

ATAQUES HOUTHÍ E ESCALADA MILITAR NO MAR VERMELHO: O QUE ESTÁ EM JOGO?

Por Scott N. Romaniuk e Christian Kaunert*



Um helicóptero das forças Houthi se aproxima do navio de carga Galaxy Leader em 19 de novembro de 2023 no Mar Vermelho (Centro de Mídia Houthi via AP).

O ataque do Hamas em 7 de outubro ainda não precipitou um conflito regional no Oriente Médio, mas lançou as bases para novas fases de conflitos e operações militares na região.

Desde outubro de 2023, os Houthi, uma milícia xiita Zaydi apoiada pelo Irã e que opera sob o pseudônimo Ansar Allah, têm-se envolvido em operações violentas contra o transporte marítimo internacional na rota comercial vital do Mar Vermelho, utilizando mísseis, drones e embarcações marítimas iranianas. Após a incursão do Hamas em Israel e os subsequentes ataques violentos a alvos militares e civis, os Houthi iniciaram ataques de drones e mísseis a partir do território iemenita, a maioria dos quais foram interceptados pelas defesas aéreas israelenses. Posteriormente, o grupo direcionou seus ataques contra navios que alegava terem ligações com Israel. Os ataques evoluíram, causando uma escalada do intercâmbio armado no Mar Vermelho e arredores, e existe potencial para a escalada para um conflito geográfico mais extenso.

O MAR VERMELHO E A SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA

As rotas marítimas são vitais para o comércio internacional. De acordo com a Câmara Internacional de Navegação, o transporte marítimo representa 30% de todos os contentores marítimos e 90% de todo o comércio global de mercadorias,

no valor de 14 bilhões de dólares. O Mar Vermelho, através do Canal de Suez, não é apenas uma das rotas comerciais mais viajadas do mundo, mas é também a rota marítima mais rápida e mais curta entre a Ásia e a Europa.

O canal é um componente essencial de uma das cinco rotas marítimas mais importantes, ficando atrás apenas do Canal da Mancha e terceiro depois do Canal do Panamá; o Estreito Dinamarquês e o Estreito de Malaca, por outro lado, são a quarta e a quinta rotas mais movimentadas, respectivamente. Embora o Mar Vermelho seja amplamente reconhecido como uma passagem e região marítima estrategicamente significativa, seu contexto geopolítico exacerba a natureza perigosa deste ponto de estrangulamento.

O Canal de Suez facilita a passagem de aproximadamente 17.000 navios por ano, representando aproximadamente 12% do comércio mundial ou quase um bilhão de dólares em mercadorias, incluindo petróleo bruto e refinado, eletrônica, calçados e trigo. De acordo com uma estimativa de 2016 da Administração de Informação de Energia dos Estados Unidos (EUA), um volume anual de seis milhões de barris de petróleo passou pelo Canal de Suez e cinco milhões de barris pelo Estreito de Bab el-Mandeb, coloquialmente conhecido como “Passagem da Dor” (“Gate of Grief”), um estreito entre o Iêmen, na Península Arábica, e o Djibuti, no Chifre da África, com pouco mais de 17 milhas náuticas de largura.

O bloqueio do Canal de Suez em março de 2021 resultou em uma perturbação significativa do comércio internacional. Estima-se que cerca de 9,6 bilhões de dólares (equivalente a 400 milhões de dólares por hora) em mercadorias permaneceram imobilizadas durante dias devido à longa fila de centenas de navios incapazes de utilizar o canal após o encalhe do mega contentor *Ever Given*. O incidente chamou a atenção para a importância vital da hidrovia e sua vulnerabilidade logística e infraestrutural. Da mesma forma, o conflito armado, que perturba o fluxo contínuo de mercadorias através do Mar Vermelho, prejudica significativamente a viabilidade econômica do Canal de Suez.

REVERBERAÇÕES MILITARES NO MAR VERMELHO

À luz da escalada dos ataques Houthi contra grandes navios comerciais através do Mar Vermelho, algumas grandes companhias marítimas decidiram evitar a perigosa zona de conflito em favor de rotas muito mais longas e mais caras, mas comparativamente mais seguras, em torno do continente africano.

