

# A guerra assimétrica contra o comércio marítimo

*A guerra assimétrica feita pelos houthis, com o Irão na retaguarda, tem mostrado ser barata e particularmente eficaz.*

**José Pedro Teixeira Fernandes | Público | 11 de Janeiro de 2024**

1. Nos últimos meses, os houthis do Líbano, invocando solidariedade com os palestinianos em Gaza, passaram a atacar a navegação comercial no mar Vermelho. Afirmam que irão continuar a efectuar tais ataques enquanto Israel não parar as suas operações militares contra o Hamas, em Gaza. Tudo indica que o Irão usa os houthis do Líbano, tal como faz com o Hezbollah no Líbano (ainda que a conexão com o Hezbollah seja mais forte e evidente), para as suas guerras por procuração (*proxy wars*).

Fornecer material militar, treino e aconselhamento, e, neste caso também, segundo os serviços de informações ocidentais, a localização dos navios para os houthis atacarem. Para o Irão, as vantagens destas acções perturbadoras do comércio marítimo e das cadeias de abastecimento globais são importantes: sem se envolver directamente no conflito (pelo menos até agora), consegue exercer uma dupla pressão no comércio marítimo de energia e mercadorias. Pela sua própria geografia, já tinha essa possibilidade no estreito de Ormuz, situado ao largo da sua costa. Agora os houthis permitem-lhe também estender a sua influência ao mar Vermelho.

Os houthis são um grupo religioso-político-militar (são largamente xiitas zaiditas) que ganhou ascendência na guerra sectária do Líbano da última década (na qual a Arábia Saudita se envolveu também contra os houthis, por sua vez apoiados pelo Irão). Trata-se de um Estado sem qualquer tipo de estruturas normais de um moderno Estado soberano e onde as identidades sociais tradicionais (tribo, clã e grupo religioso) dominam a forma de fazer política.

É o território mais pobre da Península Arábica e está largamente desligado da actual economia globalizada, vivendo em quase autarcia. A consequência é um Estado totalmente disfuncional e uma população que vive segundo formas pré-modernas (aos olhos do Ocidente, quase medievais), mas tem, ao mesmo tempo, acesso a algumas das armas e tecnologias mais destrutivas do mundo moderno.

2. Uma das consequências dos ataques dos houthis à navegação comercial internacional é que os danos causados a Israel são relativamente baixos, mas os danos causados a outros são bastante mais elevados. Isso decorre também do facto de a navegação comercial ser uma das actividades económicas mais globalizadas.

As bandeiras das embarcações, na grande maioria dos casos, pouco têm a ver com a nacionalidade original dos seus proprietários, sendo normalmente bandeiras de conveniência por razões fiscais. Os armadores são de nacionalidades muito variadas e as tripulações que servem nos navios da marinha mercante usualmente também seguem similar padrão. Para além disso, calcula-se que [cerca de 12% do comércio mundial por via marítima usa normalmente essa rota, valor que no caso do tráfego de navios porta-](#)

[contentores atinge 30%](#). É também uma rota importante no abastecimento de energia, de petróleo e gás natural liquefeito.

Como consequência dos ataques, ocorrem atrasos na importação e exportação de mercadorias ao nível global, especialmente no comércio entre a Europa e a Ásia — é necessário ter em mente que [perto de 90% do comércio internacional de bens é feito por via marítima](#). Aumentam também os custos devido ao desvio da navegação para o Sul de África, através do cabo da Boa Esperança (em média, mais dez a 12 dias de viagem). Numa natural reacção a este elevado risco geopolítico, as grandes multinacionais de transporte marítimo de contentores e de logística, como a Maersk ou Hapag-Lloyd, desviaram a sua navegação do mar Vermelho.

