

## O bloqueio naval da Ucrânia

José Pedro Teixeira Fernandes | *Público* | 30 de Maio de 2022

1. A guerra faz-nos lembrar a grande fragilidade humana. Na actual economia globalizada altamente complexa e sofisticada, tendemos a não valorizar produtos sem transformação industrial, incorporação tecnológica e valor acrescentado. Produtos básicos como a alimentação e a energia parecem garantidos e a sua escassez um problema de outros tempos. A guerra entre a Rússia e a Ucrânia fez-nos voltar à realidade. Nenhum desses dois países produz nada de particularmente sofisticado, com a excepção relativa de algum material militar. Em tempos de paz, ninguém perderia muito tempo com a economia da Rússia e da Ucrânia, pois os desenvolvimentos relevantes estão noutras partes do mundo. Todavia, estamos a viver agora um duplo choque — energético e alimentar — cujas consequências plenas ainda estão por se fazer sentir. Ao mesmo tempo, quase tínhamos esquecido que o transporte marítimo continua a ser crucial para o comércio internacional e economia global. Mais de 80% do volume do comércio internacional de mercadorias é feito por via marítima e há produtos dependem quase na íntegra desse meio de transporte.

2. Todos os dias temos imagens dos horrores da guerra. À excepção de episódios esporádicos como o afundamento do *Moskva* a 14 de Abril de 2022 — o navio-almirante da marinha de guerra russa no Mar Negro que foi atingido por mísseis ucranianos —, essas imagens são quase sempre de episódios da guerra terrestre. Embora quase invisível na profusão de imagens diárias, a frente marítima será também decisiva para o rumo da guerra, quer em termos militares, quer em termos económicos. Para termos uma noção clara da dimensão do problema é necessário olhar previamente para a forma como era efectuado o comércio internacional da Ucrânia antes do início da invasão russa. Até aí, entre 50% a 70% das suas exportações (cereais, óleos e outros produtos vegetais, ferro e aço, equipamento eléctrico e maquinaria, etc.) e importações transitavam pelos portos do Mar Negro — Odessa, Chornomorsk, Yuzhny, Berdyansk e Mariupol — valor que atingia mais de 90% no caso das exportações de cereais (trigo, milho e outros). É assim nítida a importância do acesso ao mar, desde logo para a própria sobrevivência económica do país.

3. Nesta altura, a Ucrânia não pode utilizar nenhum dos seus portos, pois está sob um bloqueio naval de facto que não foi declarado pela Rússia. Berdyansk e Mariupol estão sob ocupação militar dos exércitos russos. Quanto aos portos de Odessa, Yuzhny e Chornomorsk, embora sob o domínio do Governo ucraniano, encontram-se, na prática, impossibilitados de funcionar normalmente em operações de navegação comercial. Isso ocorre devido à marinha de guerra russa controlar os acessos marítimos aos mesmos, mas também por terem sido colocadas minas marítimas nas suas proximidades — com a Ucrânia e a Rússia a acusarem-se mutuamente de o ter feito —, algumas das quais estarão à deriva no Mar Negro nesta altura. Ao contrário da guerra terrestre onde teve de recuar na ambição (e apesar da perda espectacular do cruzador *Moskva*), na batalha

do mar a Rússia impôs a sua supremacia atingindo largamente os seus objectivos. A superioridade naval da Rússia data da [anexação da Ucrânia em 2014, onde os ucranianos perderam a parte mais importante da sua marinha de guerra](#). Nos últimos anos, estava em recomposição com a ajuda dos EUA, mas foi interrompida e destruída quando se iniciou a invasão de 24 de Fevereiro de 2022. Nesta altura, no Mar Negro, a Rússia mantém um poder naval considerável com cerca de duas dezenas de navios e seis submarinos, com vários também [equipados com mísseis Kalibr](#), o que lhe permite tornar efectivo o bloqueio naval e bombardear múltiplos alvos em várias partes da Ucrânia. As tentativas ucranianas de voltar a ter controlo sobre a ilha das serpentes, situada próximo do delta do Danúbio (na mitologia da Antiguidade grega, o lugar onde teria sido sepultado Aquiles) exemplificam os esforços, sem sucesso, de romper esse bloqueio e tentar reabrir o tráfego marítimo para Odessa.

