

CAPITULAÇÕES HOUTHIS E COMÉRCIO MARÍTIMO

Por François Morizur*



Imagem meramente ilustrativa, gerada por inteligência artificial.

As históricas Capitulações Otomanas são comparadas aos recentes ataques Houthis no Mar Vermelho; estes buscam impor novas regras marítimas e isolar Israel, afetando o comércio global e a segurança regional.

CAPITULAÇÕES OTOMANAS

As Capitulações¹ Otomanas governaram as águas do Mediterrâneo entre o século XVI e o início do século XX. Elas estabeleceram as condições comerciais e legais para os mercadores europeus no Império Otomano. Embora visassem proteger a navegação e o comércio, desde que os impostos de trânsito fossem pagos, não impediram o curso marítimo ou mesmo a pirataria. Esses acordos se estendiam até o Estreito de Bab El-Mandeb devido ao estabelecimento otomano em Áden e Massawa.

¹ Uma Capitulação (Tratado) é um acordo, geralmente unilateral, no direito internacional em que um Estado renuncia à sua jurisdição sobre os súditos de outro país dentro das suas fronteiras, garantindo-lhes privilégios ou direitos extraterritoriais. O termo não deve ser confundido com “capitulação” no sentido militar, que é um acordo de rendição. Este tipo de acordo foi comum em tratados entre Estados europeus e o Império Otomano, permitindo que comerciantes e diplomatas europeus operassem em condições favoráveis.

Esses acordos eram regularmente desfeitos devido à fragmentação territorial na região, onde emires, xeques e chefes tribais impunham seus ditames locais.

Essa concessão marítima se desfez gradualmente em meados do século XIX, quando a Grã-Bretanha assumiu o controle de Al Mocha, Al Hodeida, Massawa e, em seguida, Áden, no sul do Mar Vermelho.

A BATALHA DE BAB EL-MANDEB

Após o ataque terrorista do Hamas no sul de Israel em 7 de outubro de 2023, apelidado de “Inundação Al-Aqsa”, os israelenses lançaram uma operação retaliatória em larga escala, “Carruagens de Gideão”, na Faixa de Gaza em 27 de outubro. Os Houthis, apoiadores de longa data do Hamas, forneceram apoio ao grupo, lançando seis ataques com mísseis a partir de seus redutos, visando principalmente o porto de Eilat e as principais cidades israelenses entre 19 de outubro e 9 de novembro de 2023.

Em 19 de novembro de 2023, os Houthis atacaram o navio de transporte de veículos *Galaxy Leader*, na costa de Al Hodeidah, no sul do Mar Vermelho. O navio e sua tripulação de 25 homens foram desviados para a costa iemenita, e a operação recebeu ampla cobertura da mídia. Em dezembro de 2023, 19 embarcações comerciais foram atacadas durante sua navegação no sul do Mar Vermelho ou no Golfo de Áden. Cada ataque foi amplamente divulgado pelos Houthis, que argumentaram que essas embarcações tinham ligações comprovadas, diretas ou indiretas, com o Estado israelense.

Essas evidências, coletadas principalmente de fontes abertas (sites de armadores, rastreamento AIS, registros marítimos, corretores, etc.), às vezes se mostraram falsas ou desatualizadas, gerando ansiedade generalizada no mundo marítimo.

Apesar do estabelecimento de missões militares europeias (Aspides), americanas (Prosperity Guardian) e indianas (Sankalp), e do fortalecimento das missões de escolta naval chinesas (45ª Força-Tarefa), o volume de ataques Houthis permaneceu particularmente alto até agosto de 2024 (uma média de 17 ataques por mês).

O volume de tráfego marítimo despencou em mais de 60%, e essa queda continuou. No entanto, a intensidade dos ataques contra embarcações comerciais começou a diminuir a partir de setembro de 2024 e praticamente desapareceu a partir de junho de 2025. Os Houthis então concentraram seus raros ataques em embarcações militares, com o claro objetivo estratégico de atingir uma embarcação de combate. Em resposta, meios aéreos americanos e britânicos realizaram ataques simétricos contra alvos houthis localizados em território iemenita.

Os portos de Al Hodeidah, Al Mukha e Ras Isa tornaram-se alvos prioritários, considerados bases de apoio para Veículos Aéreos Não Tripulados (UAV, *Unmanned Aerial Vehicle*) e Dispositivos Explosivos Improvisados Transportados pela Água (WBIED, *Water-Borne Improvised Explosive Devices*) houthis.

