

Relatório do Evento - Chokepoints e Geopolítica: Segurança dos Estreitos Marítimos Estratégicos e a Fragilidade das Cadeias Globais de Commodities

Programa de Geopolítica

Data: 25 de Junho, 2026

CONTEXTO

O fechamento do Estreito de Ormuz em março de 2026, desencadeado pela guerra no Golfo Pérsico, expôs um fato que a geopolítica contemporânea reconfirma: cerca de 80% do comércio mundial ocorre pelo mar e depende de um pequeno conjunto de passagens críticas: Ormuz, Bab-el-Mandeb, Suez, Malaca, Bósforo, Gibraltar e o Canal do Panamá.

Esses gargalos, porém, não são apenas artérias comerciais; são zonas de disputa geopolítica, ladeadas de bases militares, atravessadas por rivalidades entre grandes potências e permanentemente sujeitas a lógicas de contenção e projeção de força. Quando um desses pontos é perturbado, os efeitos se propagam em cascata por mercados de energia, alimentos e insumos em todo o planeta, e a linha entre crise comercial e crise de segurança se dissolve rapidamente. Para o Brasil, maior exportador de commodities agropecuárias do mundo e, ao mesmo tempo, o maior importador global de fertilizantes, entender essa geografia e essas dinâmicas é uma questão estratégica nacional.

Chokepoints como instrumentos de poder geopolítico

Os chokepoints marítimos sempre ocuparam posição central nos conflitos militares, e essa é uma constante que também permeia a conjuntura atual. Observamos o retorno a uma época em que disputas em torno dessas rotas constituem o novo normal da geopolítica em cada região do globo. No palco europeu, os estreitos de Dover e Gibraltar mantêm relativa estabilidade, salvo as pressões migratórias no segundo. Os estreitos dinamarqueses também

usufruem de certa tranquilidade para a navegação, no entanto, as tensões geopolíticas no Báltico podem representar uma ameaça para essa rota. Os Estreitos Turcos de Bósforo e Dardanelos, por sua vez, continuam como pontos de atenção, particularmente em razão do conflito russo-ucraniano.

No corredor do Oriente Médio, Suez e Bab-el-Mandeb acumulam instabilidades geopolíticas recorrentes. O Canal de Suez convive com risco permanente, enquanto Bab-el-Mandeb sofre perturbações mais agudas devido às ações dos Houthis. No entanto, é o Estreito de Ormuz que representa o caso mais emblemático da importância estratégica dos chokepoints. Desde a Segunda Guerra Mundial, é o principal gargalo energético do mundo, tendo consolidado sua centralidade nas décadas seguintes. Durante a Guerra dos Petroleiros, mais de 400 navios foram atingidos em suas proximidades, mas o estreito nunca chegou a ser fechado — até março de 2026.

Na Ásia, os estreitos de Malaca, Sunda e Lombok constituem as principais vias de acesso ao continente, enquanto o Estreito de Taiwan ocupa posição singular por concentrar simultaneamente relevância comercial e preocupação militar, sendo um dos primeiros pontos a serem afetados em cenário de conflito. Já no continente americano, o Canal do Panamá, ao conectar as costas atlântica e pacífica dos Estados Unidos, movimenta 7% do tráfego global de comércio, representando o principal gargalo da região. Para o país, o controle do estreito é central à sua grande estratégia na região; assim, a presença de outras potências na região, sobretudo a China, é interpretada por Washington não apenas como uma ameaça direta à liberdade de navegação, mas também à capacidade dos EUA de projetar poder militar e assegurar rotas comerciais.

