

Estreito de Ormuz: o portão para o Grande Mar | Carta semanal 15 (2026)



Lateefa bint Maktoum (UAE), *A última mirada* 2009.

Queridas amigas e amigos,

Saudações do **Instituto Tricontinental de Pesquisa Social**.

*Nota: No dia 7 de abril, após sua terrível **ameaça genocida** em que afirmou que “uma civilização inteira morrerá esta noite”, o presidente dos EUA, Donald Trump, concordou com um cessar-fogo provisório de duas semanas, supostamente baseado em uma série de propostas do Irã. A partir de 8 de abril, o trânsito pelo estreito de Ormuz deverá ser retomado, embora os termos permaneçam incertos. Mas o caos gerado no estreito pelo ataque EUA-Israel persiste, assim como a ameaça que paira sobre a região. Uma paz genuína e duradoura é necessária – mas o que foi anunciado em 7 de abril não é essa paz; é meramente uma cessar das hostilidades por duas semanas.*

No século XIII, o grande geógrafo árabe Yaqut al-Hamawi descreveu o Mar da Pérsia (فارس) como “um braço do Grande Mar”. Em seu compêndio, Mu’jem al-Buldaan (Dicionário de Países), ele escreveu que pelo Mar da Pérsia “passariam os navios da Índia, de Omã e de Basra”. Ormuz não era o nome desse mar, mas sim de um “grande centro comercial para onde os mercadores da Índia e de outras terras se dirigiam”.

Séculos mais tarde, essas águas seriam chamadas de Estreito de Ormuz: uma passagem de 54 quilômetros entre a Península de Musandam, no Sultanato de Omã, e a República Islâmica do Irã.

O estreito nunca foi um ponto geográfico isolado. Fazia parte da rota marítima que ligava o mundo árabe ao subcontinente indiano, ao arquipélago malaio e, mais além, à China. Durante milênios, o comércio por meio do vasto Oceano Índico foi intenso e diversificado – navios transportando mercadorias de luxo, como canela e marfim, cruzavam com aqueles que transportavam suprimentos de guerra, como cavalos e, mais tarde, pólvora. Ao longo dos séculos, o Estreito de Ormuz permaneceu aberto sob sucessivas potências – dos portugueses nos séculos XVI e início do XVII ao domínio britânico no Golfo, do século XIX a 1971 e, na era moderna, a Omã e ao Irã. As portas para o Grande Mar não se fecharam nem mesmo durante os períodos de conquista imperial e guerras regionais.



Babak Kazemi (Irã), *Saída de Shirin e Farhad* (séries), 2012.

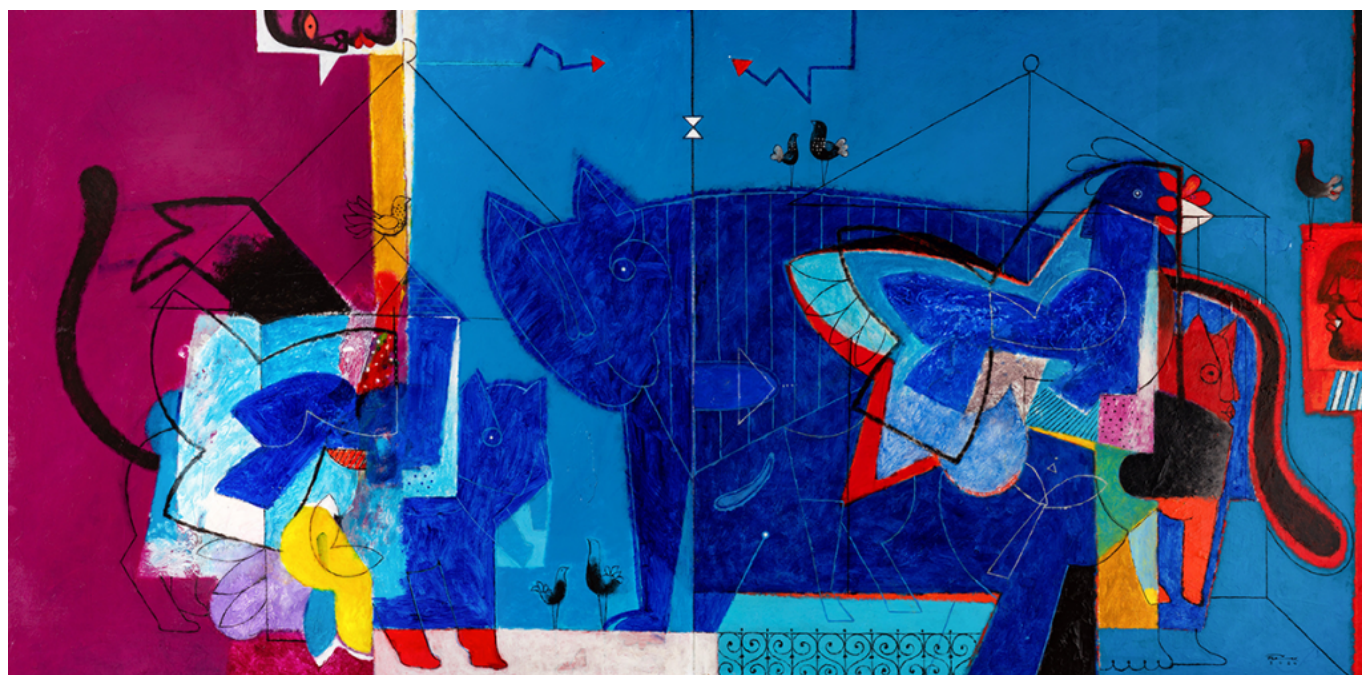
Quando o presidente dos EUA, Donald Trump, e o primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu, iniciaram sua agressão mal calculada contra o Irã em 28 de fevereiro, não houve interrupção do comércio pelo estreito. Tudo estava como havia sido por séculos, com livre passagem pelas águas para mercadorias – agora

