocorrer reduções tanto no tempo de espera de caminhões (queda de 72 para 6 horas) como nos custos de toneladas de cargas (queda de US\$ 600 para em torno de US\$ 50).

A novidade anunciada pelo MPO no mês passado e que consta no Relatório 2025 é que agora as Rotas de integração Sul-Americana entram em sua terceira fase de construção e expandem a perspectiva das Rotas para além dos [11 estados de fronteira, e passa a incluir as 16 unidades federativas não-fronteiriças](#) - que não fazem fronteira com países da América do Sul - ao esforço nacional de integração regional, ampliando o escopo logístico, econômico e geopolítico do programa e conectando o país inteiro à integração continental.

Vários projetos das fases anteriores e da etapa de interiorização já contam com recursos do Orçamento Federal, do BNDES ou do setor privado. Com o avanço do programa, foram identificadas novas possibilidades de financiamento, como o uso de Fundos Constitucionais de Financiamento (FCFs) e ações previstas nos Planos Plurianuais dos estados.

Ferrovia entre o Pacífico e Atlântico

Brasil e China assinaram parceria para ligar os oceanos por trem



Fonte: Ministério dos Transportes do Brasil/Infográfico produzido pelo portal G1

Um dos projetos que irá qualificar a logística da ALC e do Brasil e compor as Rotas de Integração Sul-Americana é a Ferrovia Bioceânica (Brasil-Peru) cruzando o subcontinente sul-americano do Atlântico ao Pacífico, que ligará o porto de Ilhéus, na Bahia, ao porto de Chancay. Segundo o Ministério dos Transportes, ainda não há estimativas de custo nem traçado definitivo para o projeto, mas a proposta inicial é que a ferrovia atravessasse os estados de Bahia, Goiás, Mato Grosso,

Rondônia e Acre antes de cruzar a fronteira com o Peru.

No lado peruano, a linha chegará até o porto de Chancay. “Essa ferrovia chegando vai reduzir o tempo em cerca de 10 dias para os navios que se dirigem da costa brasileira à Ásia para entregar os produtos brasileiros”, [afirma o Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Casa Civil Marcus Cavalcanti](#). O estado da arte desta obra é o da cooperação iniciada a partir da assinatura, em 2025, [do memorando entre China e Brasil para os estudos técnicos sobre a construção desta ferrovia](#).

O documento foi firmado entre a Infra S.A., vinculada ao Ministério dos Transportes, e o Instituto de Pesquisa e Planejamento Econômico China Railway. A relação entre Brasil e China para a construção desta ferrovia é decisiva porque, conforme afirma a ministra do MPO Simone Tebet, o Brasil, nem o setor público nem o privado, têm receita para um investimento deste volume.

Ainda sobre a perspectiva da infraestrutura é importante assinalarmos a questão da nossa soberania tecnológica. O atual [secretário executivo do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação \(MCTI\) Luis Fernandes](#) (que já ocupou o mesmo cargo no primeiro Governo Lula - 2004/2007) mostra que uma das principais fragilidades tecnológicas do Brasil reside no tráfego de dados. De acordo com Fernandes quase a totalidade dos dados brasileiros atualmente trafegam por duas únicas rotas de cabos de fibra ótica a que o Brasil está ligado que vêm (por cabos pelo fundo dos oceanos) dos EUA e da Europa.

Isto é, hoje o Brasil é dependente e está à mercê tecnologicamente de um dos seus principais rivais comerciais os EUA e de países que integram a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Para desfazer esta situação o Governo Lula a partir de um acordo com a China, busca uma alternativa nos acoplando à rota de cabos de fibra ótica feita por ela, que passa pela Índia, pela África do Sul fazendo uma integração com esses países do BRICS. “A ideia é levá-los também para o Chile e fazer, de fato, a integração do Sul Global”, afirma o secretário executivo do MCTI.