A duração das viagens marítimas foi consideravelmente reduzida devido ao Canal de Suez, uma via navegável artificial que serve como rota comercial internacional essencial. De acordo com a Autoridade do Canal de Suez, a distância marítima de Ras Tanura, na Arábia Saudita, até Rotterdam, através do Cabo da Boa Esperança, é de 11.169 milhas náuticas. No entanto, a utilização do Canal de Suez, que atravessa o istmo de Suez e fornece instalações de navegação vitais entre os oceanos Mediterrâneo e Índico, reduz esta distância para 6.436 milhas náuticas, representando uma redução de 4.733 milhas náuticas, ou 42%.

As remessas de Ras Tanura para Nova Iorque através do Canal de Suez cobrem 8.281 milhas náuticas, 30% menos do que as 11.794 milhas náuticas necessárias

para viajar ao redor do extremo sul da África. Por exemplo, o transporte de mercadorias em torno do Chifre da África e através do Atlântico Sul até seus destinos finais na Europa e na América do Norte exige combustível e tempo adicionais, o que contribui para a inflação e mais emissões. Apesar do fracasso de muitos governos na resolução desta questão, as consequências têm sido graves para os meios de subsistência de pessoas em todo o mundo.

Um dos riscos adicionais representados por outras rotas em torno da África é a ameaça crescente da pirataria no Golfo da Guiné e outros locais ao longo da costa sudoeste africana. De acordo com o Gabinete Marítimo Internacional (IMB) dos Serviços de Crime Comercial (ICC), os ataques de pirataria nigerianos têm aumentado e estão em seu nível mais alto desde 2008. Do total de 51 ataques relatados, 31 ocorreram na região da Arica Ocidental, como um todo. Este número representa 19% de todos os incidentes de pirataria em todo o mundo. De acordo com o Centro de Relatórios de Pirataria (PRC) do IMB, os incidentes de pirataria em águas nigerianas foram superados por Gana e Angola, com “dois terços dos incidentes ocorrendo enquanto os navios estavam ancorados ou atracados”. A frequência da pirataria ao longo da costa africana poderá aumentar potencialmente no caso de navios adicionais serem desviados do Mar Vermelho.

Repercussões financeiras significativas resultaram dos ataques Houthi e das respostas das empresas. No ano passado, os custos de frete aumentaram 80% em uma única semana. De acordo com a empresa de logística Freightos, as tarifas da Europa aumentaram 173%, enquanto os custos na Ásia-Mediterrâneo duplicaram e as transportadoras implementaram sobretaxas por contentor que variam entre 500 e 2.700 dólares. À medida que as principais empresas petrolíferas evitam o Mar Vermelho, os preços do petróleo bruto subiram 3%. A situação é ainda mais complicada pela recente cessação da produção de petróleo no campo petrolífero de El-Sharara, localizado na bacia de Murzuq, no sudeste da Líbia, motivada por protestos. A empresa internacional de petróleo e gás British Petroleum, a Hapag-Lloyd, quinto maior grupo de transporte de contentores a nível mundial, e a Mediterranean Shipping Company (MSC), a maior companhia marítima a nível mundial, estão entre as maiores empresas multinacionais que escolheram rotas alternativas para o transporte de mercadorias. Depois de desviarem seus navios para longe do Mar Vermelho em resposta aos ataques Houthi e à perspectiva de novos ataques, outras empresas, incluindo a empresa de transporte de mercadorias dinamarquesa Maersk, implementaram taxas para o transporte de mercadorias.

No final de dezembro, a Maersk aplicou uma sobretaxa de distribuição de trânsito (TDS), que teve um impacto instantâneo em dezenas de rotas comerciais. Depois de anunciar que iria retomar as viagens no Mar Vermelho, a empresa afirmou que iria impor uma sobretaxa de contingência de emergência (ECS) nas rotas com início em 2024, alegando que a movimentação através do Mar Vermelho envolve uma variedade de riscos e desafios, bem como perturbações nas programações de envio.