principalmente petróleo e gás natural – para abastecer a economia mundial. Ao contrário de outros pontos de estrangulamento, como os canais de Suez e do Panamá, nem o Irã nem Omã jamais cobraram taxas de trânsito ou de manutenção da ordem no estreito.

Após o início da guerra, e mais explicitamente no final de março, o Irã restringiu o tráfego pelo Estreito de Ormuz em retaliação aos ataques ilegais dos EUA e de Israel contra civis e infraestrutura civil iraniana. Essas restrições incluíram a proibição de passagem para embarcações ligadas aos Estados Unidos, Israel e outros países hostis; a coordenação com as autoridades iranianas para a passagem; e taxas semelhantes a pedágios para alguns navios, incluindo pagamentos em yuan chinês. Além disso, o torpedeamento do navio IRIS Dena pelos EUA no Oceano Índico e o lançamento de mísseis sobre o estreito deram às seguradoras a oportunidade de aumentar os prêmios, desencorajando ainda mais a passagem de navios pelo estreito. Essas condições causaram uma queda de cerca de 95% no tráfego marítimo no estreito.

Pela primeira vez na história conhecida, o Estreito de Ormuz – o portão para o Grande Mar – está virtualmente fechado.

Após o fracasso em derrubar o governo iraniano, Trump sugeriu que o novo objetivo da guerra dos EUA contra o Irã é “abrir” o estreito; em outras palavras, restaurar o *status quo* anterior à guerra.



Ebrahim Busaad (Barein), *Contos de fadas*, 2023.

Mais de um quarto do comércio mundial de petróleo por via marítima transita pelo Estreito de Ormuz, com quase 90% destinado à Ásia (China, Índia, Japão e Coreia do Sul importando três quartos desse volume). A interrupção do fluxo de petróleo bruto, condensados de gás natural e derivados refinados não só sobrecarrega esses países, como também impacta diretamente todos os aspectos da economia global. A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad) **relata** que “os efeitos em cadeia resultantes vão muito além da região, afetando os mercados de energia, o transporte marítimo e as cadeias de suprimentos globais”. Com o aumento dos preços do gás natural, o mesmo acontece com os preços dos fertilizantes

nitrogenados. À medida que o preço do petróleo e dos fertilizantes sobem, o dos alimentos também – não apenas imediatamente, mas por anos a fio, devido ao impacto dos altos preços dos fertilizantes nos ciclos de cultivo. Enquanto isso, os prêmios de seguros aumentaram 300% e os rendimentos dos títulos estão subindo, tornando o crédito muito mais caro. Esses fatos sugerem uma crise iminente na economia mundial.

O Fundo Monetário Internacional (FMI) **relata** que “o choque é global, porém assimétrico. Os importadores de energia estão mais expostos do que os exportadores, os países mais pobres mais do que os mais ricos, e aqueles com reservas escassas mais do que aqueles com reservas amplas”. Como resultado, no início de março, a Unctad **previu** que os países mais pobres, sobrecarregados por altos custos de serviço da dívida, enfrentarão dificuldades fiscais que aumentarão a pressão sobre os orçamentos familiares, podendo agravar as pressões econômicas e sociais e dificultar o progresso rumo ao desenvolvimento sustentável.

