

**A ESTABILIDADE DO ESTREITO DE MALACA COMO ELEMENTO ESSENCIAL PARA
A DINÂMICA ECONÔMICA GLOBAL CONTEMPORÂNEA: REFLEXOS NAS
RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL E COREIA DO SUL**

THE STABILITY OF THE STRAIT OF MALACCA AS AN ESSENTIAL ELEMENT FOR
CONTEMPORARY GLOBAL ECONOMIC DYNAMICS: REFLECTIONS ON TRADE RELATIONS
BETWEEN BRAZIL AND SOUTH KOREA.

Rhayane Passos Carvalho

Graduanda em Direito do Centro Universitário São José

Irineu Carvalho de Oliveira Soares

Pós-doutorado em Direito e Negócios pela Universidade Federal Fluminense Irineu Soares

Professor do Centro Universitário São José

RESUMO

O artigo examina a relação entre a estabilidade do Estreito de Malaca e o comércio bilateral entre Brasil e Coreia do Sul, partindo da constatação de que os chamados pontos de estrangulamento marítimo (chokepoints) concentram parcela expressiva dos fluxos globais de energia e mercadorias, tornando-se variáveis relevantes para a segurança econômica de Estados que deles não fazem uso direto. O problema de pesquisa consiste em saber em que medida a estabilidade de Malaca produz efeitos sobre o comércio entre Brasil e Coreia do Sul, tendo em vista que nenhuma das duas economias faz uso direto e sistemático dessa rota nas trocas bilaterais. A hipótese sustentada é a de que os efeitos existem, mas são predominantemente indiretos e sistêmicos, transmitidos por meio dos mercados globais de energia, fretes, seguros e insumos industriais, e não por dependência física direta das mercadorias transacionadas entre os dois países. Adota-se metodologia qualitativa, aplicada, de natureza descritivo-analítica e abordagem dedutiva, com pesquisa documental e bibliográfica em fontes primárias do Direito Internacional Público, de organizações internacionais e de instituições oficiais de comércio exterior. A análise articula o regime jurídico dos estreitos internacionais previsto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, o conceito contemporâneo de segurança marítima e dados sobre fluxos energéticos, incidentes de pirataria e roubo armado, e a composição do comércio Brasil-Coreia do Sul. Os resultados indicam que a estabilidade de Malaca constitui interesse jurídico e econômico da comunidade internacional, cuja eventual deterioração se propagaria por cadeias globais de valor sem que se possa, com os dados disponíveis, comprovar dependência física direta do comércio bilateral em relação à rota.

Palavras-chave: Estreito de Malaca. Direito do Mar. Segurança marítima. Comércio internacional. Brasil. Coreia do Sul.

ABSTRACT

This article examines the relationship between the stability of the Strait of Malacca and bilateral trade between Brazil and South Korea, starting from the observation that maritime chokepoints concentrate a significant share of global energy and merchandise flows, becoming relevant variables for the economic security of states that do not use them directly. The research problem concerns the extent to which the stability of Malacca affects trade between Brazil and South Korea, given that neither economy makes direct and systematic use of this route in their bilateral exchanges. The hypothesis is that such effects exist but are predominantly indirect and systemic, transmitted through global energy, freight, insurance and industrial input markets, rather than through direct physical dependence of the traded goods on the route. A qualitative, applied, descriptive-analytical methodology with a deductive approach is adopted, based on documentary and bibliographical research drawing on primary sources of Public International Law, international organizations and official foreign trade institutions. The analysis articulates the legal regime of international straits under the United Nations Convention on the Law of the Sea, the contemporary concept of maritime security, and data on energy flows, piracy and armed robbery incidents, and the composition of Brazil-South Korea trade. The results indicate that the stability of Malacca constitutes a legal and economic interest of the international community, whose

eventual deterioration would propagate through global value chains, without the available data allowing for a conclusion of direct physical dependence of bilateral trade on the route.

Key-words: Strait of Malacca. Law of the Sea. Maritime security. International trade. Brazil. South Korea.

INTRODUÇÃO

O transporte marítimo internacional é estruturado em torno de um número reduzido de passagens físicas obrigatórias, denominadas pontos de estrangulamento ou chokepoints, cuja interrupção, mesmo parcial, é capaz de alterar rotas, elevar custos e comprometer prazos em escala global. Entre esses pontos, o Estreito de Malaca ocupa posição singular: liga o oceano Índico ao oceano Pacífico, concentra a passagem de aproximadamente um quarto do petróleo transportado por via marítima no mundo e constitui a rota mais curta entre os fornecedores de energia do Oriente Médio e os mercados consumidores do Leste e do Sudeste Asiático (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2025). Sua relevância não decorre apenas do volume transportado, mas da combinação entre limitação física da via navegável, ausência de alternativas plenamente equivalentes e concentração de tráfego em espaço estreito e raso, fatores que o tornam simultaneamente indispensável e vulnerável.

O problema de pesquisa que orienta este artigo pode ser formulado nos seguintes termos: em que medida a estabilidade do Estreito de Malaca produz reflexos sobre as relações comerciais entre Brasil e Coreia do Sul, considerando que nenhuma das duas economias depende, de forma comprovada e sistemática, da passagem física de suas mercadorias por essa rota? A pergunta é relevante porque a literatura sobre Malaca concentra-se, em regra, nos efeitos diretos sobre a Ásia Oriental e sobre potências como China, Japão e os próprios Estados ribeirinhos, havendo lacuna quanto aos efeitos indiretos sobre economias geograficamente distantes, como a brasileira, e sobre parceiros comerciais menos estudados nesse contexto, como a Coreia do Sul. A hipótese sustentada nesta pesquisa é a de que a estabilidade de Malaca produz efeitos reais, mas predominantemente indiretos e sistêmicos sobre o comércio Brasil-Coreia do Sul, transmitidos pela integração dos mercados globais de energia, transporte marítimo, seguros e insumos industriais, e não por dependência física direta das mercadorias trocadas entre os dois países em relação a essa rota específica. Não se sustenta, portanto, que a totalidade ou a maior parte do comércio bilateral atravessasse fisicamente o estreito, afirmação que não encontra comprovação em fontes oficiais de logística de cargas. O objetivo geral do artigo é analisar a relação entre a estabilidade do Estreito de Malaca e a dinâmica econômica global contemporânea, identificando os canais pelos quais eventual instabilidade nessa rota poderia repercutir sobre o comércio entre Brasil e Coreia do Sul. Como objetivos específicos, busca-se: (i) situar o conceito de segurança marítima na perspectiva de Christian Bueger e articulá-lo ao regime jurídico dos estreitos internacionais; (ii) caracterizar a relevância física, energética e securitária de Malaca; (iii) examinar o regime da passagem em trânsito estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (CNUDM); (iv) descrever os efeitos sistêmicos de eventual instabilidade sobre a economia global; e (v) analisar a estrutura do comércio Brasil-Coreia do Sul e os canais pelos quais os efeitos de Malaca poderiam se propagar até essa relação bilateral. A escolha da Coreia do Sul como recorte, e não da China, justifica-se por razões objetivas. A relação entre a China e o Estreito de Malaca já ocupa posição consolidada nos estudos sobre segurança energética asiática e geopolítica do Indo-Pacífico, sobretudo em razão do chamado “dilema de Malaca” enunciado pela liderança chinesa. A Coreia do Sul, por sua vez, representa um recorte mais específico e menos explorado: trata-se da nona maior economia importadora do mundo em 2024 (APEXBRASIL, 2026) e de economia industrializada, tecnologicamente integrada e estruturalmente dependente da importação de energia e matérias-primas, ao mesmo tempo em que mantém com o Brasil comércio bilateral crescente e complementar — o país foi o décimo terceiro parceiro comercial do Brasil em 2025, com corrente de comércio de US\$ 10,8 bilhões (APEXBRASIL, 2026). A esse fator soma-se a expansão da Hallyu, ou Onda Coreana, fenômeno de projeção cultural que amplia o interesse da sociedade brasileira pela Coreia do Sul e se