Pouco antes do início do Ano Novo, cerca de 50% dos navios porta-contentores que transitam rotineiramente pelo Canal de Suez e passam pelo Mar Vermelho evitaram a hidrovia devido ao número crescente de ataques. A Flexport Inc.

informou que centenas de navios comerciais com capacidade de cerca de 4,3 milhões de contentores – cerca de 18% da capacidade mundial – alteraram seus rumos ou pretendiam fazê-lo. A perturbação mais significativa no comércio global desde a pandemia resultou dos ataques Houthi e subsequente militarização da região.

UM NEXO DE TENSÕES E AMEAÇAS GEOPOLÍTICAS

Os confrontos militares no Mar Vermelho podem ser interpretados como uma continuação da disputa Israel-Hamas, abrangendo importantes intervenientes estatais e não estatais na área e ultrapassando as fronteiras nacionais. Funcionando como representante do Irã, o grupo Houthi está estrategicamente localizado na região sudeste da Península Arábica. Este posicionamento permite-lhe atingir eficazmente o transporte internacional. Da mesma forma, o Hezbollah, amplamente considerado como outro representante do Irã no Líbano e que estabeleceu uma presença e influência profundas na sociedade libanesa, representa uma ameaça à segurança de Israel a partir do norte.

O Hezbollah não é apenas um representante do Irã; pelo contrário, é uma força militar formidável que se apresenta como parceiro igual ao Irã. Explora estrategicamente o Líbano como base de operações e tem-se envolvido em muitas ações agressivas, incluindo o lançamento de foguetes contra posições israelenses, o emprego de mísseis antitanque contra veículos blindados e a execução de ataques a alvos militares utilizando drones explosivos. Além destas ações, o Irã emitiu uma ameaça de que o Mar Mediterrâneo poderia evoluir para uma zona de conflito caso os EUA e Israel persistissem no que o Irã considera serem crimes contra a humanidade em Gaza.

Embora o Irã tenha refutado qualquer papel nos ataques no Mar Vermelho, os ataques Houthi tornaram-se cada vez mais indiscriminados, envolvendo-se em múltiplos ataques contra a navegação comercial através de mísseis antinavio, drones e embarcações de ataque. Em um caso, o grupo abordou e apreendeu um navio de propriedade israelense e seu pessoal através de helicóptero. Yahya Sare'e, porta-voz dos militares Houthi, confirmou a frequência crescente dos ataques, que anteriormente eram ocorrências esporádicas. O primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu, afirmou que é um “momento da guerra” e que o conflito Israel-Hamas durará “muitos mais meses”, e também se referiu a ele como a “segunda guerra de independência” de Israel.

Sare'e também declarou que “as Forças Armadas do Iêmen afirmam seu apoio e solidariedade contínuos com o povo palestino, em conformidade com seu dever religioso, moral e humanitário”. Os Houthis, que estão mobilizados sob o lema “Deus é grande, morte aos EUA, morte a Israel, maldição para os judeus e vitória para o Islã”, têm cerca de 100.000 combatentes à sua disposição. Isto contribui para a complexidade ideológica do conflito, que ainda está em fase inicial, apesar de incluir mais intervenientes estatais e não estatais e de ter capacidade para escalar.

Alguns estados já iniciaram uma resposta militar devido ao risco iminente de novos ataques Houthi ao transporte marítimo. Como resultado, o clima geopolítico dentro e em torno da região do Mar Vermelho evoluiu de um estado de tensão para uma disputa complexa e, atualmente, para um conflito de baixa intensidade.

INICIATIVA DE SEGURANÇA MULTINACIONAL

O âmbito e complexidade iniciais do conflito Israel-Hamas sofreram uma transformação, abrangendo não apenas aspectos locais, mas também internacionais. Após a escalada dos ataques Houthi e o endosso das atividades de Israel em Gaza pelos governos ocidentais, a arena do conflito no Mar Vermelho evoluiu de navios mercantes para navios de guerra.

A implementação da “Operação Guardião da Prosperidade” liderada pelos EUA, um esforço de orientação militar que envolve a coordenação de uma coligação multinacional para combater os ataques Houthi e as ameaças crescentes ao transporte marítimo internacional e para garantir a liberdade de navegação no Mar Vermelho, tem andado de mãos dadas com isso desde dezembro de 2023. A operação irá “enfrentar conjuntamente os desafios de segurança no sul do Mar Vermelho e no Golfo de Aden, com o objetivo de garantir a liberdade de navegação para todos os países e reforçar a segurança e a prosperidade regionais”, de acordo com uma declaração pública do secretário de Defesa dos EUA, Lloyd Austin.