Do ponto de vista estratégico, quatro desses estreitos se destacam por não oferecerem rotas alternativas consolidadas: os Estreitos Dinamarqueses; os Estreitos Turcos; Ormuz, que conta com dois oleodutos alternativos em construção, ainda insuficientes para absorver o escoamento global; e o Estreito de Taiwan, que possui alternativas técnicas, mas que permanece vulnerável a conflitos militares na região. Nesse contexto, a Rota do Ártico emerge como alternativa de longo prazo: ainda inviável economicamente, deverá tornar-se uma opção relevante nas próximas décadas, à medida que o aquecimento global acelerar o degelo da região. Ainda assim, a nova rota não está livre dos gargalos marítimos, sendo relevante notar que as Ilhas Diomedes, que separam Rússia e EUA a três milhas náuticas entre si, possuem potencial para se constituírem como novo chokepoint.

O caso de Ormuz

A lógica em torno de Ormuz ilustra um princípio mais amplo: quem controla o território possui vantagem sobre quem opera exclusivamente pelo mar, cuja capacidade de ação é mais limitada. No conflito em curso, os Estados Unidos declararam três objetivos ao início das operações: encerrar o programa nuclear iraniano, promover a mudança de regime e neutralizar as capacidades militares do Irã. Contudo, o fato de Teerã ainda conseguir fechar o estreito e atacar países aliados de Washington demonstra que ao menos um desses objetivos não foi alcançado de forma definitiva.

A situação de Ormuz também demonstra as vulnerabilidades de outras potências. A China carece de acesso a portos de águas profundas e quentes, limitação que a Rússia sempre buscou superar. O controle de Sebastopol, por exemplo, foi historicamente prioritário para garantir o acesso russo ao Mediterrâneo, acesso hoje severamente estrangido pelo controle turco sobre Bósforo e Dardanelos, ambos sob o guarda-chuva da OTAN. Para Pequim, a ausência de controle sobre Taiwan representa uma limitação estrutural à sua projeção de poder global. A vantagem geoestratégica dos Estados Unidos, materializada no acesso simultâneo a dois oceanos, sem impedimentos na vizinhança, não passa despercebida pela China.

A dimensão estratégica da Ásia

O principal teatro da disputa geopolítica contemporânea é o Indo-Pacífico, no qual Taiwan se configura como o atual centro de gravidade. Embora permaneça profundamente ancorada no controle de recursos e das rotas marítimas, a competição entre as grandes potências deixou de ser exclusivamente armamentista e passou a incorporar, de forma crescente, a dimensão tecnológica.

Nesse contexto, a posição geográfica da China constitui um dos principais condicionantes de sua estratégia marítima e comercial. O país encontra-se cercado por sucessivas cadeias de ilhas, muitas delas objeto de reivindicações territoriais sobrepostas entre Pequim e outros países da região. Como consequência, seu acesso ao oceano e às principais rotas de comércio permanece fortemente dependente de estreitos e de áreas marítimas disputadas.

Essa configuração sustenta uma crescente competição entre as duas principais potências marítimas da atualidade, Estados Unidos e China, na qual Pequim parte de uma posição de relativa desvantagem geográfica. Em resposta a esse cenário, a Marinha chinesa expandiu significativamente sua capacidade operacional nas últimas décadas, ampliando o alcance de suas atividades no Indo-Pacífico, com presença crescente no Mar do Sul da China e em rotas como o Estreito de Malaca.

Nesse sentido, Malaca representa a maior vulnerabilidade chinesa nesse quadro: por ali transita cerca de 80% das importações energéticas do país, e trata-se de uma passagem de fácil bloqueio. Os estreitos de Sunda e Lombok, embora operem sob um regime jurídico distinto, também figuram como gargalos relevantes. Em resposta a essas vulnerabilidades, a China vem investindo na construção de infraestrutura logística terrestre em países como Mianmar e Paquistão, buscando criar corredores alternativos de acesso ao Oceano Índico e reduzir sua dependência das rotas tradicionais.