articula ao conceito de poder brando, ou *soft power*, cunhado por Nye (2004). A Hallyu não constitui objeto central deste artigo, tampouco justifica isoladamente o recorte adotado, mas é considerada fator complementar de aproximação bilateral, na medida em que amplia os vínculos entre os dois países para além da simples troca de mercadorias. A atualidade do recorte também se evidencia pelo fortalecimento recente das relações diplomáticas entre Brasil e Coreia do Sul. Em fevereiro de 2026, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva realizou visita oficial ao país asiático com o objetivo de ampliar a cooperação em áreas estratégicas, como comércio, inovação, tecnologia e investimentos, reforçando a importância crescente da parceria bilateral no contexto da política externa brasileira. Esse cenário demonstra que a relação entre os dois países ultrapassa o intercâmbio comercial tradicional e passa a envolver interesses estratégicos cada vez mais amplos, o que reforça a pertinência da presente pesquisa. Metodologicamente, adota-se abordagem qualitativa, de natureza aplicada e descritivo-analítica, com raciocínio dedutivo: parte-se do regime jurídico geral dos estreitos internacionais e da caracterização econômica de Malaca para, então, examinar as possíveis repercussões sobre um caso concreto e delimitado, a saber, a relação comercial entre Brasil e Coreia do Sul. A pesquisa é documental e bibliográfica, apoiada em tratados internacionais, documentos de organizações internacionais, legislação brasileira, dados oficiais de comércio exterior e literatura científica indexada, com prioridade para fontes primárias e institucionais acessíveis eletronicamente. O artigo está estruturado em sete seções, além desta introdução e das considerações finais. A segunda seção apresenta a fundamentação teórica e conceitual, articulando segurança marítima, Direito do Mar e interdependência econômica. A terceira seção caracteriza o Estreito de Malaca como infraestrutura estratégica. A quarta seção examina o regime jurídico da passagem em trânsito na CNUDM. A quinta seção analisa os efeitos sistêmicos de eventual instabilidade sobre a economia global. A sexta seção volta-se especificamente às relações Brasil–Coreia do Sul. A sétima seção apresenta as considerações finais.

2.FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A compreensão da estabilidade de Malaca exige a articulação de três campos conceituais que, isoladamente, oferecem apenas explicações parciais: a segurança marítima, enquanto categoria analítica que abrange tanto ameaças criminais quanto riscos operacionais e ambientais; o Direito do Mar, que regula juridicamente o uso dos espaços marítimos e distribui competências entre Estados costeiros e comunidade internacional; e a interdependência econômica, que explica por que a instabilidade de uma rota específica pode afetar economias que dela não fazem uso direto. Nenhum desses campos, tomado isoladamente, explica integralmente por que a estabilidade de um estreito situado no Sudeste Asiático interessa a um país sul-americano. É a combinação entre eles que permite compreender Malaca simultaneamente como espaço de segurança da navegação, infraestrutura estratégica da economia global e objeto de cooperação jurídica internacional.

2.1 Segurança marítima e estabilidade das rotas

Bueger (2015) demonstra que a segurança marítima não corresponde a um conceito unívoco, mas a um termo que articula diferentes dimensões: a segurança nacional e militar, a ordem pública marítima, a economia azul, a segurança humana e a proteção ambiental. O autor propõe compreender a segurança marítima por meio de uma matriz relacional, que a distingue de conceitos próximos, como a segurança da navegação (*marine safety*), voltada à prevenção de acidentes e à integridade técnica das embarcações, e o poder marítimo (*sea power*), associado à capacidade militar de projeção de força no mar (BUEGER, 2015). Essa distinção é decisiva para a análise de Malaca. A segurança da navegação relaciona-se a riscos técnicos e operacionais — colisões, encalhes, derramamentos —, decorrentes da estreiteza e da baixa profundidade do canal. A proteção marítima, por sua vez, corresponde ao conjunto de medidas de prevenção contra atos ilícitos intencionais contra navios e instalações portuárias, disciplinadas internacionalmente pelo Código Internacional para a Proteção de Navios e

Instalações Portuárias (Código ISPS), incorporado ao Capítulo XI-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, [s.d.]). Já a segurança marítima, na acepção mais ampla de Bueger (2015), compreende ambas as dimensões anteriores e as insere em um quadro mais amplo de governança, no qual pirataria, roubo armado, tráfico ilícito e degradação ambiental são tratados como riscos inter-relacionados que afetam a previsibilidade da navegação internacional. Sustenta-se, nesta pesquisa, que a utilidade da abordagem de Bueger para o caso de Malaca reside precisamente em sua recusa a tratar segurança marítima como sinônimo de ausência de conflito armado. Um estreito pode permanecer política e juridicamente estável — sem disputas de soberania ativas entre os Estados ribeirinhos — e, ainda assim, apresentar deterioração da estabilidade operacional, evidenciada, por exemplo, pelo aumento de incidentes de roubo armado contra navios. Essa distinção entre estabilidade política e estabilidade operacional é explorada com maior profundidade na terceira seção deste artigo e constitui um dos eixos interpretativos centrais da análise aqui desenvolvida.

