

Brasil e Sudeste Asiático: ampliando horizontes estratégicos



» MAURO VIEIRA
Ministro das Relações Exteriores

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva realiza, na atual visita à Ásia, mais uma missão diplomática inédita: será o primeiro presidente brasileiro a participar de uma reunião de cúpula da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean). A visita inaugura uma nova etapa nas relações entre o Brasil e uma das regiões mais dinâmicas e estratégicas do mundo. A Asean é um exemplo de grande êxito na construção de confiança entre os países do Sudeste Asiático, por meio do diálogo político e da expansão de laços econômicos, em especial nas últimas três décadas.

Em 2023, durante visita a Jacarta, tive a honra de inaugurar oficialmente a Parceria de Diálogo Setorial Brasil-Asean, a única que a associação mantém com um país da América Latina. Desde então, em minhas viagens à região, pude constatar sua impressionante pujança econômica e diversidade. Com cerca de 680 milhões de habitantes e um PIB de aproximadamente US\$ 4 trilhões, os 10 países-membros da Asean, em conjunto, equivalem à quarta economia do planeta.

Trata-se de uma das mais dinâmicas fronteiras no mundo para o aumento da presença do Brasil e para a promoção dos interesses do país.

O dinamismo da região e a competitividade brasileira têm impulsionado um intercâmbio comercial vigoroso. Em 2024, as trocas entre o Brasil e a Asean superaram US\$ 37 bilhões, consolidando o bloco como o quinto maior parceiro comercial do nosso país e responsável por 20% do superávit total da balança comercial brasileira. Cabe lembrar que em 2002 o fluxo comercial com o bloco era de apenas US\$ 2,9 bilhões. Nesse contexto de aproximação, o presidente Lula também participa da Cúpula Empresarial da Asean, à frente de expressiva missão do empresariado brasileiro.

É revelador das novas dinâmicas da economia global que, nos últimos dois anos, o Brasil tenha exportado mais para cinco países da Asean do que para cinco das sete economias do G7. Em 2024, o Brasil exportou US\$ 24,1 bilhões para Singapura, Malásia, Indonésia, Vietnã e Tailândia e obteve um superávit comercial de US\$ 13,8 bilhões com esses membros da Asean. No mesmo período, o Brasil exportou US\$ 21,9 bilhões para Alemanha, Japão, Itália, Reino Unido e França, mas, com esses cinco integrantes do G7, o resultado foi um déficit comercial de US\$ 12,8 bilhões.



Para o Brasil, que tem na diversificação de parcerias um dos pilares da sua política externa, é estratégico consolidar cada vez mais sua presença no Sudeste Asiático, em coordenação com o setor privado. Um dos caminhos para isso é fortalecer a cooperação com a Asean e com seus países-membros no plano econômico-comercial e também em áreas que vão além da economia.

As oportunidades abertas pela Parceria de Diálogo Setorial Brasil-Asean nos inspira a propor iniciativas concretas de cooperação em bioenergia, educação, ciência e tecnologia, saúde pública e desenvolvimento sustentável. Também aprofundaremos o diálogo sobre transição energética, segurança alimentar e nutricional, inclusão social e combate às desigualdades — desafios comuns aos países do Sul Global. A experiência brasileira exitosa no campo das energias renováveis destaca-se entre as áreas de interesse para a cooperação com os países do Sudeste Asiático. Nesse contexto promissor de aproximação, a presença do Brasil na cúpula da Asean é um gesto de confiança na força do diálogo político como instrumento de transformação,

com decidido apoio da diplomacia presidencial.

A visita do presidente Lula tem esse forte componente político e diplomático no delicado momento que atravessa a ordem internacional. Vivemos um tempo de tensões geopolíticas, de recrudescimento do protecionismo e de crise do multilateralismo político e comercial. Nesse cenário, o Brasil reafirma seu compromisso histórico com o multilateralismo, com o diálogo entre iguais e com a cooperação internacional para o desenvolvimento. O Sudeste Asiático, por sua trajetória de integração regional bem-sucedida na Asean, é parceiro natural do Brasil nesse esforço de construção conjunta.

A participação do presidente Lula na 47ª Cúpula da Asean é evidência concreta de que o Brasil não se limita a adotar postura meramente reativa às transformações em curso no plano externo. Nossa diplomacia segue buscando continuamente, e de forma criativa, alternativas viáveis para melhor posicionar o Brasil frente aos desafios contemporâneos, sempre orientada pelo objetivo de contribuir para o desenvolvimento sustentável com justiça social.