Segurança Econômica e Vulnerabilidades: O caso brasileiro

A inserção do Brasil na economia global é marcada por uma elevada concentração da pauta exportadora em commodities: agronegócio, petróleo e minerais críticos são exportados predominantemente em sua forma bruta, respondendo por cerca de 75% das exportações totais do país. Em segmentos como petróleo, minério de ferro e produtos agroalimentares, o Brasil ocupa posição competitiva de destaque. A participação ainda incipiente de energias renováveis na pauta comercial, por sua vez, representa um potencial de expansão expressivo, sobretudo diante das vulnerabilidades associadas à dependência de petróleo, agravadas pelo conflito no Irã.

As fragilidades estruturais, no entanto, são igualmente significativas. O Brasil apresenta elevada dependência externa em fertilizantes, derivados de petróleo, gás natural e mineração, quadro que é agravado por deficiências logísticas e de infraestrutura. Nesse contexto, a Rota Bioceânica, que pretende conectar o Centro-Oeste brasileiro aos portos do Pacífico sul-americano, tem o potencial de diversificar as rotas de escoamento brasileiras, reduzindo a participação das vias atlânticas e dos estreitos a elas associados, e encurtando distâncias para os mercados asiáticos.

Ainda assim, em termos de produção, as vulnerabilidades permanecem. O país detém o maior superávit comercial de commodities agrícolas do mundo, mas figura ao lado da Índia entre os maiores déficits comerciais em fertilizantes. Embora possua em seu território tanto minerais críticos quanto minerais essenciais¹, o Brasil não os explora de forma suficiente, o que o torna dependente de importações em praticamente todos os macronutrientes. A dependência externa em fertilizantes é expressiva em todos os insumos fundamentais: aproximadamente 90% do nitrogênio consumido é importado, assim como cerca de 75% do fósforo, mais de 95% do potássio e mais de 95% do enxofre. Nesse contexto, interrupções em corredores marítimos estratégicos afetam diretamente a competitividade do

¹ Distinguem-se duas categorias: minerais críticos, como lítio, cobalto e terras raras, essenciais à transição energética e à defesa, cuja criticidade decorre da concentração geográfica da oferta; e minerais para fertilizantes, como potássio, fósforo e nitrogênio, cuja relevância é agroindustrial e vinculada à segurança alimentar.

agronegócio brasileiro, com impactos sobre a segurança alimentar e a estabilidade econômica do país.

O potássio merece atenção particular: não há alternativa viável de produção nacional, e o Brasil importa o insumo predominantemente da Rússia. A abertura de uma unidade produtiva da BHP no Canadá representa uma oportunidade de diversificação relevante, especialmente no contexto das negociações do acordo Mercosul-Canadá. No segmento de nitrogenados, o gás natural constitui a via de produção mais competitiva, porém seu custo no Brasil é aproximadamente três vezes superior ao praticado internacionalmente, limitando a viabilidade de uma política de substituição de importações no setor.

Recomendações

Com base nos diagnósticos apresentados no evento, 3 eixos principais foram identificados para fortalecer a posição brasileira:

1. Diversificar as fontes de fertilizantes, especialmente potássio

A dependência quase exclusiva da Rússia para o suprimento de potássio representa um risco estratégico direto em cenários de instabilidade marítima ou política. A abertura da unidade da BHP no Canadá, combinada com as negociações do acordo Mercosul-Canadá, oferece uma janela concreta de diversificação que deve ser ativamente explorada.

2. Investir em infraestrutura logística para mitigar custos

A distância do Brasil em relação aos centros econômicos globais já impõe custos estruturalmente mais elevados, agravados pelas ineficiências internas de infraestrutura. Melhorias logísticas são indispensáveis para que o país preserve sua competitividade em commodities quando rotas marítimas são perturbadas.

3. Adotar uma abordagem integrada para a gestão de vulnerabilidades logísticas

Recomenda-se que o Brasil desenvolva um marco institucional capaz de articular três dimensões interdependentes: o agronegócio e o fluxo de commodities, monitorando os impactos de perturbações em rotas estratégicas sobre exportações; a diversificação comercial e logística; e a segurança, enquanto dimensão transversal que condiciona a competitividade e a estabilidade das cadeias de suprimento.