

Os gargalos marítimos do planeta e seus riscos para o agronegócio brasileiro

Cerca de 80% do comércio mundial, em volume, viaja por mar. E esse comércio depende essencialmente de um número reduzido de gargalos geográficos

Existe uma lição que a história ensina desde o século XV e que a geopolítica contemporânea insiste em reconfirmar: quem controla os estreitos controla o comércio, e quem controla o comércio molda o poder global. Os portugueses entenderam isso quando dominaram Ormuz, Goa e Malaca como as três chaves para o sistema imperial asiático. Seis séculos depois, o mundo ainda gira em torno de sete passagens estreitas e a crise aberta pela guerra no Golfo Pérsico em março de 2026 veio lembrar ao planeta, de forma brutal, que essa lição nunca foi superada.

Cerca de 80% do comércio mundial, em volume, viaja por mar. E esse comércio depende de um punhado de gargalos geográficos: Ormuz, Bab-el-Mandeb, Suez, Malaca, Bósforo, Gibraltar e o Canal do Panamá. São os chamados chokepoints, pontos de estrangulamento onde a geografia se converte em poder. O controle desses gargalos não exige orçamento militar colossal. Basta ter posição geográfica e disposição para usá-la.

Estreitos estratégicos

Pontos de estrangulamento das rotas marítimas globais

ROTAS MARÍTIMAS: — ROTAS PRIMÁRIAS — ROTAS SECUNDÁRIAS - - - ROTAS MINORITÁRIAS ■ MAIORES EXPORTADORES DE FERTILIZANTES PARA O BRASIL

INDICADORES DE RISCO POR REGIÃO: ● RISCO CRÍTICO ● RISCO ALTO ● RISCO MÉDIO ● RISCO BAIXO



FONTE: ELABORADO PELO INSPER AGRO GLOBAL COM BASE NOS DADOS DO NATURAL EARTH DATA E GLOBAL SHIPPING LANES / INFOGRÁFICO

Quando o Irã declarou o Estreito de Ormuz fechado no início de março, após os ataques coordenados de EUA e Israel contra instalações militares e nucleares iranianas, o mundo acordou para uma realidade que analistas vinham alertando há anos: a globalização não se

sustenta sobre estradas. Sustenta-se sobre rotas marítimas que convergem, inevitavelmente, em meia dúzia de passagens críticas.

Quando se fala nesses canais e estreitos, o debate costuma ficar restrito ao petróleo. Mas quem olha com cuidado para os fluxos globais de comércio percebe que esses gargalos são igualmente críticos para grãos, proteínas animais, açúcar, celulose, fertilizantes e outros insumos agrícolas. Para um país como o Brasil - que em 2025 exportou US\$ 170 bilhões em produtos do agronegócio e importa praticamente todos os seus fertilizantes -, entender o que passa por cada um desses pontos de estrangulamento é uma questão de estratégia nacional, e não apenas de curiosidade geográfica.

Situam-se no Oceano Índico três grandes estreitos (Bab-el-Mandeb, Ormuz e Malaca), cuja importância estratégica remonta às grandes navegações. Setenta por cento do petróleo do planeta e 50% do tráfego de contêineres do mundo passam por pelo menos um desses estreitos. A eles somam-se o Canal de Suez, os estreitos turcos do Bósforo e Dardanelos, o Canal do Panamá e o Estreito de Gibraltar que, juntos, formam o sistema nervoso do comércio global de commodities. Uma perturbação em qualquer um desses pontos não fica circunscrita a uma região: ela se propaga em cascata por mercados de energia, alimentos e insumos em todo o planeta.

O descompasso entre o petróleo e seus derivados

No Brasil, temos o hábito de nos preocupar apenas com o acesso aos mercados compradores dos produtos do agronegócio. Raramente nos debruçamos sobre a outra face da equação: a vulnerabilidade nos insumos. A crise de 2026 está expondo, de forma brutalmente clara, essa fragilidade estrutural. E ela tem dois vetores principais: derivados de petróleo e fertilizantes.