Com contribuições variadas, o grupo de trabalho da coligação é composto pelo Reino Unido, França, Itália, Espanha, Bahrein, Seicheles, Países Baixos, Canadá e Grécia. O Reino Unido, por exemplo, enviou vários destróieres para atuar ao lado de navios de guerra americanos e franceses. No entanto, o grupo de trabalho foi criticado devido às contribuições inadequadas de seus membros. O ex-comandante da Marinha Real, Tom Sharpe, opinou que o Reino Unido deveria demonstrar maior grau de comprometimento firme com as operações. Ele enfatizou a necessidade de o governo britânico enviar o porta-aviões HMS *Queen Elizabeth* ao Mar Vermelho, instando o Secretário de Estado da Defesa, Grant Shapps, a “colocar o porta-aviões para porta afora”.

O governo britânico, no entanto, insistiu que não serão enviados navios adicionais, citando apreensões relativamente a uma escalada militar. Esta relutância pode ser interpretada como uma incapacidade de compreender a eficácia de suas próprias forças militares, bem como os desafios associados à gestão de conflitos tão complexos, ao mesmo tempo que alerta as forças Houthi e outras organizações militantes para as restrições das suas opções estratégicas e táticas, planejamento e implementação.

Outras nações, especificamente o Canadá, que se debate com desafios de recrutamento que se transformaram em uma “crise” de escassez de membros; uma crise contínua de má conduta sexual; e graves restrições financeiras no contexto de novos cortes nas despesas com a defesa, forneceu apenas três oficiais de estado-maior cujas responsabilidades permanecem incertas.

Em meio à escalada das tensões navais entre a China e as Filipinas, a decisão da Austrália, através do governo de Anthony Albanese, de se abster de fornecer

navios de guerra suscitou críticas, alegando que o país não possui as capacidades militares e competências políticas necessárias para garantir a liberdade de navegação em litorais globais. Além disso, a Austrália manifestou sua preocupação com as exigências de segurança iminentes no Indo-Pacífico.

Em resposta às ameaças Houthi ao tráfego marítimo indiano, os destróieres de mísseis teleguiados INS *Kochi* e *Kolkata* foram implantados até agora. A implantação destas embarcações não ajuda a força da coligação; em vez disso, operam exclusivamente para garantir os objetivos da Índia.

(IN)AÇÃO ESTATAL E ESCALADA DE CONFLITOS

O grupo Houthi defendeu a aniquilação de Israel durante anos antes da eclosão do conflito Israel-Hamas em outubro, mas não tomou nenhuma ação em resposta. Em contraste, o Hezbollah caracterizou o ataque do Hamas como “uma resposta decisiva à contínua ocupação de Israel”, considerando-o assim não apenas como uma iniciação, mas antes como uma extensão do conflito entre Israel e o Hamas, e mais especificamente como uma reação à forma como o Hezbollah percebeu a campanha indiscriminadamente violenta de Israel contra o povo palestino.

Além de intensificar seus ataques aos navios que atravessam o Estreito de Bab el-Mandeb, os Houthi continuaram a atacar Israel com mísseis de cruzeiro, balísticos e drones. A frequência de ataques de drones perpetrados por milícias apoiadas pelo Irã contra bases dos EUA na Síria e no Iraque, onde os Estados Unidos mantêm 900 e 2.500 efetivos, respectivamente, aumentou substancialmente desde 7 de outubro de 2023. A partir da primeira semana de janeiro de 2024, registraram-se 115 desses ataques. A guarnição de al-Tanf na Síria, a base aérea de Bashur, nas proximidades da cidade de Erbil, no Curdistão iraquiano, e a base aérea de al-Asad, em al-Anbar, estão entre os alvos. A Resistência Islâmica no Iraque e a milícia xiita iraquiana emitiram conjuntamente uma declaração online em que reivindicaram a responsabilidade pelos ataques a instalações militares americanas envolvendo os chamados drones kamikaze.