Todas essas nações mais pobres estão no Sul Global.



Mehrdad Jafari (Irã), *O último salvador*, 2020.

O **PortWatch** do FMI permite a observação em tempo real de como as interrupções marítimas, como a do Estreito de Ormuz, propagam-se pelas redes de comércio global. A alta sensibilidade da economia global a

falhas pontuais já era evidente em 2021, quando o navio porta-contêineres Ever Given encalhou no Canal de Suez e bloqueou o tráfego por seis dias, **causando perdas** de quase 1 bilhão de dólares a curto prazo e muito mais a longo prazo devido às interrupções na cadeia de suprimentos. A *Revisão do Transporte Marítimo 2024* da Unctad alertou que vários “pontos de estrangulamento” críticos na cadeia de suprimentos global já estavam sob forte pressão: o Canal do Panamá, devido à seca que reduziu os níveis de água; o corredor Mar Vermelho-Suez, devido ao genocídio israelense contra os palestinos e às retaliações do Iêmen contra Israel; e o Mar Negro, devido à guerra na Ucrânia. Assim, embora o comércio marítimo tenha crescido em volume nos últimos anos, as rotas das quais esse comércio dependia tornaram-se mais vulneráveis, mais caras e mais expostas a guerras e interrupções. Mesmo antes da imposição de restrições no Estreito de Ormuz, os pontos de estrangulamento globais já haviam demonstrado a vulnerabilidade estrutural da economia mundial em relação à geografia dos conflitos.



Mahmood al-Zadjali (Omã), *A que custo*, 2020.

No último dia de março, o Secretário da Guerra dos EUA, Pete Hegseth, afirmou que o Irã havia perdido a guerra e que “ocorreu uma mudança de regime”. Essa retórica pode sinalizar uma tentativa de Washington de declarar vitória e encerrar a guerra. Mas, independentemente de a guerra EUA-Israel contra o Irã terminar ou não, seus danos econômicos às nações mais pobres permanecem significativos. Para muitas delas, essa guerra ocorre após décadas de reestruturação neoliberal e ciclos de austeridade e endividamento. Como a guerra ameaça levar muitas dessas nações ao colapso, há necessidade de uma resposta internacional coordenada. Não sabemos se existe vontade política para tal ação. Mas, como o Instituto Tricontinental de Pesquisa Social, propomos um conjunto de possíveis medidas políticas – categorizadas em quatro áreas temáticas – para abordar imediatamente o impacto assimétrico da guerra sobre o Irã:

1. Expandir a liquidez financeira:

- Providenciar acesso a linhas de swap cambial, como as do **Banco Popular da China**, para estabilizar

as taxas de câmbio de países dependentes de importações.

- Fornecer financiamento rápido para potenciais choques na balança de pagamentos por meio das **linhas de crise** de bancos multilaterais como o Banco Mundial e o Banco Asiático de Desenvolvimento.
- Expandir o financiamento emergencial do FMI para o Sul Global por meio da **Linha de Crédito Rápido** e do **Instrumento de Financiamento Rápido**, ambos com desembolsos mais rápidos e maiores e, mais importante, sem condicionalidades.
- Redirecionar os **Direitos Especiais de Saque** não utilizados do FMI – ativos de reserva mantidos pelos países membros – de países mais ricos para economias vulneráveis.
- Suspender temporariamente as **sobretaxas** do FMI para reduzir os custos de empréstimo.

2. Prover reservas de preço de energia:

- Criar um fundo global de estabilização de preços de combustíveis para subsidiar as importações essenciais de combustíveis para países de baixa renda.
- Coordenar a liberação de reservas estratégicas de petróleo para estabilizar o mercado e evitar a especulação e preços abusivos por parte das empresas.
- Garantir corredores de fornecimento de energia para os países menos desenvolvidos com poder de negociação limitado nos mercados de petróleo e gás natural.
- Fornecer um subsídio emergencial massivo para energia renovável e fora da rede, incluindo transferência de tecnologia e diversificação do fornecimento regional (por meio de gasodutos e armazenamento alternativos).
- Financiar essas medidas por meio de um imposto temporário sobre lucros extraordinários para empresas de energia e medidas antiespeculação nos mercados de commodities.



Alia al-Farsi (Omã), *Meus amigos*, 2015.

3. Apoiar e estabilizar a logística:

- Reduzir subidas de preço motivadas por pânico, aplicando **pedidos de transparência** para mercados de energia e transporte.
- Reduzir os picos de custos das importações essenciais subsidiando o seguro de transporte para rotas de alto risco.
- Compensar os custos de transporte mais elevados para países mais pobres implementando **esquemas de equalização de frete**.
- Criar corredores rápidos para bens essenciais em portos e em pontos de controle importantes.