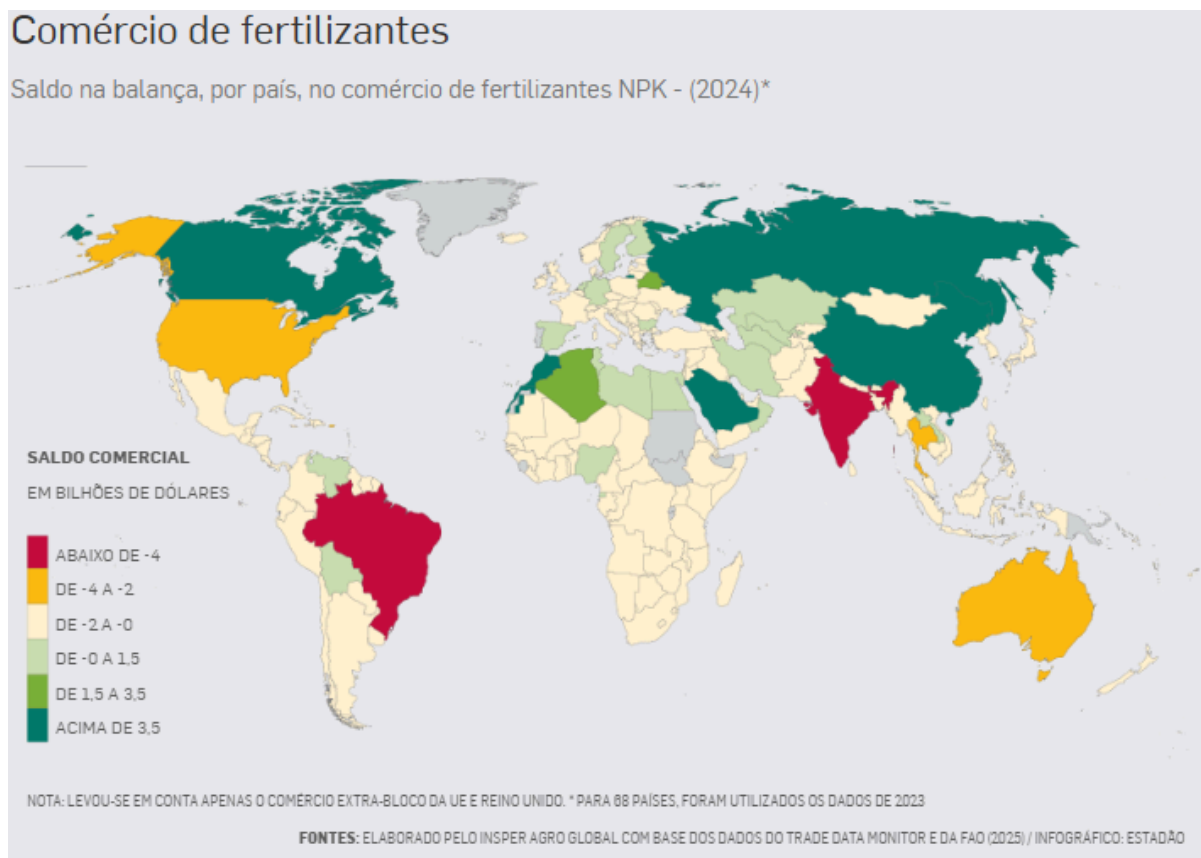
O Brasil é hoje uma potência petroleira. A produção atingiu o recorde histórico de 3,8 milhões de barris por dia em 2025, impulsionada pelo pré-sal. Ao mesmo tempo, o país é o sétimo maior consumidor mundial, com cerca de 2,6 milhões de barris diários. O superávit existe, mas é um superávit de petróleo bruto, não de derivados. O parque de refino brasileiro não tem capacidade de processar todo o petróleo pesado do pré-sal em derivados leves como diesel, GLP e querosene de aviação.

A fotografia da dependência brasileira é reveladora. O diesel é o caso mais crítico: as importações respondem por cerca de 25% do consumo interno. Em dez anos, a importação de diesel quase triplicou em quantidade. Para o agronegócio, esse dado é central: o diesel é o combustível do plantio, da colheita e do transporte multimodal.