Conclusão

Se o projetado (ou ao menos uma parte) das Rotas da Integração Sul-Americana forem inaugurados em 2025, a integração física da ALC passa a se consolidar. No contexto, da ascensão da Ásia e China, da necessidade de diversificação de mercados para o Brasil diante da política imperialista tarifária do governo de Donald Trump, a integração da América Latina e da Ásia emerge como resposta prática.

Nesse contexto, a presença chinesa na infraestrutura da região tem sido crescente nas últimas décadas. De um lado, representa oportunidade para os países promoverem o desenvolvimento regional e ao mesmo tempo reverterem a falta de infraestrutura e logística adequada que subtrai competitividade no mercado internacional e nossas vantagens comparativas.

De outro, ainda que o Rotas esteja associado com o PAC, NIB, ZPEs, falta ainda uma ação articulada dos países da região para constituírem junto ao Rotas uma cadeia produtiva industrial interregional da ALC de produção de suprimentos industriais entre si e deste modo aproveitar melhor as oportunidades que o capital chinês pode promover para a neoindustrialização da ALC e garantir que os investimentos possam contribuir para a superação do perfil agrário exportador da região.

Por óbvio que o agronegócio deve ser mantido e intensificado, mas a neoindustrialização a partir de novas forças produtivas é decisiva para o desenvolvimento econômico da ALC. O Governo Lula e nem este artigo propõe o rompimento diplomático e/ou comercial com os EUA, pelo contrário, o presente autor defende a manutenção estabilizada de relação de Estado com os EUA e de comércio com os norte-americanos, se possível até aumentar o volume e qualificar ainda mais nossa exportação para o mercado estadunidense.

Deve-se manter o melhor da tradição da diplomacia brasileira que é a negociação técnica comercial, chamar a luz da

a terra é redonda

racionalidade econômica demonstrando que o Brasil acumula 15 anos de déficit ao ponto do governo dos EUA decidir por zerar as tarifas por ele mesmo impostas ou ao menos reduzi-las.

Todavia, é inegociável nossa soberania nacional, é inadmissível a anistia pelo Congresso Nacional àqueles que tentaram um Golpe de Estado no Brasil em 2022 ou interferência de uma potência estrangeira no Poder Judiciário brasileiro.

Os EUA até agora renunciam às negociações e tentam impor unilateralmente suas tarifas. É um erro do presidente Donald Trump tentar subjugar a ACL e o Brasil, aplicar uma política externa de agressão. Os latino-americanos, o Brasil e até os asiáticos, os chineses admiram o *lifestyle* estadunidense e as conquistas tecnológicas e civilizacionais históricas da democracia liberal norte-americana (embora hoje esteja sendo degradada pelo próprio governo Donald Trump).

Se o presidente Donald Trump fosse realmente um pragmático perspicaz na economia perceberia que teria muito mais a ganhar tendo a ALC e a Ásia como seu aliado em um sistema econômico de cooperação do que seguir com esta lógica de exploração e dominação em curso de seu governo estadunidense. O Brasil, a ALC, a China e a Ásia seriam receptivos de imediato a uma estabilização de relação comercial equitativa, pacífica e de cooperação com os EUA de modo que garantisse desenvolvimento comum. Ao contrário do que o entorno do presidente Donald Trump propaga não há uma pré-disposição anti-estadunidense no Sul Global.

A partir da análise de economia comparada podemos concluir que a integração física econômica de infraestrutura e produtiva industrial da América Latina com a Ásia, e o Brics enquanto agrupamento, salvaguarda nossos países da atual agressão econômica da política externa [hegemonista](#) (Zhiwei, 2025) e imperialista norte-americana e constitui na execução prática nossa própria agenda do Sul Global de interesse comum de soberania, que se opõe ao unilateralismo. A agenda do Sul Global é agora uma agenda de cooperação, independência, democracia, de paz, de multilateralismo e superação do subdesenvolvimento econômico.

***Marlon de Souza**, jornalista, é mestrando em economia política mundial na UFABC.

A Terra é Redonda existe graças aos nossos leitores e apoiadores.

Ajude-nos a manter esta ideia.

[CONTRIBUA](#)