4. [A Ucrânia e/ou a Rússia estão entre os três maiores exportadores mundiais de trigo, de milho e de sementes e óleo de girassol](#), ao que acresce o peso cimeiro da Rússia no mercado mundial de fertilizantes. Para a Ucrânia, a impossibilidade de exportação por via marítima [poderá levar a perdas até 6 mil milhões de dólares](#). O uso de alternativas por via terrestre é complexo em termos logísticos e não garante um escoamento rápido para os mercados internacionais. A Ucrânia tem — ou tinha antes da guerra — uma boa rede ferroviária, que é a sua alternativa natural. Todavia, não é tão simples como pode parecer transferir uma exportação por via marítima para a ferrovia. São necessários equipamentos específicos para o efeito, vagões para carga e outros, que não existem em quantidade suficiente. As ligações ferroviárias aos [países vizinhos da União Europeia, como é o caso da Polónia e da Roménia, não têm a mesma largura das linhas](#), o que implica descarregar e voltar a carregar a mercadoria na fronteira. Como resultado de tudo isto, e desde logo devido à violência destrutiva da guerra, [o Banco Mundial prevê que a economia ucraniana se irá reduzir para quase metade](#). De forma também grave, no plano internacional, o impacto da guerra e do bloqueio das exportações de cereais ucranianos ameaça gerar uma séria crise alimentar. A ocorrer, será [especialmente sentida em vários países já débeis do Médio Oriente e de África](#), tradicionalmente abastecidos pelas exportações ucranianas e russas.

5. A situação tem inegável gravidade. É solução [enviar navios de guerra de países da NATO para o Mar Negro, de forma a quebrar o bloqueio naval da Rússia à Ucrânia](#)? A possibilidade tem sido defendida pelo Governo da Lituânia que a qualificou como uma [“uma missão humanitária”](#) que beneficiaria ainda os países do Norte da África, do Médio Oriente e do Sahel cujo [“bem-estar e acesso a alimentos dependem do bloqueio russo e do seu levantamento”](#). Teve até agora o apoio dos outros Estados Bálticos e, aparentemente também, do Reino Unido que, como temos visto, está empenhado em mostrar ser a potência militar europeia mais relevante, ultrapassando a União Europeia. Todavia, há versões contraditórias quanto à possível participação da marinha britânica. Para além dos bálticos e dos britânicos, algumas vozes de [personalidades norte-americanas](#) que estão, ou estiveram, ligadas à NATO têm-se manifestado a seu favor. Mas é uma ideia pouco ponderada, com grandes riscos de fazer alastrar o conflito e de não ajudar a resolver a crise alimentar. Compará-la com a escolta de navios petroleiros

feita nos anos 1980, durante a guerra Irão-Iraque, é desadequado. A Rússia não é o Irão, pois tem capacidades navais superiores e é um poder nuclear. Também o Mar Negro não é o Golfo Pérsico e a entrada de navios de guerra exteriores está sujeita às restrições da Convenção de Montreux de 1936, em cuja implementação a Turquia tem um papel maior, por controlar a passagem nos estreitos do Bósforo e Dardanelos (teria aqui nova oportunidade de fazer jogo duplo para obter concessões, como já está a fazer com adesão da Suécia e Finlândia à NATO). Implicaria ainda uma desminagem, mas as minas navais são difíceis de localizar e neutralizar e a sua remoção tanto abriria os portos à navegação comercial como a possíveis investidas futuras da marinha de guerra russa. Se há uma preocupação genuína humanitária com os países do mundo que estão a sofrer a subida dos preços dos alimentos (e com a Ucrânia), existe uma alternativa óbvia que deve ser posta em prática quanto antes. Passa por ajudar financeiramente e/ou doar bens alimentares aos países mais débeis e afectados, não por alimentar, ainda que involuntariamente, a engrenagem da guerra.

<https://www.publico.pt/2022/05/30/mundo/analise/bloqueio-naval-ucrania-2008141>