À medida que a frequência destes ataques aumentava, os Estados Unidos responderam aumentando a sua presença militar no Oriente Médio, enviando 300 militares adicionais e lançando ataques aéreos de retaliação contra vários grupos militantes, incluindo o Kata'ib Hezbollah (KH), ou as Brigadas do Hezbollah, uma organização paramilitar xiita radical iraquiana. Dada a crescente militarização e contestação na região, não é implausível que os EUA e as potências da coligação montem uma resposta militar mais potente do que o mero envio de forças-tarefa navais. Atualmente, há exigências crescentes ao governo Biden para atingir os redutos Houthi, o que aumenta a probabilidade de uma escalada horizontal e vertical.

O presidente Biden demonstrou hesitação em responder à crescente pressão para lançar operações militares contra alvos Houthi localizados no Iêmen. Os críticos do emprego da força militar contra os redutos Houthi no Iêmen podem potencialmente argumentar que tal abordagem serviria os interesses do Irã, atraindo os EUA para um conflito por procuração e aumentando a probabilidade

de outro conflito caro entre a Arábia Saudita e o Iêmen, ambos os quais estão atualmente navegando em uma trégua precária. Pelo contrário, a aceitação implícita de Washington dos ataques persistentes dos Houthi estabelece um precedente através do qual adotam uma postura passiva e essencialmente aceitam os ataques de grupos militantes sem retaliação.

A noção de escalada de conflitos tornou-se cada vez mais predominante durante a Guerra Fria, particularmente no que diz respeito ao potencial de intercâmbios nucleares entre as duas potências globais dominantes. As recentes interações estatais e não estatais, a invasão russa da Ucrânia e o conflito Israel-Hamas em particular, fizeram com que a escalada dos conflitos militares se desviasse dos parâmetros estabelecidos das Regras de Engajamento (ROE) explícitas e do Direito Internacional Humanitário (DIH). Estas regras e regulamentos determinam quais ações são consideradas apropriadas, aceitáveis ou inaceitáveis. A relutância de muitos países – especialmente os governos ocidentais – em defender ou respeitar o direito internacional, bem suas abordagens inconsistentes para a resolução de litígios internacionais, agravam o problema.

Embora o ataque de 7 de outubro perpetrado pelo Hamas ainda não tenha precipitado um conflito regional no Oriente Médio, lançou as bases para o início de novas fases e arenas de intercâmbio militar e operações em ambientes adjacentes. Como foi referido, o desvio do transporte marítimo internacional para rotas mais longas, também altamente suscetíveis à pirataria marítima, aumenta as oportunidades para grupos militantes que operam muito além do Oriente Médio e suas áreas periféricas, especialmente tendo em conta a crescente procura e atração do petróleo como *commodity* de energia vital. Tal como o Mar Vermelho, o Irã considera o Mediterrâneo Oriental como região potencial de conflito, aumentando assim a probabilidade de confronto armado naquela área.

As crescentes tensões e compromissos militares no Mar Vermelho têm potencial para atrair mais nações para a disputa, transformando assim um intercâmbio militar limitado em um conflito mais extenso e prolongado. Isto deve-se principalmente à natureza crítica da hidrovia, que afeta todos os estados, embora em graus variados, mas também porque a conformidade dos estados com os EUA como garantidor *de facto* da segurança na região não pode ser garantida. Isto já se refletiu na recusa de vários governos em participar na força-tarefa naval conjunta e na sua decisão, em alguns casos, de atuar externamente à operação combinada.

A Etiópia, país sem litoral com mais de 120 milhões de habitantes – o segundo mais populoso de África – dissolveu oficialmente seu quartel-general naval em Adis Abeba em 1996 e sua Marinha deixou de existir. Sua única embarcação militar, um pequeno barco-patrolha, opera no Lago Tana. No entanto, tal como outros estados da região, “a existência da Etiópia como nação está ligada ao Mar Vermelho”, o que depende de uma “partilha mútua equilibrada”, como expressou o primeiro-ministro etíope, Abiy Ahmed, em outubro passado.