Em 13 de março de 2025, os americanos lançaram uma operação aérea de larga escala denominada “Rough Rider” contra os houthis e suas “bases e equipamentos”. Ela continuaria até 6 de maio de 2025, quando o presidente Trump declarou a “rendição houthi” após 54 dias de bombardeios intensivos, que atingiram mais de 1.000 alvos

terrestres, segundo fontes oficiais americanas. Após os ataques aéreos israelenses e americanos no Irã em junho de 2025, a situação parecia estar congelada em um limbo incerto. No final de junho de 2025, as principais companhias de navegação planejavam retomar o trânsito comercial no Mar Vermelho.

O HALALI

De forma completamente inesperada, dada a situação geral de pós-tensão na região, em 6 de julho de 2025, o *Magic Seas*, anteriormente *Yangzhou Dayang DY40*, construído na China sob bandeira liberiana e operado pela empresa grega Paragon Shipping, foi atacado por vários botes armados, foguetes RPG, drones aéreos e marítimos e mísseis. No dia seguinte, os Houthis abordaram o navio abandonado e plantaram inúmeras cargas explosivas, que implantaram de acordo com um sofisticado plano de comunicação.

O navio, carregado com fertilizantes e aço chineses com destino à Turquia, afundou momentos depois. Apesar das alegações dos Houthis de que “o navio havia violado a proibição de escalar em portos proibidos”, nenhuma escala do navio em um porto israelense havia sido identificada inicialmente. No entanto, o *Wall Street Journal*, citando dados das corretoras Windward e Kpler, informou posteriormente que o *Magic Seas* havia feito escala em Israel em dezembro de 2023. No dia seguinte ao ataque ao *Magic Seas*, outro navio, o *Eternity C*, também foi atacado na costa de Al Hodeidah usando o mesmo padrão: botes, foguetes RPG, UAVs, drones marítimos e mísseis. O navio foi rapidamente desativado, com vários marinheiros mortos ou feridos no ataque. Os sobreviventes evacuaram o navio com urgência enquanto ele afundava. O *Eternity C* navega sob a bandeira da Libéria para um armador grego, a Cosmo Ship Management. De acordo com os Houthis, navios desta empresa já haviam feito escala em Israel no passado. Esta observação parece ser corroborada pelo mesmo *Wall Street Journal*, que relata que outro navio operado pela Cosmo Ship Management atracou em Haifa em junho de 2025.

O apoio prestado a esses navios em perigo foi mínimo, com a tripulação do *Magic Seas* sendo resgatada por um cargueiro em trânsito, enquanto alguns dos sobreviventes do *Eternity C* foram resgatados por duas empresas de segurança, Ambrey e Diaplous, enquanto os Houthis recuperaram impunemente 11 sobreviventes, que ainda estão em suas mãos. Um silêncio pesado envolveu esses ataques devastadores e suas consequências, com as operações da coalizão notavelmente deficientes em termos de dissuasão, intervenção e resgate.

NOVAS CAPITULAÇÕES HOUTHIS?

Já no final de 2023, durante reuniões realizadas em Omã, as autoridades chinesas e, posteriormente, russas chegaram a um acordo com os Houthis para permitir a passagem segura de seus navios no Mar Vermelho e no Golfo de Áden em troca de apoio político e diplomático. Embora seja difícil determinar o verdadeiro impacto das intervenções russo-chinesas, deve-se notar que estas últimas intervieram diversas vezes nos últimos meses, exigindo “contenção” durante os ataques aéreos americanos e britânicos em território iemenita, declarando-os ilegais e não autorizados pelo Conselho de Segurança da ONU.

Os recursos militares da operação Aspides, relatados por seu comando como extremamente insuficientes, ainda não foram reforçados desde os ataques ao *Magic Seas* e ao *Eternity C*. Atualmente, apenas uma fragata está operacionalmente posicionada em uma vasta área. Enquanto o grupo aéreo americano *Harry S. Truman* deixou o Mar Vermelho no final de maio de 2025, após a “rendição Houthi”, o segundo grupo aéreo americano *Nimitz* deixou a área de Bab El-Mandeb para se aproximar de Ormuz e do Golfo Pérsico em meados de agosto de 2025.