No caso do GLP, as importações também corresponderam a 25% das vendas internas. O querosene de aviação apresenta dependência externa de 15%. A gasolina é o derivado com menor vulnerabilidade: apenas 8% é importado, graças à mistura de 30% de etanol e à frota de carros flex. Em resumo, somos superavitários em petróleo bruto, mas estruturalmente deficitários no derivado mais estratégico para o agronegócio, o diesel. Isso não é um problema de mercado. É uma fragilidade enorme acumulada por décadas.

Fertilizantes: o calcanhar de Aquiles

Se nos derivados a vulnerabilidade é relevante, nos fertilizantes ela é existencial para a agricultura. A guerra do Golfo criou uma combinação de fatores bem mais preocupantes do que o impacto da guerra Rússia-Ucrânia em 2022. A região do Golfo concentra algumas das maiores fábricas de fertilizantes do mundo, fazendo com que o Estreito de Ormuz canalize aproximadamente um terço do comércio marítimo global desses produtos, incluindo amônia, ureia e fosfatos.

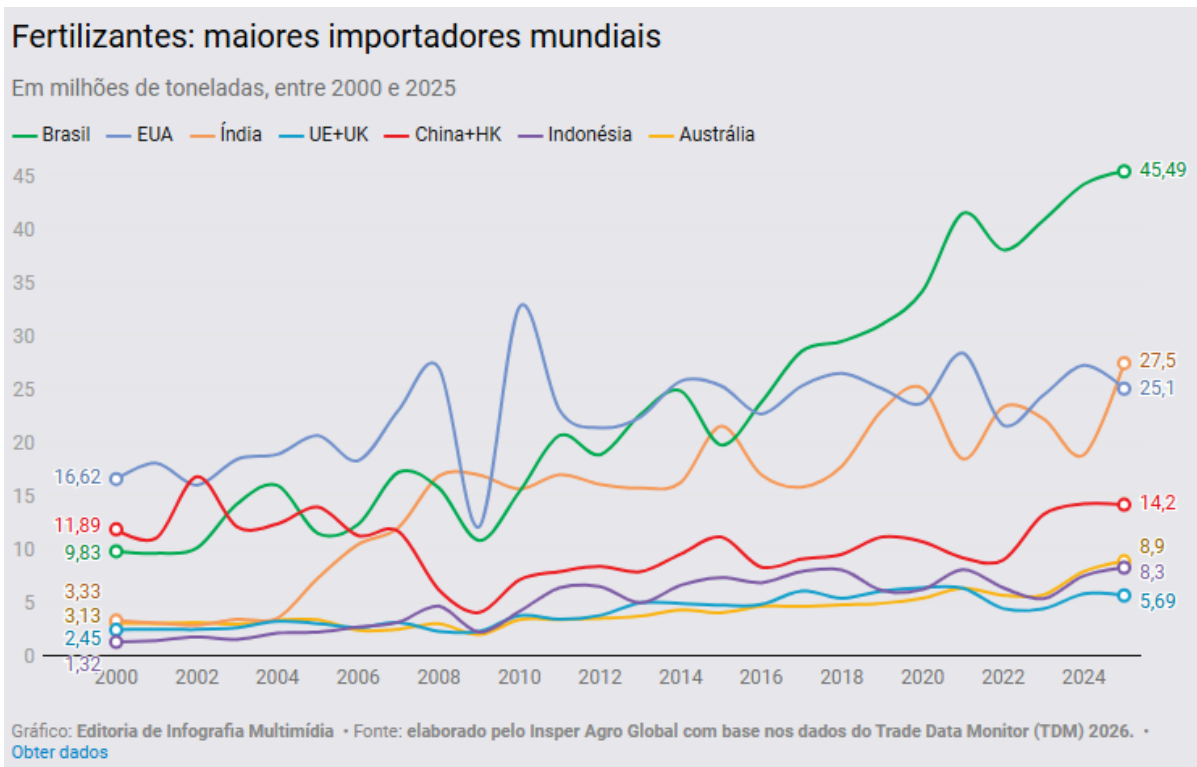


O Brasil importa 85% dos fertilizantes que utiliza. Com o fechamento do estreito, os preços da ureia dobraram, levando vendedores a suspenderem ofertas num momento em que as importações já haviam atingido o recorde de 45,5 milhões de toneladas em 2025.