Tarifa Zero no DF: o Vai de Graça e o caminho para uma mobilidade inclusiva



» THIAGO TRINDADE
Professor do Instituto de Ciência Política da UnB, pesquisador do ObservaDF e coordenador do Observatório das Metrópoles em Brasília

» GUILHERME FERREIRA
Doutor em economia pela UnB e pesquisador do ObservaDF

O debate sobre tarifa zero ganhou evidência nacional na imprensa e no meio político nas últimas semanas. A razão: o presidente Lula encomendou um estudo a integrantes dos ministérios da Fazenda e das Cidades para analisar a viabilidade de implantação da tarifa zero em âmbito nacional.

Aqueles mais familiarizados com o tema sabem que essa é uma política em expansão no Brasil. Hoje, são 138 municipalidades que adotam a gratuidade no transporte público de forma integral, abrangendo quase 8 milhões de habitantes. Além disso, cidades como São Paulo, Maceió e Distrito Federal adotam programas parciais de tarifa zero. No DF, a política começou a ser adotada no primeiro dia do mês de março de 2025 por meio do programa Vai de Graça, que estabeleceu a gratuidade no sistema de transporte coletivo (ônibus e metrô) aos domingos e feriados.

A política, embora parcial, rapidamente conquistou um alto grau de notoriedade e adesão. É o que revela o mais novo relatório do grupo de pesquisa Observatório de Políticas Públicas do

Distrito Federal (ObservaDF), da Universidade de Brasília (UnB). O estudo, intitulado Mobilidade urbana e desigualdades de acesso à cidade no Distrito Federal, aponta que 62,9% da população do DF conhece o Vai de Graça. Esse alto índice sugere que a política capturou a atenção de diversos segmentos sociais, extrapolando a bolha dos usuários habituais do transporte público.

Quase metade dos entrevistados que conhecem a iniciativa utilizou o transporte coletivo após a implantação do programa. A análise por grupos de renda revela o impacto social da medida: os moradores das áreas de baixa e média-baixa renda foram os que mais se beneficiaram, confirmando o viés de inclusão da política. Isso indica que a gratuidade está, de fato, alcançando aqueles que têm maior dependência e menor capacidade financeira para arcar com os custos de deslocamento. A aprovação é quase unânime: a avaliação média de satisfação com o Vai de Graça atinge a impressionante nota de 8,2 (em uma escala de 0 a 10), mostrando que a experiência do usuário tem sido positiva.

Para entender esse cenário, um dado importante é o gasto com o transporte. Entre os que utilizam o ônibus como principal modal de deslocamento, o gasto médio é de R\$ 13 por dia com a passagem. Se considerarmos os dias úteis do mês, os gastos seriam de cerca de R\$ 260 mensal — valor considerável, que pesa no bolso de famílias de menor poder aquisitivo.

O principal achado do relatório, contudo, reside na exploração do potencial de uma tarifa zero universal (aplicada todos os dias da semana). Os dados são notáveis: quase 42% dos entrevistados que utilizam carro e moto próprios como principais meios de locomoção

afirmaram que estariam dispostos a migrar para o transporte coletivo na hipótese da gratuidade total. Outros 3,1% disseram que talvez fariam a migração. Ou seja, mais de 45% dos motoristas e motociclistas de Brasília considerariam trocar a comodidade do veículo particular pela gratuidade e, presume-se, pela melhoria do transporte coletivo. Um movimento de massa dessa magnitude teria o poder de aliviar significativamente o trânsito da capital, reduzir a poluição e diminuir os gastos públicos com a manutenção viária e o tratamento de doenças respiratórias.

Para tornar a gratuidade total uma realidade sustentável, o estudo sugere vincular a cobrança de estacionamento em áreas públicas, sobretudo nas regiões mais valorizadas e centrais, ao financiamento do sistema. Essa medida encontra sustentação no seguinte dado: os moradores das áreas mais ricas são os que demonstram maior predisposição a pagar por estacionamentos em áreas públicas: 63% dos moradores dessas localidades estão dispostos a pagar por vagas públicas de estacionamento. Aliado a outras fontes de arrecadação, esse recurso seria direcionado a um fundo que poderia subsidiar um programa de tarifa zero integral no DF.

Em síntese, o estudo revela o caráter inclusivo do Programa Vai de Graça e seu potencial de expansão. Informações como essas ajudam a compreender as razões pelas quais o governo federal se atentou para o tema da tarifa zero. Dado o cenário caótico do trânsito em nossas cidades, a gratuidade no transporte público se apresenta como alternativa concreta para uma mudança de paradigma na mobilidade urbana brasileira, ampliando o acesso à cidade e promovendo mais justiça socioambiental.