Essa surpreendente ausência de meios militares marítimos coercitivos parece ter gerado iniciativas Houthi para dissipar a névoa do campo de batalha e, muito provavelmente, estabelecer uma “estrutura de segurança” que, portanto, poderia ser chamada de novas Capitulações Houthi. O principal objetivo dessa iniciativa parece ser isolar Israel completamente em termos marítimos, estabelecendo um “bloqueio marítimo” por extensão, permitindo ao vizinho egípcio recuperar a maior parte dos benefícios financeiros da operação do Canal de Suez (mais de US\$ 7 bilhões anuais antes da crise).

Também está claro que os Houthis provavelmente buscam estabelecer uma *Pax Romana* com países não diretamente envolvidos neste conflito.

REGULAMENTOS HOUTHIS

Assim, em um comunicado publicado em 27 de julho de 2025, o Centro de Coordenação de Operações Humanitárias Houthi (HOCC, *Humanitarian Operations Coordination Center*) relatou o envio de cartas e/ou e-mails a 64 armadores acusados de “violar” seu “bloqueio” aos portos israelenses. Os nomes dessas 64 empresas nunca foram divulgados, embora uma lista de 15 empresas de defesa americanas tenha sido publicada. Os Houthis também estipularam que essas cartas eram descritas como “avisos pré-sanção”, sinalizando que teriam como alvo todos os navios pertencentes a qualquer empresa que operasse em portos israelenses, independentemente da nacionalidade da embarcação.

O HOCC ameaçou essas empresas de que “*seus navios seriam doravante proibidos de transitar pelo Mar Vermelho, pelo Estreito de Bab El-Mandeb, pelo Golfo de Áden e pelo Mar de Omã, e seriam sistematicamente atacados assim que estivessem ao alcance de armas Houthi*”. O grupo acrescentou que poderia estender suas medidas a entidades que lidassem com armadores previamente notificados.

Dando continuidade à sua abordagem regulatória unilateral, o movimento Houthi publicou um “FAQ – Perguntas Frequentes” em 13 de agosto de 2025. Este FAQ convidava todas as companhias de navegação que desejassem operar em “suas” águas a enviar uma solicitação de trânsito ao Centro de Coordenação de Operações Humanitárias administrado pelos Houthis.

Os Houthis também indicaram que navios e companhias que não constam em sua lista de sanções se beneficiariam de um “*serviço gratuito de trânsito seguro*”.

Esta última comunicação dos Houthis teve como objetivo esclarecer seu perfil de alvo e garantir aos armadores que suas embarcações não seriam alvos.

Alguns dias depois, por meio de seu HOCC, os Houthis atualizaram ainda mais seu FAQ, observando que os armadores agora podiam enviar uma solicitação de trânsito seguro com 48 horas de antecedência, especificando o nome da embarcação e os detalhes do trânsito. Os armadores também foram incentivados a usar um mecanismo de busca no banco de dados do HOCC para verificar se suas embarcações não estavam na lista de navios proibidos. Para embarcações que transitam pela zona de operações Houthi, as Perguntas Frequentes do HOCC também aconselham os capitães a manterem suas informações de AIS (Sistema de Identificação Automática) atualizadas (incluindo detalhes do próximo porto de escala), manterem a frequência VHF 16 de emergência aberta, responderem a possíveis questionamentos de rádio Houthi, permanecerem em canais de navegação reconhecidos e “*evitem embarcações militares*”.

A estrutura oficial para esta regulamentação local baseia-se no HOCC, apresentado como uma autoridade não independente liderada pelos Houthis como coordenador marítimo regional e, acima de tudo, em leis iemenitas *ad hoc*. Essas leis visam combater ações e práticas hostis que possam minar a soberania e a independência da República do Iêmen e de qualquer Estado árabe ou islâmico. Essas leis classificam os Estados que realizam ações hostis contra a República do Iêmen em duas categorias distintas:

- Estados, organizações, grupos e indivíduos envolvidos em crimes de guerra, genocídio ou crimes contra a humanidade contra a República do Iêmen ou qualquer outro Estado árabe ou islâmico, ou que se envolvam em qualquer forma de agressão contra a República do Iêmen ou qualquer outro Estado árabe ou islâmico, ou que forneçam apoio, sob qualquer forma, à entidade sionista usurpadora. Lei nº (5) de 1445 AH Relativa à Designação de Estados, Entidades e Pessoas Hostis à República do Iêmen;
- Estados, entidades, organizações, grupos e indivíduos envolvidos em qualquer forma de racismo contra a nação islâmica ou que violem símbolos religiosos islâmicos e locais sagrados em qualquer mídia ou forma cultural, ou que se envolvam sistematicamente em atividades contrárias aos valores islâmicos e à identidade religiosa, ou que incitem à prática de crimes especificados no nível um, parágrafo (A) deste artigo. Lei nº (5) de 1445 AH Relativa à Designação de Estados, Entidades e Pessoas Hostis à República do Iêmen.