4. Intervir para estabilizar o preço dos alimentos:

- Cobrir o aumento das despesas com importações de alimentos por meio de mecanismos emergenciais de financiamento de importações de alimentos, conforme proposto pelo **Mecanismo Global de Financiamento de Importações de Alimentos** da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO).
- Garantir o acesso a fertilizantes por meio da criação de uma versão global do **mecanismo de distribuição de fertilizantes** da FAO e da Associação Internacional da Indústria de Fertilizantes.
- Substituir a rígida restrição de exportação baseada no mercado por uma coordenação baseada na solidariedade entre os principais exportadores de alimentos para garantir o acesso preferencial aos países vulneráveis.

- Fornecer alimentos e combustíveis subsidiados às populações vulneráveis por meio de sistemas públicos de distribuição e, se necessário, introduzir o racionamento quantitativo para garantir o acesso a bens essenciais. O combustível subsidiado para o transporte público e medidas para desencorajar o uso de automóveis particulares também devem ser considerados caso a crise se agrave.

Listamos essas propostas para demonstrar que, mesmo dentro da estrutura do sistema atual, sempre existem caminhos para aliviar o sofrimento dos povos das nações mais pobres, decorrentes de uma guerra que eles não desejam nem apoiam. Mesmo que apenas uma fração dessas propostas seja implementada, já aliviaria o fardo de bilhões de pessoas. As condições para aliviar o sofrimento existem em nossa realidade; o fato de não serem utilizadas na prática é uma escolha política. É importante também reconhecer que as instituições que poderiam impulsionar essas propostas estão nas mãos dos países do Norte Global, como a Associação Internacional de Energia (controlada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) e o FMI (no qual o Norte Global tem **nove vezes** mais poder de voto que o Sul Global), ou nas mãos de corporações multinacionais de transporte marítimo (como a empresa dinamarquesa Maersk e a suíça MSC).

A questão que permanece é quem forneceria a liderança política para implementar, ou mesmo defender, tais medidas. Vivemos em uma época de unilateralismo perigoso, e o **novo clima** no Sul Global ainda não se institucionalizou. Um processo como o BRICS+, que inclui algumas das nações mais afetadas pela guerra fora do Norte Global, possui o peso político e a escala econômica necessários para negociar questões relacionadas a combustíveis, fertilizantes e alimentos. Com o próprio Irã como membro do BRICS+ e, em princípio, disposto a garantir o acesso comercial ao Sul Global, a possibilidade de acordos baseados na solidariedade – em vez do livre comércio – existe no horizonte.



Sohrab Sepehri (Irã), *Sem título* c. 1960s.

Durante séculos, a poesia persa, desde Jalal al-Din Muhammad Rumi (1207–1273), buscou respostas para as questões fundamentais da vida. Os poetas persas refletiram sobre o sofrimento humano e imaginaram que as soluções residiam em algum lugar dentro dos próprios mistérios da natureza. No século XX, uma das grandes vozes modernas dessa tradição foi o poeta e pintor iraniano Sohrab Sepehri (1928–1980). Em seu livro *Hajm-e sabz* (O Volume Verde, 1968), Sepehri apresenta um poema chamado “Posht-e-Daryaha” (Além dos Mares), que se inicia com aquele desejo, à maneira de Rumi, de desaparecer no éter:

Construirei um barco
E o lançarei na água
E navegarei para longe desta terra estranha
Onde ninguém desperta os heróis
Na clareira do amor;
Um barco sem redes
E um coração sem desejo por pérolas
Continuarei navegando
E não perderei o coração para o azul do mar,
Nem para as sereias
Emergindo da água para lançar o encanto de seus cabelos

Sobre a solidão radiante dos pescadores.

...

Além dos mares, há uma cidade
Onde as janelas se abrem para epifanias
Os telhados são habitados por pombos
Contemplando as fontes da Inteligência Humana
Cada criança de dez anos segura um ramo de conhecimento
Os moradores veem em uma fileira de tijolos uma chama,
Ou um sonho delicado;
A poeira pode ouvir a música dos seus sentimentos
O bater de asas de pássaros míticos é audível ao vento
Além dos mares existe uma cidade
Onde o sol está tão aberto quanto os olhos dos madrugadores
Os poetas são os herdeiros da água, da sabedoria e da luz
Além dos mares existe uma cidade,
Então alguém precisa construir um barco.

Cordialmente,

Vijay