2.2 Direito do Mar e liberdade de navegação

A CNUDM, promulgada no ordenamento brasileiro pelo Decreto nº 99.165/1990 (BRASIL, 1990), disciplina na Parte III, artigos 34 a 45, o regime dos estreitos utilizados para a navegação internacional. O artigo 34 estabelece que o regime de passagem não afeta, em outros aspectos, a soberania ou a jurisdição dos Estados ribeirinhos sobre as águas do estreito; o artigo 38 consagra o direito de passagem em trânsito, definido como o exercício da liberdade de navegação e sobrevoos exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido; e o artigo 44 impõe aos Estados ribeirinhos o dever de não impedir a passagem em trânsito, vedando expressamente sua suspensão (NAÇÕES UNIDAS, 1982). Esse arranjo normativo expressa uma solução de equilíbrio entre dois interesses em tensão: a soberania territorial dos Estados costeiros e a liberdade de navegação internacional. Verifica-se que a CNUDM não outorga aos Estados ribeirinhos competência irrestrita sobre as águas do estreito, tampouco lhes retira toda margem regulatória — os artigos 41 e 42 autorizam a designação de rotas marítimas, sistemas de separação de tráfego e normas de prevenção da poluição, desde que não tenham por efeito impedir, dificultar ou suspender a passagem em trânsito. A liberdade de navegação e a passagem em trânsito, embora próximas, não se confundem: a primeira é regime aplicável ao alto-mar e à zona econômica exclusiva; a segunda é regime específico, mais amplo do que a passagem inocente do mar territorial, aplicável aos estreitos internacionais, e que não admite suspensão sob qualquer pretexto, nem mesmo por motivos de segurança nacional do Estado costeiro (NAÇÕES UNIDAS, 1982). Defende-se, nesta pesquisa, que o regime da passagem em trânsito revela o reconhecimento jurídico de que determinados espaços marítimos, embora submetidos à soberania de Estados costeiros, desempenham função sistêmica para a comunidade internacional como um todo. A estabilidade de Malaca não pode, portanto, ser compreendida como questão exclusivamente doméstica da Indonésia, da Malásia e de Singapura, tampouco como assunto de interesse regional restrito ao Sudeste e ao Leste Asiático: trata-se de interesse jurídico da comunidade internacional na manutenção da previsibilidade das comunicações marítimas globais, interesse esse que, por definição, alcança também Estados geograficamente distantes cujas cadeias produtivas dependem, ainda que indiretamente, dos fluxos que atravessam o estreito.

2.3 Interdependência econômica, cadeias globais e pontos de estrangulamento

O conceito de interdependência complexa, formulado por Keohane e Nye (1977), é útil para compreender por que a instabilidade de uma rota marítima específica pode produzir efeitos sobre economias que não fazem uso direto dela. Os autores demonstram que, em contextos de interdependência econômica intensa, os efeitos de uma perturbação em um ponto do sistema se propagam para outros pontos por meio de múltiplos canais — não apenas comerciais, mas também financeiros, energéticos e logísticos —, ainda que de forma assimétrica entre

os atores envolvidos (KEOHANE; NYE, 1977). Aplicado ao caso de Malaca, esse referencial permite formular a seguinte proposição analítica, central para este artigo: a relevância de um ponto de estrangulamento para uma economia não depende exclusivamente do uso físico e direto daquela rota por suas mercadorias, mas também de sua inserção em cadeias globais de valor cujos preços, prazos e disponibilidade de insumos são determinados, em alguma medida, pelo funcionamento agregado do sistema de transporte marítimo mundial. Os mercados de frete, de seguro marítimo e de energia funcionam de modo global e interconectado: uma elevação de custos operacionais em um chokepoint tende a se refletir, com intensidade variável, sobre o custo do transporte marítimo em outras rotas, sobre o preço internacional de derivados de petróleo e sobre o custo de componentes industriais transportados por via marítima, independentemente da rota específica utilizada em cada transação (UNCTAD, 2025). Essa proposição é o fio condutor que articula as seções seguintes deste artigo: a caracterização física e energética de Malaca (seção 3), o regime jurídico que protege sua navegabilidade (seção 4), os canais sistêmicos de propagação de eventual instabilidade (seção 5) e, por fim, a aplicação dessas categorias ao caso concreto das relações comerciais entre Brasil e Coreia do Sul (seção 6).

3 O ESTREITO DE MALACA COMO INFRAESTRUTURA ESTRATÉGICA

3.1 Características físicas e posição geográfica

O Estreito de Malaca situa-se entre a península Malaia e a ilha indonésia de Sumatra, conectando o oceano Índico ao oceano Pacífico por meio do Estreito de Cingapura e do mar da China Meridional. Estende-se por aproximadamente oitocentos quilômetros e apresenta, em seu ponto mais estreito — o canal de Phillips, no Estreito de Cingapura —, largura de cerca de 2,8 quilômetros, além de trechos com profundidade reduzida (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2025). Essa configuração física não constitui mero dado geográfico acessório: é a própria razão pela qual o estreito, apesar de sua importância, opera como estrangulamento estrutural do sistema global de transporte marítimo, já que impõe limites ao porte, à velocidade e à manobrabilidade das embarcações que por ele transitam.

Figura 1 – Localização do Estreito de Malaca



Fonte: Wikipédia, verbete “Estreito de Malaca” (2026) ..

3.2 Fluxos comerciais e energéticos

A relevância de Malaca decorre, em primeiro lugar, da concentração de fluxos energéticos que por ele transitam. Segundo a U.S. Energy Information Administration (EIA), no primeiro semestre de 2025 transitaram pelo estreito cerca de 23,2 milhões de barris de petróleo e outros líquidos por dia, o equivalente a 29% de todo o comércio marítimo mundial de petróleo, tornando Malaca o maior ponto de estrangulamento petrolífero do mundo em volume, à frente inclusive do Estreito de Ormuz (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2025). Nos anos anteriores, o volume já era expressivo: em 2013, o fluxo era estimado em 15,2 milhões de barris diários (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2014), o que evidencia trajetória de crescimento sustentado ao longo da última década. Entre os principais fornecedores, destacam-se os produtores do Golfo Pérsico associados à OPEP — Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Kuwait e Iraque —, responsáveis por cerca de 60% do petróleo bruto que atravessa o estreito no período mais recente (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2025). Além do petróleo, Malaca é rota relevante para o transporte de gás natural liquefeito destinado ao Japão e à Coreia do Sul, dois dos maiores importadores mundiais desse insumo (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2017).

A tabela a seguir sintetiza a evolução do fluxo petrolífero por Malaca em anos selecionados, com dados extraídos de relatórios sucessivos da EIA.

Ano-base	Fluxo estimado (milhões de barris/dia)	Participação no comércio marítimo mundial de petróleo	Fonte
2013	15,2	não discriminado no relatório-fonte	EIA (2014)
2016	16	cerca de um terço do petróleo transportado por via marítima	EIA (2017)
1º semestre de 2025	23,2	29%	EIA (2025)

Fonte: elaborado pela autora com base em U.S. Energy Information Administration (2014, 2017, 2025).

Os dados permitem concluir que a trajetória do fluxo petrolífero por Malaca não é estática: cresceu de forma consistente entre 2013 e 2025, acompanhando o aumento da demanda energética asiática, notadamente da China e da Índia. Esse crescimento contínuo, associado à limitação física da via navegável, é o que torna a rota estruturalmente vulnerável: o aumento do volume transportado não é acompanhado por ampliação correspondente da capacidade física do canal, o que eleva a densidade de tráfego e, com ela, os riscos operacionais.

3.3 Riscos operacionais, securitários e ambientais

Segundo Araújo (2012), a lei foi tratada como um tabu porque teria beneficiado os militares envolvidos em práticas de violação dos Direitos Humanos. Desde 1979 as formas armadas fizeram da Lei de Anistia um assunto tabu e atuavam com poder de vento sempre que o tema entrou na agenda política. (Araújo, 2012, p. 40).