O risco se desdobra em três frentes simultâneas, o que o torna particularmente perigoso. Primeiro, o fechamento físico de Ormuz, que faz com que os fertilizantes produzidos no Golfo simplesmente não cheguem ao mercado, sendo que os preços já se aproximam dos níveis de 2022. Segundo, as restrições de exportação de nitrato e sulfato de amônio da Rússia e da China (os dois maiores fornecedores alternativos ao Oriente Médio) para proteger o seu abastecimento doméstico. Terceiro, a destruição de infraestrutura produtiva no Oriente Médio: os conflitos afetaram não apenas as rotas marítimas, mas também instalações de produção em toda a região.

Os produtos de maior risco para o Brasil neste momento são a ureia e, principalmente, o enxofre, cujos preços já vinham subindo antes mesmo do fechamento de Ormuz. O enxofre é insumo indispensável para a produção de fertilizantes fosfatados, e o Brasil depende

enormemente do Oriente Médio para supri-lo. Além dos preços altos, que aumentam custos e reduzem margens da agricultura, corremos um risco concreto de desabastecimento no plantio da safra 2026/2027.



Uma tempestade de múltiplas frentes

Para o Brasil, um dos maiores exportadores mundiais de soja, milho, proteínas animais, celulose, algodão, açúcar e café, a crise em Ormuz é uma ameaça concreta que afeta tanto o lado da oferta quanto o da demanda. O Brasil exportou US\$ 12,6 bilhões em produtos agropecuários para o Oriente Médio em 2025. Para o Irã foram US\$ 3 bilhões, com destaque para 9 milhões de toneladas de milho, 23% das exportações brasileiras do cereal em 2025.

Pelo lado dos custos, o fechamento de Ormuz elevou imediatamente os fretes e os seguros marítimos. O cenário a partir de agora depende muito da duração do conflito. Se o estreito for reaberto até maio, o impacto mais severo recairá sobre os EUA, que entram em breve no período crítico de plantio. Se a abertura demorar mais alguns meses, pode comprometer a safra 2026/2027, que será plantada a partir de setembro.

Ganho nos biocombustíveis

Uma alta persistente nos preços da gasolina e do diesel beneficia o etanol de cana e milho e o biodiesel de soja e resíduos animais. Durante anos, esses combustíveis foram tratados como instrumentos de transição climática, por conta de suas menores emissões em relação aos fósseis. A crise de 2026 os recoloca na agenda de segurança energética, à semelhança do que vivemos nos anos 1970. Um país que mistura 30% de etanol na gasolina, 15% de

biodiesel no diesel e ainda dispõe de veículos flex está, na prática, reduzindo sua exposição ao choque de Ormuz. O etanol que substitui gasolina e o biodiesel que complementa o diesel importado não são apenas escolhas sustentáveis. São, neste momento, amortecedores de uma crise geopolítica que o Brasil não controla, mas que afeta profundamente sua competitividade agrícola e seus custos de transporte.

O Brasil tem aqui uma vantagem estrutural que poucos países possuem: somos o único grande produtor agrícola do mundo com uma matriz de combustíveis parcialmente renovável e doméstica. Num mundo onde os gargalos marítimos voltaram ao centro do tabuleiro geopolítico, atenuar vulnerabilidades é, em si, uma vantagem competitiva que precisa ser reconhecida, valorizada e ampliada.