O potencial de nações responderem de forma unilateral, desproporcional ou de outra forma não convencional, pode incitar respostas violentas de Estados vizinhos e intervenientes não estatais nas proximidades. Sempre que um Estado age unilateralmente e na prossecução de seus próprios interesses nacionais,

existem consequências inerentemente perigosas, especialmente quando entram em conflito com os interesses de outras nações ou intervenientes. Enquanto extensão do atual conflito Israel-Hamas, o conflito em desenvolvimento no Mar Vermelho já demonstrou seu potencial para atuar como um perigoso precursor de ações desestabilizadoras adicionais por parte de vários atores geopolíticos.

Apesar do significado histórico da desescalada, as considerações econômicas, o imperativo de garantir uma navegação segura no Mar Vermelho e o interesse próprio das nações podem servir como justificativa e pretexto legítimos para alargar as operações militares a outras regiões do Oriente Médio para combater outros grupos militantes. Tal curso de ação tem potencial para produzir efeitos imprevistos e exponenciais.

É plausível sugerir que os Estados que disputam e competem pelo controle das cadeias de abastecimento globais possam desencadear lutas e conflitos modernos pelo poder. Embora os acadêmicos tenham postulado que a interdependência econômica é crucial para preservar a paz e a estabilidade estruturais, como evidenciado pela ausência de grandes conflitos interestatais na Ásia-Pacífico comparáveis à Segunda Guerra Mundial, as perturbações na interdependência também podem alimentar políticas de grandes potências e proporcionar oportunidades para concorrência desesperada entre Estados ou para que alguns enredem partes vulneráveis que se tornam ainda mais suscetíveis à deterioração da cadeia de abastecimento ou à inacessibilidade de mercadorias e recursos econômicos críticos. Tal oportunismo econômico e coerção poderiam ocorrer em qualquer lugar, uma vez que a evidência histórica demonstra a existência de casos deste tipo de política de poder. Esta situação dá origem a questões e preocupações adicionais relativamente à potencial ocorrência de conflitos, que podem ser precipitados pela intensificação da concorrência econômica, ainda mais complicada pelo acesso limitado aos suprimentos e recursos globais.

CAMINHO PARA UM CONFLITO MAIS AMPLO?

Com a guerra em Gaza aproximando-se do 100º dia, os ataques Houthi a navios no Mar Vermelho sublinham a natureza complexa deste conflito e a necessidade de contê-lo cuidadosamente e evitar sua escalada para além das atuais fronteiras. O cenário político regional e a atual situação de segurança influenciaram significativamente as consequências mais amplas do conflito Israel-Hamas e das ações militares em curso de Israel em Gaza e contra o povo palestino. Estas dinâmicas revelaram a natureza desafiadora da mobilização de respostas ocidentais e internacionais, os riscos de tomar medidas unilaterais e as limitações, quer devido à vontade ou às capacidades de contribuições nacionais, na resolução da situação crescente.

Além disso, os EUA demonstraram sua relutância e a posição desafiadora que enfrentam como fornecedor de segurança, ao mesmo tempo em que estão estreitamente alinhados com Israel como seu principal parceiro regional, que tem demonstrado pouco autocontrole nas suas ações de retaliação contra o Hamas e uma tendência para alargar suas práticas de segurança para além de suas fronteiras. Isto é ilustrado pelos ataques militares às instalações de

armazenamento de armas Houthi no Iêmen, que se acredita que as Forças de Defesa de Israel (IDF) tenham orquestrado, de acordo com a rede de notícias Al-Hadath, de propriedade saudita. Embora cada estado tenha interesse em estabilizar a situação no Mar Vermelho, sua influência varia.

Atualmente, a situação está se deteriorando e, embora haja um maior sentido de urgência para encontrar uma solução, a ausência de uma gestão de segurança adequada e a incapacidade de dar prioridade aos requisitos de segurança compartilhados dentro e fora da região do Mar Vermelho estão entre os aspectos mais problemáticos da situação.

Publicado no [Geopolitical Monitor](#).

****Scott N. Romaniuk** é Newton International Fellow na Faculdade de Ciências da Vida e Educação da Universidade de Gales do Sul, no Reino Unido, e membro não residente no Centro de Estudos de Segurança de Taiwan (TCSS), República de Taiwan.*

****Christian Kaunert** é professor de Segurança Internacional na Dublin City University, Irlanda, professor de Policiamento e Segurança, e diretor do Centro Internacional de Policiamento e Segurança da Universidade de South Wales.*