Ainda segundo Araújo (2012), conforme os dados fornecidos pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), 42,9% dos brasileiros nunca tinham ouvido falar da Anistia de 1979, 31,9% já haviam ouvido falar sobre a lei, porém não sabiam do que se tratava, enquanto que apenas 24,3% tinham conhecimento do teor da lei.



Isso demonstra que a memória social da Anistia de 1979, apesar de sua importância histórica, se processou como uma lei do esquecimento.

Ricoeur (2012) afirma que:

os abusos de memória colocados sob o signo da memória obrigada, comandada tem seu paralelo e seu cumprimento nos abusos de esquecimento? Sim, sob as formas institucionais do esquecimento cuja fronteira com a amnésia é fácil de ultrapassar: trata-se principalmente da anistia e de modo marginal e do direito de graça, também chamado de graça anistiantes. (RICOEUR, 2012, p. 459)

No entanto, o processo de esquecimento se torna um processo de memória importante. Apesar de incongruente, o esquecimento forçado sinaliza o medo de que um conteúdo violento e transgressor venha emergir mediante a busca de reparações e ressentimentos. Vemos em Ferraz (2013) que a anistia é um esquecimento negociável, um acerto de contas, na verdade, um recurso de poder imposto sobre a memória exigindo que essa memória se acomode nesta negociação sem impor futuras versões sobre os fatos. A vulnerabilidade de Malaca não decorre de um único fator, mas da convergência entre concentração de tráfego, limitação física do canal e exposição a riscos de naturezas distintas, que devem ser conceitualmente diferenciados. Os riscos operacionais e ambientais — colisões, encalhes e derramamentos de óleo — relacionam-se à estreiteza e à baixa profundidade do canal, sobretudo no trecho do Estreito de Singapura (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2017). Os

riscos securitários, por sua vez, dizem respeito a atos ilícitos intencionais, entre os quais é necessário distinguir juridicamente pirataria e roubo armado contra navios: a primeira, definida pelo artigo 101 da CNUDM, pressupõe atos cometidos em alto-mar ou em local fora da jurisdição de qualquer Estado; o segundo, tal como definido pelo Código de Conduta referido nos relatórios do ReCAAP Information Sharing Centre (ReCAAP ISC), ocorre em águas territoriais, arquipelágicas ou internas, estando, portanto, sujeito à jurisdição do Estado costeiro (ReCAAP ISC, 2025).

Essa distinção não é meramente formal: ela determina o regime jurídico aplicável e o locus de responsabilidade pela repressão. Como a quase totalidade dos incidentes registrados no Estreito de Malaca e no Estreito de Singapura (SOMS, na sigla em inglês) ocorre em águas sob soberania dos Estados ribeirinhos, a hipótese estatisticamente dominante é a de roubo armado, não de pirataria em sentido técnico.

Segundo o Relatório Anual de 2025 do ReCAAP ISC, foram registrados 132 incidentes de pirataria e roubo armado contra navios na Ásia ao longo do ano, o que representa aumento de 23% em relação aos 107 incidentes de 2024. Desse total, 108 ocorreram especificamente na área das Estreitos de Malaca e de Singapura (SOMS), ante 62 no ano anterior — o maior número já registrado nessa área desde o início da série histórica do ReCAAP ISC, em 2007 (ReCAAP ISC, 2025). O próprio relatório, contudo, qualifica esse crescimento: 53% dos incidentes efetivos de 2025 foram classificados na categoria de menor gravidade (CAT 4), sem uso de arma e sem lesão à tripulação, e não houve registro de incidente de categoria máxima (CAT 1) na área do SOMS naquele ano, ao contrário de 2024, quando dois incidentes dessa gravidade foram registrados (ReCAAP ISC, 2025).

Esse contraste entre o aumento expressivo do número de incidentes e a redução de sua gravidade média sustenta uma conclusão que constitui um dos pontos analíticos centrais desta seção: o crescimento estatístico dos incidentes não equivale a colapso da estabilidade política do estreito, tampouco indica retomada de disputas territoriais entre os Estados ribeirinhos. Trata-se, antes, de deterioração pontual da estabilidade operacional, concentrada em furtos oportunistas de baixa violência, que convive com a manutenção da cooperação institucional entre Indonésia, Malásia e Singapura e com a ausência de incidentes de sequestro de tripulação na região do Mar de Sulu-Celebes há cinco anos consecutivos (ReCAAP ISC, 2025). A distinção entre estabilidade política e estabilidade operacional, introduzida na fundamentação teórica a partir de Bueger (2015), mostra-se aqui empiricamente sustentada: é possível que a segunda se deteriore sem que a primeira seja afetada, o que recomenda cautela contra leituras alarmistas baseadas exclusivamente no número absoluto de incidentes, sem qualificação de sua gravidade.

3.4 Rotas alternativas e limitações

Em cenário de disrupção severa de Malaca, as alternativas disponíveis são os Estreitos de Sunda e de Lombok, na Indonésia, ou o contorno completo do arquipélago indonésio (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2025). Nenhuma dessas opções é equivalente em custo ou eficiência: os Estreitos de Sunda e Lombok impõem acréscimo de distância e tempo de viagem, ao passo que o contorno integral do arquipélago representa a alternativa mais onerosa, por ampliar substancialmente a distância percorrida (STRAUSS CENTER, [s.d.]). A entrada em operação do gasoduto e do oleoduto Mianmar-China, que conecta portos no golfo de Bengala à província chinesa de Yunnan, oferece rota alternativa parcial, mas restrita ao volume que a infraestrutura de dutos comporta, sendo incapaz de substituir a capacidade de transporte marítimo de Malaca (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2017).

A análise dessas alternativas permite qualificar de modo mais preciso a natureza da vulnerabilidade de Malaca: não se trata de vulnerabilidade absoluta, no sentido de ausência total de rotas substitutas, mas de vulnerabilidade relativa, decorrente do custo elevado e da limitação de capacidade das alternativas existentes. Essa constatação é relevante para as seções seguintes, na medida em que orienta a análise dos efeitos de eventual instabilidade: o problema central não é a impossibilidade de contornar o estreito, mas o custo econômico do desvio, propagado por meio dos mercados de frete e de seguro para o restante do sistema de transporte marítimo mundial.

4 REGIME JURÍDICO E GOVERNANÇA DO ESTREITO

4.1 Passagem em trânsito na UNCLOS

Conforme já introduzido na fundamentação teórica, o regime de passagem em trânsito previsto nos artigos 37 a 44 da CNUDM aplica-se aos estreitos que conectam uma parte do alto-mar ou uma zona econômica exclusiva a outra parte do alto-mar ou zona econômica exclusiva — hipótese em que se enquadra o Estreito de Malaca, que liga o oceano Índico ao mar da China Meridional (NAÇÕES UNIDAS, 1982). O artigo 39 impõe aos navios e aeronaves em passagem em trânsito o dever de transitar sem demora, de abster-se de ameaça ou uso da força contra os Estados ribeirinhos e de cumprir os regulamentos internacionais de segurança da navegação e de prevenção da poluição (NAÇÕES UNIDAS, 1982). Em contrapartida, os artigos 41 e 42 autorizam os Estados costeiros a designar rotas marítimas e sistemas de separação de tráfego e a editar normas relativas à segurança da navegação, à regulação do tráfego marítimo e à prevenção da poluição — desde que tais medidas não tenham, na prática, o efeito de impedir, dificultar ou discriminar a passagem em trânsito (NAÇÕES UNIDAS, 1982).