O novo normal

A crise de 2026 não inventou vulnerabilidades, ela as tornou visíveis. O Brasil tem repetido, em intervalos cada vez menores, o mesmo roteiro: choque geopolítico externo, aumento de custos de insumos, pressão sobre margens do produtor, risco de desabastecimento. Isso aconteceu com a guerra da Ucrânia em 2022 e agora acontece com Ormuz. Cada crise é tratada como excepcional. Mas a recorrência deveria nos dizer algo: não são exceções. São a nova normalidade de um mundo onde a geopolítica voltou a ser o principal fator de risco para as cadeias globais de abastecimento.

Um país que produz 350 milhões de toneladas de grãos por safra, que lidera as exportações mundiais de proteínas animais e que alimenta mais de 1 bilhão de pessoas no mundo não pode aceitar conviver indefinidamente com 85% de dependência externa em fertilizantes, sem avançar na diversificação de fornecedores, na produção doméstica e na criação de reservas estratégicas. A geografia física muda pouco. A geopolítica - a influência da geografia sobre a política, consideradas as perspectivas e os interesses de cada lado envolvido - muda muito, e agora ainda mais rápido do que no passado. Ormuz continuará sendo Ormuz daqui a cem anos.

O que precisa mudar é a nossa estratégia de segurança de abastecimento. Um agronegócio que alimenta o mundo não pode ter seu calcanhar de Aquiles permanentemente exposto a cada nova turbulência nos gargalos do planeta.

OS SETE GARGALOS MARÍTIMOS DO PLANETA

1. Estreito de Ormuz — A Torneira do Mundo (*Risco atual: crítico*)

Localizado entre o Irã, Omã e os Emirados Árabes Unidos, com apenas 56 km de largura no ponto mais estreito e faixas navegáveis de menos de 8 km, o Estreito de Ormuz é o único acesso marítimo ao Golfo Pérsico e a artéria mais sensível do sistema global de comércio. Por ele transitam cerca de 20 milhões de barris de petróleo por dia (20% do consumo mundial), além de 19% de todo o gás natural liquefeito (GLP) comercializado no planeta, proveniente principalmente do Catar.

Além disso, cerca de um terço do comércio marítimo de fertilizantes do mundo passa por Ormuz — aproximadamente 16 milhões de toneladas. Desse volume, 67% é ureia, o fertilizante nitrogenado mais utilizado no mundo, e 20% é DAP (fosfato diamônico). O

estreito também é rota essencial do enxofre e da amônia, insumos críticos para a cadeia de fertilizantes.

Diante do fechamento de Ormuz em março de 2026, o tráfego de petroleiros caiu cerca de 70%, mais de 150 navios ancoraram fora do estreito e o barril de Brent saltou de US\$ 70 para US\$ 120 e os preços da ureia subiram mais de 50%.

2. Estreito de Bab el-Mandeb — A Porta das Lágrimas (*Risco atual: crítico*)

Situado entre o Iêmen e Djibuti/Eritreia, com largura de 26 a 32 km, o Bab el-Mandeb conecta o Mar Vermelho ao Golfo de Áden e é a soleira obrigatória para todo o comércio que utiliza o Canal de Suez. Sem ele, navios precisam contornar toda a África pelo Cabo da Boa Esperança, adicionando 10 a 14 dias ao percurso e custos expressivos de frete e seguro.

Por aqui transitam trigo, milho, arroz, oleaginosas e farelos em ambos os sentidos, além de petróleo, fertilizantes e contêineres que fazem a ligação entre Ásia, Europa e o Oriente Médio. Entre 2023 e 2025, os houthis do Iêmen lançaram ondas de ataques de drones e mísseis contra navios comerciais, reduzindo o tráfego no Canal de Suez pela metade desde 2023. Com a crise de Ormuz em curso, os houthis ameaçam novos ataques, configurando uma dupla ameaça sem precedentes recentes no comércio marítimo global.

3. Estreito de Malaca — A Porta da Ásia (*Risco atual: médio*)

Entre a Malásia, a Indonésia e Cingapura, o Estreito de Malaca é o corredor mais movimentado do planeta, com 900 km de extensão e apenas 2,7 km no ponto mais estreito. Transporta aproximadamente 25% a 30% de todos os bens comercializados globalmente por via marítima — cerca de US\$ 3,5 trilhões anuais —, incluindo 80% do petróleo consumido pela China e volumes expressivos de óleo de palma, arroz, carvão, grãos, minério de ferro e celulose. Em 2025, mais de 100 mil navios atravessaram o estreito.