Visto, lido e ouvido



Desde 1960

Circe Cunha (interina) // circecunha.df@dabr.com.br

"É mais fácil ali nos Correios"

Graças às velhas, insistentes e corrosivas políticas de dilapidação das estatais, os Correios vieram a público anunciar que entraram, mais um vez, em estado de falência. Querer resultados diferentes usando os mesmos métodos dá nisso. Não é de hoje que tanto os Correios quanto outras estatais, submetidos às mesmas políticas de aparelhamento e razia, anunciam que os prejuízos superam imensamente os lucros. Não há razão forte que possa mudar o rumo dessa triste sina. Conhecendo o *modus operandi* dos especialistas em vermelho no balanço, estranho seria se a estatal viesse a declarar algum lucro.

Somente nesses dois últimos anos, mais de 550 agências franqueadas fecharam as portas por todo o país. Outras 38 foram fechadas pelo próprio governo. Para socorrer a estatal, o governo busca, com o aval do Tesouro, por bancos que possam emprestar R\$ 20 bilhões de forma emergencial. Os bancos obviamente fogem desse tipo de negócio, pois sabem que a estatal prosseguirá submetida aos mesmos modelos de exploração tóxicos.

Empresas públicas, a rigor, não entram em regime ou estado de falência e insolvência, pois contam com os recursos ilimitados dos pagadores de impostos. O governo sabe disso — e talvez por essa razão — prossiga com sua política de controlar as estatais. O curioso é que os Correios e milhares de empregados ainda experimentam as consequências ruins advindas da quebra do fundo de pensão Postalís. A falência anunciada das estatais e o rombo dos Correios eram dados como certos, era só uma questão de tempo.

No Brasil contemporâneo, a combinação de elevado poder estatal, modelos de gestão pouco transparentes e forte ingerência política tem se mostrado fatal para o desempenho de empresas públicas que deveriam servir ao interesse coletivo e abrigar especialistas em gestão. A crise dos Correios, cujos resultados do primeiro semestre de 2025 apontam para um rombo de cerca de R\$ 4,4 bilhões, acumulado entre janeiro e junho, é um dos casos mais emblemáticos desse declínio estrutural. Esse valor supera o prejuízo total de 2024, ano em que a estatal registrou déficit de aproximadamente R\$ 2,6 bilhões.

No segundo trimestre de 2025, os Correios sofreram um prejuízo de cerca de R\$ 2,64 bilhões, quase cinco vezes o valor negativo do mesmo período de 2024. Esse tipo de devastação financeira indica não apenas uma má fase conjuntural, mas problemas de fundo: modelo de negócio erodido, custos em aceleração, receitas em queda e, sobretudo, uma incapacidade de gestão. A receita líquida da estatal caiu de cerca de R\$ 9,28 bilhões no primeiro semestre de 2024 para aproximadamente R\$ 8,18 bilhões no mesmo período de 2025. As despesas gerais e administrativas saltaram de aproximadamente R\$ 1,2 bilhão para R\$ 3,4 bilhões. Além disso, houve crescimento expressivo de despesas financeiras e precatórios, que pesaram no resultado final.

Do ponto de vista macro, o panorama das estatais federais como um todo é igualmente preocupante. Segundo o Banco Central do Brasil (BC), as empresas estatais federais acumularam déficit de cerca de R\$ 5,52 bilhões no período janeiro-julho de 2025, um recorde para o conjunto da série histórica. Nos primeiros quatro meses de 2025, o mesmo conjunto apresentava déficit de R\$ 2,73 bilhões.

Esses números geram duas reações automáticas e legítimas: a primeira é a constatação de que os recursos públicos estão sendo drenados, em vez de investidos em retorno para a sociedade. A segunda refere-se à pergunta: por que, apesar dos alertas e dos sucessivos resultados negativos, o ciclo não se interrompe? Por que tantas estatais continuam operando em regime de prejuízo persistente?

A forte presença política e a instrumentalização das estatais como ferramenta de poder: indicações políticas, larguíssimo quadro funcional, estratégias que privilegiam manutenção de rede ou de presença sobre eficiência econômica, além do fato de que muitas estatais têm na missão social o elemento central, o que exige equilíbrio difícil entre função pública e sustentabilidade financeira. A junção desses fatores acaba em “resultados diferentes com os mesmos métodos”, como já foi destacado em críticas públicas.

No âmbito dos Correios, há ainda o agravante de que o governo federal tem buscado medidas de “socorro” para a empresa pública buscando valores emergenciais por meio de buscas por linhas de crédito, o que evidencia que a estatal está, de fato, em “estado de falência” operacional, na medida em que depende de recursos públicos para manter funcionalidade.

» A frase que foi pronunciada

“Eu estou coletando assinaturas para a abertura de uma CPMI dos Correios”
Deputado Zé Trovão

» História de Brasília

Na Quadra 7 do SCR, as calçadas não estão completas. Onde há casa comercial, a calçada é feita. Onde há passagem para a W2 é todo esburacado o piso. (Publicada em 10/5/1962)