Verifica-se, a partir desse arranjo, que a soberania dos Estados ribeirinhos de Malaca — Indonésia, Malásia e Singapura — não é absoluta. Sustenta-se, nesta pesquisa, que a CNUDM opera como limite jurídico ao exercício unilateral de competências sobre o estreito: nenhum dos três Estados pode, isoladamente, restringir ou condicionar a passagem de embarcações estrangeiras a autorizações prévias, tampouco impor pedágios ou suspender o trânsito por motivos de segurança nacional, hipótese expressamente vedada pelo artigo 44 (NAÇÕES UNIDAS, 1982). Esse traço distingue a passagem em trânsito da passagem inocente aplicável ao mar territorial comum, que admite, em certas hipóteses, suspensão temporária por parte do Estado costeiro (NAÇÕES UNIDAS, 1982).

4.2 Soberania dos Estados costeiros e interesse internacional

A limitação da soberania costeira sobre estreitos internacionais não decorre de concessão unilateral dos Estados ribeirinhos, mas de reconhecimento, pela própria comunidade internacional, de que determinadas passagens marítimas desempenham função sistêmica que transcende o interesse doméstico de quem as margeia. A previsão, no artigo 43 da CNUDM, de cooperação entre Estados ribeirinhos e Estados usuários para o custeio de auxílios à navegação e para a prevenção, redução e controle da poluição (NAÇÕES UNIDAS, 1982) é

indicativa dessa lógica: reconhece-se que a manutenção da navegabilidade do estreito é ônus compartilhado, e não encargo exclusivo do Estado costeiro.

A partir dos elementos examinados, defende-se que essa arquitetura normativa reduz — sem eliminar — o risco de interrupções unilaterais motivadas por disputas políticas bilaterais entre os Estados ribeirinhos ou entre estes e terceiros Estados. A CNUDM fornece previsibilidade normativa: qualquer tentativa de restrição unilateral e discriminatória à passagem em trânsito configuraria violação de obrigação internacional assumida pelos Estados ribeirinhos ao ratificarem a Convenção. Essa previsibilidade jurídica não elimina, contudo, os riscos operacionais, criminais e ambientais examinados na seção anterior, os quais decorrem de fatores físicos e criminais que a norma jurídica não tem o condão de suprimir por si só, dependendo de capacidade institucional efetiva de fiscalização e repressão.

4.3 Segurança da navegação e cooperação regional

A efetividade do regime jurídico depende de mecanismos institucionais de cooperação entre os Estados ribeirinhos, no plano da segurança da navegação, e entre Estados ribeirinhos e Estados usuários, no plano do enfrentamento à criminalidade marítima. O ReCAAP, cujo Centro de Compartilhamento de Informações monitora e divulga dados sobre incidentes de pirataria e roubo armado na Ásia, constitui exemplo desse tipo de governança compartilhada, reunindo Estados ribeirinhos e Estados terceiros interessados na segurança da rota (ReCAAP ISC, 2025). No plano da segurança da navegação, a designação de sistemas de separação de tráfego no Estreito de Singapura, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), busca reduzir o risco de colisão em um dos trechos mais congestionados do mundo.

A partir dos elementos reunidos nesta seção, conclui-se que a proteção jurídica da passagem em trânsito e a cooperação institucional entre Estados ribeirinhos e usuários reduzem, mas não eliminam, os riscos operacionais, criminais e ambientais associados a Malaca. A estabilidade do estreito resulta, portanto, da combinação entre previsibilidade normativa internacional e capacidade efetiva de execução regional — e é justamente essa combinação, e não apenas a existência formal da norma, que sustenta a conclusão de que a estabilidade de Malaca constitui interesse compartilhado por Estados que, como o Brasil, dela não fazem uso direto, mas que integram cadeias produtivas conectadas, ainda que indiretamente, aos fluxos que por ali transitam.

5 ESTABILIDADE DE MALACA E ECONOMIA GLOBAL

5.1 Vulnerabilidade das cadeias globais

A concentração de fluxos energéticos e comerciais em Malaca insere-se em contexto mais amplo de vulnerabilidade estrutural do sistema global de transporte marítimo, responsável por mais de 80% do volume do comércio internacional de mercadorias (UNCTAD, 2025). O Relatório de Revisão do Transporte Marítimo de 2025, publicado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), descreve um ambiente de crescente volatilidade, marcado por desvios de rotas tradicionais, elevação de custos e redução da previsibilidade logística (UNCTAD, 2025). Embora esse relatório não trate especificamente de uma disrupção em Malaca, seus dados sobre a crise de navegação no mar Vermelho oferecem parâmetro empírico relevante — por analogia, e não por identidade de causas — para dimensionar os efeitos potenciais de uma instabilidade em outro ponto de estrangulamento de magnitude comparável.

5.2 Energia, transportes, seguros e fretes

Segundo a UNCTAD (2025), a instabilidade na navegação pelo mar Vermelho, decorrente de ataques a embarcações a partir de 2023, levou o tráfego pelo Canal de Suez a níveis cerca de 70% inferiores à média de 2023, obrigando expressiva parcela da frota mundial a desviar-se pela rota do Cabo da Boa Esperança. Esse desvio ampliou as distâncias médias percorridas, elevando as toneladas-milha globais em 5,9% em 2024 — quase o triplo do crescimento do volume físico de carga transportada no mesmo período —, e pressionou os

índices internacionais de frete a contêiner, que se aproximaram dos patamares observados durante a pandemia de covid-19 (UNCTAD, 2025). Esse episódio ilustra, de forma empiricamente verificável, o mecanismo geral segundo o qual uma disrupção localizada em um ponto de estrangulamento se propaga para o restante do sistema de transporte marítimo, mesmo para rotas e mercadorias que não transitam fisicamente pela área diretamente afetada.

É necessário, contudo, diferenciar com precisão o que é dado comprovado do que é inferência fundada em analogia. Os números relativos ao mar Vermelho e ao Canal de Suez são dados comprovados, extraídos de relatório oficial da UNCTAD. Já a projeção de que uma disrupção equivalente em Malaca produziria efeitos de magnitude semelhante constitui inferência fundamentada em padrão observado em outra disrupção marítima recente, não um dado direto sobre Malaca. Essa inferência é metodologicamente legítima — dado que ambos são pontos de estrangulamento estruturais do sistema global de transporte marítimo —, mas deve ser apresentada como tal, e não como fato comprovado, sob pena de comprometer o rigor científico da análise.

Aplicando esse raciocínio a Malaca, sustenta-se que os efeitos de uma eventual instabilidade não dependeriam necessariamente do fechamento total do estreito — cenário de baixa probabilidade, dada a cooperação institucional descrita na seção anterior —, mas poderiam decorrer de instabilidades graduais, como o aumento de incidentes de roubo armado, elevação dos prêmios de seguro para embarcações que transitam pela área classificada como de risco pelos mercados de seguro marítimo, ou congestionamentos operacionais. Esses fatores, ainda que não interrompam integralmente o fluxo, reduzem a previsibilidade logística e elevam custos de forma incremental, afetando o planejamento de cadeias produtivas que dependem de prazos de entrega estáveis.