Não por acaso, Pequim desenvolveu a chamada estratégia do “dilema de Malaca”, investindo em rotas terrestres e marítimas alternativas para reduzir sua vulnerabilidade a um possível bloqueio ocidental. Qualquer escalada de tensões entre China e Estados Unidos pelo domínio marítimo regional poderia perturbar severamente a passagem pelo estreito, com impactos imediatos sobre o fornecimento global de alimentos, energia e insumos industriais.

4. Estreitos do Bósforo e Dardanelos — A Rota dos Cereais no Mar Negro (*Risco atual: alto*)

Sob controle turco desde a Convenção de Montreux de 1936, esses dois estreitos são o único acesso marítimo entre o Mar Negro e o Mediterrâneo, com apenas 700 metros de largura no ponto mais estreito, no coração de Istambul. Por aqui passam cerca de 20% das exportações globais de trigo — provenientes da Ucrânia, da Rússia e da Romênia —, além de milho, óleo de girassol, fertilizantes russos e petróleo. É por essa rota que o Egito, grande importador de trigo, o Líbano, a Líbia, a Turquia e todo o Oriente Médio e Norte da África recebem boa parte de seus cereais. Uma nova escalada no Mar Negro poderia

romper esse equilíbrio e desencadear o maior choque alimentar global desde a crise do petróleo de 1973.

5. Canal de Suez — O Atalho do Comércio Ásia- Europa (*Risco atual: alto*)

Canal artificial de 193 km construído no Egito, o Canal de Suez é o atalho que poupa mais de 10 mil km de rota entre a Ásia e a Europa, evitando o contorno pelo Cabo da Boa Esperança. Responde por cerca de 10% do comércio marítimo global e 22% de todo o tráfego de contêineres. No sentido norte transitam petróleo, minérios, oleaginosas, farelos e cereais; no sentido sul, cimento, fertilizantes e grãos.

Embora controlado pelo Egito e relativamente protegido de ameaças diretas, o Canal de Suez é totalmente dependente do Bab el-Mandeb para ser acessado por navios vindos do sul.

6. Canal do Panamá — O Canal Atlântico-Pacífico (*Risco atual: baixo/médio*)

Canal artificial de 82 km que liga o Oceano Atlântico ao Pacífico na América Central, o Canal do Panamá poupa mais de 8 mil km de rota pelo Cabo Horn ou pelo Estreito de Magalhães. Responde por cerca de 2,5% a 3% do comércio marítimo global, com ênfase em cargas de alto valor — contêineres, automóveis, grãos e gás natural liquefeito. Cerca de 30% dos navios de grãos tipicamente utilizam esse corredor, com destaque para milho, soja, farelo e trigo.

A grande vulnerabilidade é climática: a seca severa de 2023–24 levou o nível do Lago Gatun a mínimas históricas, forçando a Autoridade do Canal a reduzir o número diário de embarcações e levando a uma queda de 42% nos trânsitos em 2024.

7. Estreito de Gibraltar — A Porta do Mediterrâneo (*Risco atual: baixo*)

Com apenas 14 km de largura entre a Espanha e o Marrocos, Gibraltar é a única saída marítima do Mar Mediterrâneo para o Atlântico e recebe cerca de 100 mil navios por ano. Por aqui transitam grãos e oleaginosas em direção ao sul da Europa e ao Norte da África, azeite de oliva europeu, contêineres e petróleo.

Para o agronegócio, sua importância mais estratégica está nos fosfatos: o Marrocos é o maior exportador mundial. Com o fechamento de Ormuz em 2026 cortando o fornecimento de DAP, enxofre e fosfatos do Golfo Pérsico, Gibraltar ganhou relevância adicional como rota alternativa de fertilizantes fosfatados.