Desde a publicação destas diretivas sucessivas, as reações têm sido particularmente limitadas. O mundo do comércio marítimo continua a questionar essa nova regulamentação local, lutando para determinar quanta confiança depositar nessa discriminação um tanto vaga dos Houthis, dada a complexidade das operações marítimas que envolvem um grande número de operadores simultaneamente. As autoridades marítimas filipinas, por sua vez, por meio do Aviso nº 21, de 15 de julho de 2025, estipularam que os marítimos filipinos poderiam exercer seu direito de desembarque caso seu navio tivesse que navegar no Mar Vermelho e no Golfo de Áden. As seguradoras também se mantiveram discretas, referindo-se apenas à classificação do JWC (Comitê Conjunto de Guerra), que mantém inalteradas suas “Áreas Listadas”, ou seja, áreas consideradas de alto risco para seguro de guerra. No entanto, os prêmios de risco de guerra aumentaram quatro ou cinco vezes para navios que continuam a utilizar portos israelenses.

O fato de o movimento Houthi ser considerado uma organização terrorista pelos Emirados Árabes Unidos e pela Arábia Saudita, mas especialmente pelos Estados Unidos (o presidente americano Donald Trump assinou um decreto na quarta-feira, 22 de janeiro de 2025, reconhecendo novamente os rebeldes Houthi como uma “*organização terrorista estrangeira*”) também levanta a possibilidade de possíveis retaliações contra empresas que estabeleceram relações diretas com o HOCC. As próximas semanas serão importantes para o futuro da navegação marítima global nesta parte do mundo (10% do tráfego global antes da crise), sendo uma possibilidade que esta Capitulação Houthi se concretize por falta de algo melhor.

Esta opção já está sendo questionada desde 28 de agosto de 2025, quando Israel realizou um ataque aéreo à cidade de Sanaa, no Iêmen. Após este ataque, várias fontes rapidamente relataram que o primeiro-ministro Houthi, Ahmed al-Rahawi, bem como seu ministro da Defesa, Mohamed al-Atifi, e seu chefe de gabinete, foram mortos nesse ataque, que visava uma reunião de gabinete supostamente secreta.

Publicado no [Le Diplomate.Media](#).

***François Morizur** ingressou na Marinha francesa em agosto de 1974 e concluiu um curso como suboficial no Comando de Fuzileiros Navais. Ingressou no corpo de oficiais da Marinha em 1984. Comandou o Penfentenyo Commando entre 1995 e 1995, fez parte da tripulação de armas do porta-aviões Charles de Gaulle e comandou a base naval de Dakar, no Senegal, entre 2001 e 2003, antes de comandar o quartel-general tático da força marítima dos Fuzileiros Navais e Comandos e, em seguida, assumir a direção da divisão de materiais, equipamentos e estudos dessa mesma força. Participou de inúmeras operações de forças especiais na Europa, África, Caribe, Oceano Índico e Ásia. Deixou a Marinha em 2007 e ingressou no Grupo Bourbon na zona Nigéria-Camarões. Morizur atuou como especialista na área de segurança marítima para os programas europeus CRIMGO/GOGIN/SWAIMS e ENMAR entre 2012 e 2024. Em 2021 e 2023, foi coautor de estudos sobre pirataria marítima no Golfo da Guiné para a ONU. Um deles foi usado na elaboração de uma resolução da ONU sobre pirataria marítima no Golfo da Guiné. É autor de dois romances dedicados a questões de segurança marítima no Golfo da Guiné e no Oceano Índico. É Cavaleiro da Legião de Honra, Cavaleiro da Ordem Nacional do Mérito, Cavaleiro do Mérito Marítimo e Oficial da Ordem do Leão Senegalês.