5.3 Efeitos sistêmicos de uma eventual instabilidade

A partir dos elementos reunidos, é possível sistematizar os canais pelos quais uma instabilidade em Malaca se propagaria para a economia global: (i) elevação do preço internacional do petróleo e de seus derivados, em razão da concentração de fluxo energético já demonstrada na seção 3; (ii) aumento dos custos de frete marítimo, transmitido a todas as rotas que competem por capacidade de transporte no sistema global, e não apenas àquelas que atravessam fisicamente o estreito; (iii) elevação dos prêmios de seguro marítimo para embarcações operando na região classificada como de maior risco; (iv) realocação de navios entre rotas, com efeitos sobre a oferta de capacidade de transporte em escala mundial; e (v) propagação desses custos para cadeias produtivas dependentes de insumos importados por via marítima, sobretudo em economias industrializadas com forte dependência de energia importada, como é o caso da Coreia do Sul.

Compreendida dessa forma, a vulnerabilidade associada a Malaca não decorre exclusivamente da possibilidade teórica de fechamento total da rota, hipótese de baixíssima probabilidade e sem precedente histórico documentado, mas também — e sobretudo — da possibilidade, empiricamente mais plausível, de instabilidades graduais e recorrentes, capazes de elevar custos e reduzir previsibilidade de forma incremental. É esse segundo mecanismo, e não o cenário extremo de bloqueio total, que a partir dos elementos reunidos, é possível sistematizar os canais pelos quais uma instabilidade em Malaca se propagaria para a economia global: (i) elevação do preço internacional do petróleo e de seus derivados, em razão da concentração de fluxo energético já demonstrada na seção 3; (ii) aumento dos custos de frete marítimo, transmitido a todas as rotas que competem por capacidade de transporte no sistema global, e não apenas àquelas que atravessam fisicamente o estreito; (iii) elevação dos prêmios de seguro marítimo para embarcações operando na região classificada como de maior risco; (iv) realocação de navios entre rotas, com efeitos sobre a oferta de capacidade de transporte em escala mundial; e (v) propagação desses custos para cadeias produtivas dependentes de insumos importados por via marítima, sobretudo em economias industrializadas com forte dependência de energia importada, como é o caso da Coreia do Sul.

6 REFLEXOS NAS RELAÇÕES BRASIL–COREIA DO SUL

6.1 Justificativa e relevância do recorte bilateral

Retomando a justificativa apresentada na introdução, cabe aprofundar por que a relação Brasil–Coreia do Sul constitui recorte cientificamente relevante para a análise dos efeitos indiretos de Malaca. A Coreia do Sul é economia industrializada de dimensão considerável — décima terceira maior do mundo em Produto Interno Bruto em 2025, segundo estimativas da Economist Intelligence Unit citadas pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) — e figurou, no mesmo ano, como o décimo terceiro parceiro comercial do Brasil, com corrente de comércio bilateral de US\$ 10,8 bilhões (APEXBRASIL, 2026). O estoque de investimento estrangeiro direto sul-coreano no Brasil alcançou US\$ 8,9 bilhões em 2024, posicionando a Coreia do Sul como o quarto maior investidor asiático no país, atrás de China, Japão e Singapura (APEXBRASIL, 2026), com presença de empresas como Samsung, LG, Hyundai e POSCO em setores de eletroeletrônicos, automóveis e siderurgia.

Diferentemente da China, cuja relação com Malaca e com a segurança energética asiática já é objeto de extensa literatura acadêmica — em razão, sobretudo, do que a própria liderança chinesa denominou “dilema de Malaca” —, a Coreia do Sul permanece pouco explorada nesse debate, apesar de apresentar grau de dependência energética externa comparável e de manter relação comercial crescente e complementar com o Brasil. Não se pretende, com isso, comparar exaustivamente os dois países asiáticos, o que fugiria ao escopo desta pesquisa; a comparação limita-se a demonstrar que o recorte adotado preenche lacuna identificável na literatura, sem prejuízo do reconhecimento de que a China possui peso comercial e geopolítico superior ao da Coreia do Sul na região.

A esse fator de originalidade acadêmica soma-se a expansão da Hallyu no Brasil

— fenômeno de projeção da cultura popular sul-coreana que inclui música, audiovisual, gastronomia e cosméticos, e que tem sido analisado pela literatura de Relações Internacionais como instrumento de poder brando na acepção de Nye (2004), amplificando o interesse social e institucional brasileiro pela Coreia do Sul (OLIVEIRA, 2025). Esse fenômeno cultural não constitui fundamento autônomo da escolha metodológica, mas reforça, de forma complementar, a atualidade do recorte, ao evidenciar que a aproximação entre os dois países extrapola a esfera estritamente comercial e alcança também dimensões turística, educacional e de consumo.

6.2 Estrutura e complementaridade do comércio

A pauta exportadora brasileira para a Coreia do Sul concentra-se em produtos primários e semimanufaturados. Segundo dados do Comex Stat, sistematizados pela ApexBrasil (2026) com base em dados coletados em 2025, os três principais grupos de produtos exportados pelo Brasil — óleos brutos de petróleo (32,6% da pauta), minério de ferro (13,1%) e farelo de soja (9,2%) — respondem, isoladamente, por 54,9% do total exportado, o que caracteriza pauta de concentração média. Entre os produtos com maior crescimento médio anual no período de 2021 a 2025, destacam-se o café não torrado (34,6% ao ano) e as carnes de aves (16,7% ao ano), atribuídos, respectivamente, ao aumento do consumo de café no mercado sul-coreano e à competitividade de preço da proteína animal brasileira (APEXBRASIL, 2026).

Já a pauta importadora brasileira originária da Coreia do Sul é caracterizada por bens de maior valor agregado tecnológico: válvulas e tubos termiônicos — categoria que inclui componentes semicondutores — responderam por 23,3% do total importado em 2025, seguidos por partes e acessórios de veículos automotivos (8,5%), motores de pistão (5,2%) e produtos farmacêuticos (4,7%) (APEXBRASIL, 2026). Verifica-se, assim, assimetria estrutural nas posições ocupadas pelos dois países nas cadeias globais de valor: o Brasil participa como fornecedor de energia, minério e alimentos, ao passo que a Coreia do Sul participa como economia industrial e tecnológica, ao mesmo tempo dependente da importação de energia e matérias-primas para sustentar sua produção manufatureira.

Essa complementaridade produtiva é o elemento que conecta analiticamente a estabilidade de Malaca à relação bilateral, na medida em que a Coreia do Sul depende de importações energéticas transportadas por rotas marítimas que incluem, entre outras, o Estreito de Malaca — o país figura, ao lado do Japão, entre os maiores importadores mundiais de gás natural liquefeito transportado por essa via (U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2017) —, ao passo que o Brasil

depende, para colocar sua produção primária no mercado sul-coreano e para adquirir componentes industriais coreanos, do sistema global de frete marítimo, cujos custos são sensíveis a disrupções em pontos de estrangulamento distantes.

6.3 Investimentos, tecnologia, cooperação e Hallyu

Além do comércio de mercadorias, a relação bilateral compreende fluxos de investimento direto, cooperação tecnológica e aproximação cultural. O Brasil busca aprofundar parcerias com investidores sul-coreanos no setor de minerais críticos — lítio, níquel, grafita e terras raras —, mecanismo em que convergem o interesse coreano em garantir suprimento e o interesse brasileiro em avançar no processamento desses recursos em território nacional (APEXBRASIL, 2026). Entre 2015 e 2025, foram registrados 44 projetos de investimento greenfield de empresas sul-coreanas no Brasil, concentrados em eletroeletrônicos e bens de consumo, com destaque para Samsung e LG (APEXBRASIL, 2026).

No plano governamental, esse movimento de aproximação também se refletiu na visita oficial do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva à Coreia do Sul, realizada em fevereiro de 2026, ocasião em que foram discutidas iniciativas voltadas ao fortalecimento da cooperação econômica, tecnológica e comercial entre os dois países. Esse contexto demonstra que a parceria bilateral vem sendo ampliada não apenas pelo setor privado, mas também por iniciativas diplomáticas de alto nível.

A esse quadro soma-se a Hallyu, que, embora não seja objeto central desta pesquisa, contribui para ampliar o interesse da sociedade brasileira pela Coreia do Sul, estimulando consumo de produtos culturais, turismo, intercâmbio educacional e interesse por marcas sul-coreanas de cosméticos e eletrônicos (OLIVEIRA, 2025). Compreendida à luz do conceito de poder brando de Nye (2004), a Hallyu funciona como vetor de diversificação das relações bilaterais, tornando-as mais amplas do que a estrita relação de importação e exportação de mercadorias, e reforçando, no plano simbólico, a relevância do recorte metodológico adotado neste artigo.

6.4 Canais de transmissão dos impactos

A partir da caracterização da complementaridade produtiva e dos canais sistêmicos identificados na seção 5, é possível especificar como uma eventual instabilidade em Malaca poderia repercutir sobre a relação Brasil–Coreia do Sul, sem que se afirme dependência física direta das mercadorias transacionadas em relação a essa rota específica. Primeiro, a elevação do custo de energia na Coreia do Sul, decorrente de disrupção em rota de suprimento energético, tende a repercutir sobre o custo de produção de bens industriais intensivos em energia, entre os quais os semicondutores e componentes eletrônicos que compõem parcela relevante das exportações coreanas ao Brasil — o que poderia se traduzir, ao longo da cadeia produtiva, em produtos mais caros destinados ao mercado brasileiro. Segundo, a elevação global dos fretes marítimos, evidenciada de forma comprovada no episódio do mar Vermelho (UNCTAD, 2025), afeta as duas direções do comércio bilateral, elevando o custo de transporte tanto das exportações brasileiras de commodities quanto das importações brasileiras de bens industriais coreanos. Terceiro, componentes sul-coreanos mais caros ou sujeitos a maior variabilidade de prazo podem comprometer cadeias produtivas brasileiras que deles dependem, notadamente na indústria automotiva e eletroeletrônica. Quarto, matérias-primas brasileiras exportadas à Coreia do Sul podem sofrer alteração de competitividade e de demanda em cenários de retração da atividade industrial coreana provocada por choques energéticos.

Sustenta-se, como uma das principais contribuições científicas deste artigo, a seguinte tese: a importância do Estreito de Malaca para o comércio Brasil–Coreia do Sul não depende exclusivamente da passagem física das mercadorias transacionadas entre os dois países por essa rota específica — hipótese que, até onde a pesquisa documental permitiu apurar, carece de comprovação por fonte oficial de logística de cargas —, mas decorre principalmente da integração global dos mercados de energia, transporte marítimo, seguros e insumos industriais, integração essa que conecta indiretamente qualquer economia inserida em cadeias globais de valor aos pontos de estrangulamento estruturais do sistema de transporte marítimo mundial, ainda que ela não faça uso direto e sistemático de uma rota específica.

6.5 Limites da dependência direta e predominância dos efeitos indiretos

É preciso reconhecer, com o rigor científico que a pesquisa exige, os limites da análise desenvolvida. Não foi identificada, nas fontes oficiais consultadas — Comex Stat/MDIC, UN Comtrade e relatórios de comércio exterior da ApexBrasil —, comprovação de que parcela quantificada e específica do comércio bilateral entre Brasil e Coreia do Sul atravessasse fisicamente o Estreito de Malaca. Essa lacuna documental não invalida a análise dos efeitos indiretos e sistêmicos desenvolvida nesta seção, mas impõe limite claro ao alcance das conclusões: não se pode afirmar, com base nos dados disponíveis, a existência de dependência física direta e quantificada da relação bilateral em relação a essa rota específica.

Os dados permitem concluir, portanto, que os principais impactos identificáveis entre a estabilidade de Malaca e o comércio Brasil–Coreia do Sul são indiretos, econômicos e sistêmicos — transmitidos pela integração dos mercados globais de energia, frete e insumos industriais —, e não impactos diretos e quantificáveis sobre fluxos físicos de mercadorias entre os dois países. Essa conclusão parcial confirma parcialmente, e não integralmente, a hipótese formulada na introdução, tema que é retomado de forma sistemática nas considerações finais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O problema de pesquisa que orientou este artigo indagava em que medida a estabilidade do Estreito de Malaca produz reflexos sobre as relações comerciais entre Brasil e Coreia do Sul. A resposta construída ao longo da análise é a de que tais reflexos existem, mas se manifestam de forma predominantemente indireta e sistêmica, e não por dependência física direta das mercadorias transacionadas entre os dois países em relação a essa rota específica.

A hipótese formulada — de que os efeitos são predominantemente indiretos e sistêmicos, transmitidos pelos mercados globais de energia, fretes, seguros e insumos industriais — foi parcialmente confirmada. Confirma-se a existência de canais de transmissão plausíveis e teoricamente fundamentados entre a estabilidade de Malaca e a economia coreana, dada a dependência energética estrutural da Coreia do Sul e sua inserção como principal fornecedora de bens industriais e tecnológicos ao Brasil dentre os países asiáticos analisados. Não se confirma, contudo, e tampouco poderia ter sido diferente diante da ausência de dados de rastreamento logístico público e desagregado, a existência de dependência física direta e quantificada do comércio bilateral em relação à passagem por Malaca.

O objetivo geral do artigo — analisar a relação entre a estabilidade do Estreito de Malaca e a dinâmica econômica global contemporânea, identificando os canais pelos quais eventual instabilidade nessa rota poderia repercutir sobre o comércio entre Brasil e Coreia do Sul — foi alcançado. Os objetivos específicos contribuíram de forma cumulativa para essa resposta: a articulação entre o conceito de segurança marítima de Bueger (2015) e o regime jurídico da CNUDM permitiu compreender Malaca simultaneamente como espaço de risco operacional e criminal e como infraestrutura protegida por regime jurídico internacional que limita a discricionariedade dos Estados ribeirinhos; a caracterização física e energética do estreito evidenciou a concentração de fluxos que o torna estruturalmente relevante para a economia global; o exame do regime da passagem em trânsito demonstrou que a estabilidade jurídica de Malaca constitui interesse da comunidade internacional, e não questão

exclusivamente doméstica ou regional; a análise dos efeitos sistêmicos, amparada na analogia com a disrupção do mar Vermelho documentada pela UNCTAD (2025), permitiu qualificar os mecanismos de propagação de custos sem incorrer em superestimação de seus efeitos; e a análise da estrutura do comércio Brasil–Coreia do Sul permitiu identificar, de forma concreta, os canais pelos quais tais efeitos sistêmicos poderiam alcançar a relação bilateral.

A principal contribuição científica deste artigo consiste em deslocar o debate sobre a relevância de Malaca do eixo exclusivamente centrado na Ásia Oriental para uma perspectiva que reconhece a inserção de economias geograficamente distantes — como a brasileira — em cadeias globais conectadas, ainda que indiretamente, aos pontos de estrangulamento estruturais do sistema de transporte marítimo mundial. Ao fazê-lo por meio do recorte específico das relações entre Brasil e Coreia do Sul, o artigo contribui para preencher lacuna identificável na literatura, concentrada, em regra, na relação entre Malaca e a China.

Como limitações da pesquisa, reconhece-se a ausência de dados públicos desagregados sobre as rotas físicas efetivamente utilizadas pelas cargas transacionadas entre Brasil e Coreia do Sul, o que impede a quantificação exata dos efeitos indiretos identificados. Reconhece-se, ainda, o caráter necessariamente inferencial da analogia estabelecida entre a disrupção do mar Vermelho e um cenário hipotético de instabilidade em Malaca, dado que se tratam de rotas e contextos geopolíticos distintos. Recomenda-se, para pesquisas futuras, a realização de estudos que incorporem dados de rastreamento logístico de cargas (Automatic Identification System — AIS) para mensurar com maior precisão a exposição efetiva de cadeias produtivas brasileiras e sul-coreanas a rotas que atravessam Malaca, bem como estudos comparativos entre os efeitos de disrupções em diferentes pontos de estrangulamento sobre economias latino-americanas.

Por fim, cabe registrar reflexão de caráter mais amplo sobre o significado da estabilidade dos estreitos internacionais no sistema contemporâneo de comércio. A preservação da navegabilidade, da previsibilidade jurídica e da segurança operacional do Estreito de Malaca não interessa apenas à Indonésia, à Malásia e a Singapura, tampouco se limita ao interesse direto da China, do Japão e da Coreia do Sul. Alcança, por meio da integração dos mercados globais de energia, transporte e produção, também Estados que, como o Brasil, não margeiam o estreito e nele não navegam diretamente com frequência relevante, mas que participam de um sistema econômico mundial estruturado em torno de um número reduzido de passagens físicas obrigatórias. Nesse sentido, a estabilidade de Malaca constitui, em última análise, bem coletivo cuja manutenção transcende o interesse regional e se projeta como condição de funcionamento do próprio comércio internacional contemporâneo.

REFERÊNCIAS

APEXBRASIL – AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E

INVESTIMENTOS. Coreia do Sul: perfil de comércio e investimentos. Brasília: ApexBrasil, jan. 2026. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2026/02/perfil-comercio-brasil-coreia-do-sul.pdf>. Acesso em: mar/jul. 2026.

BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 mar. 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-32853-5-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: mar/jul. 2026.

BUEGER, Christian. What is maritime security? Marine Policy, v. 53, p. 159-164, mar. 2015. Disponível em: <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/68143/9/1-s2.0-S0308597X14003327-main.pdf>.

Acesso em: mar/jul. 2026.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. Londres: IMO, [s.d.].a. Disponível em: [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx). Acesso em: mar/jul. 2026.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). SOLAS XI-2 and the ISPS Code.

Londres: IMO, [s.d.].b. Disponível em: <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx>.

Acesso em: mar/jul. 2026.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S. Power and interdependence. 4. ed. Boston: Longman, 2012 [1977]. Disponível em: [http://slantchev.ucsd.edu/courses/ps240/05%20Cooperation%20with%20States%20as%20Unitary%20Actors/Keohane%20&%20Nye%20-%20Power%20and%20interdependen%20\[Ch%201-3\].pdf](http://slantchev.ucsd.edu/courses/ps240/05%20Cooperation%20with%20States%20as%20Unitary%20Actors/Keohane%20&%20Nye%20-%20Power%20and%20interdependen%20[Ch%201-3].pdf). Acesso em: mar/jul. 2026.

NAÇÕES UNIDAS. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Montego Bay, 10 dez. 1982. Tradução oficial em língua portuguesa. In: BIBLIOTECA VIRTUAL DE DIREITOS HUMANOS DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Disponível em:

<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Convenção-das-Nações-Unidas-sobre-o-Direito-do-Mar-1982/parte-iii-iv-v-e-vi.html>. Acesso em: mar/jul. 2026.

NYE, Joseph S. Soft power: the means to success in world politics. Nova York: PublicAffairs, 2004. OLIVEIRA, Cristiane Vanessa Alves de. The Hallyu Wave as a strategic soft power tool: South Korea's cultural diplomacy in the 21st century. SciELO Preprints, 2025. DOI: 10.1590/SciELOPreprints.12388. Disponível em: <https://preprints.scielo.org/index.php/scielo/preprint/download/12388/22757>. Acesso em: mar/jul. 2026.

REGIONAL COOPERATION AGREEMENT ON COMBATING PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA – INFORMATION SHARING CENTRE (ReCAAP

ISC). Annual report: piracy and armed robbery against ships in Asia, 2025. Singapura: ReCAAP ISC, jan. 2026. Disponível em: <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202025.pdf>. Acesso em: mar/jul. 2026.

STRAUSS CENTER FOR INTERNATIONAL SECURITY AND LAW. Strait of Hormuz:

other chokepoints. Austin: The University of Texas at Austin, [s.d.]. Disponível em: <https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-other-chokepoints/>. Acesso em: mar/jul. 2026.

UN TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). Review of maritime transport 2025: staying the course in turbulent waters. Genebra: UNCTAD, 24 set. 2025. Disponível em: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>. Acesso em: 15 jul. 2026.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). World oil transit chokepoints critical to global energy security. Washington, DC: EIA, 1 dez. 2014. Disponível em: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=18991>. Acesso em: mar/jul. 2026.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). The Strait of Malacca, a key

oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans. Washington, DC: EIA, 2017. Disponível em: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452>. Acesso em: mar/jul. 2026.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). World oil transit chokepoints. Washington, DC: EIA, 2025. Disponível em: https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/. Acesso em: mar/jul. 2026.

WIKIPÉDIA. Estreito de Malaca. Wikipédia, a enciclopédia livre, 2026. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Estreito_de_Malaca. Acesso em: mar/jul. 2026.