Consequência inevitável de tudo isto é um aumento drástico do custo dos fretes marítimos, incluindo dos custos dos seguros a eles associados — os Lloyd's do mercado segurador britânico, com grande importância no mercado mundial de seguros, espelham bem essa realidade na sua [lista de riscos à navegação](#). Para além destes danos na economia global, Estados como o Egipto perdem fontes importante de receitas pelo desvio das rotas comerciais do mar Vermelho e da travessia do Canal do Suez. Mas, como já referido, a esmagadora maioria dos navios que foram atacados não têm qualquer conexão com Israel, nem se destinavam aos seus portos.

3. O facto de o mais afectado não ser Israel, que supostamente seria o grande alvo de tais acções, não tem impedido os houthis de usar formas de guerra assimétrica contra a generalidade da navegação comercial, conseguindo um substancial efeito perturbador. A posição geográfica do Iémen, na entrada Sul do mar Vermelho, beneficia essa estratégia de guerra, em particular o estreito de Bab el-Mandeb, situado entre o Iémen (Península Arábica) e Djibuti (África).

É um estreito com cerca de 32 quilómetros de largura e com a ilha de Perim entre as duas margens, o que o torna ainda mais exíguo e difícil de passar em segurança. A passagem faz-se por um corredor marítimo de cerca de 26 quilómetros de largura a oeste e por outro a leste com cerca de 3 quilómetros de largura. É notoriamente um ponto de estrangulamento (*choke point*) da navegação. Reagindo aos ataques dos houthis à navegação comercial, navios da Marinha de guerra dos EUA, mas também do Reino Unido e da França e com a participação de outros Estados aliados, procuraram garantir a segurança dessa rota, através da [Operação Prosperity Guardian](#).

Todavia, a guerra assimétrica feita pelos Houthis, com o Irão na retaguarda, tem mostrado ser barata e particularmente eficaz. Esta, a guerra assimétrica, a qual, por definição, envolve diversas formas de combate não convencionais — adoptadas por um dos beligerantes para compensar a sua acentuada desvantagem militar —, evidencia sinais preocupantes para o Ocidente e para a manutenção da sua supremacia político-económico-militar.

4. Tal como já vimos noutros conflitos recentes — desde logo na guerra entre a Rússia e a Ucrânia e na guerra do Azerbaijão contra a Arménia — as transformações tecnológicas aplicadas ao campo militar ocorridas nas últimas duas décadas, que têm a sua face mais visível no uso de *drones*, trouxeram novas possibilidades às formas de guerra assimétrica.

Sem terem qualquer Marinha ou Força Aérea convencional, os houthis conseguem ter, a baixo custo e com meios militares modernos, ainda que relativamente pouco sofisticados

(quando comparados com os ocidentais), um substancial efeito perturbador das rotas marítimas e das cadeias de abastecimento.

As transformações tecnológicas em curso deram a este tipo de guerra assimétrica — agora usada contra o comércio marítimo — uma eficácia que era praticamente impossível no passado (pelo menos desta forma). Ao mesmo tempo, mostram os limites de acção de Forças Armadas que usam sofisticados meios militares convencionais, como os dos EUA e dos aliados europeus, em guerras não convencionais.

Usar mísseis com tecnologia de ponta que custam 1 milhão ou mais de euros para destruir *drones* de origem iraniana, ou réplicas destes, que custam uns 20.000 euros (para além de outros custos elevados em manter múltiplos navios de guerra durante muito tempo em prontidão de reacção e combate) tende a tornar-se proibitivo se o conflito se perpetua no tempo.

Num contexto mundial onde os pontos de atrito, abertos ou latentes, são muitos — o mar da China pode ser já o próximo, devido à eleição presidencial em Taiwan e a uma possível reacção hostil da China — a questão é ainda mais difícil de gerir. O efeito perturbador, pelo menos até agora, desta guerra assimétrica dos houthis (que nem sequer são um poder estadual) contra o comércio marítimo e a prosperidade de uma economia liberal-global envolve desafios mais elevados do que poderia parecer à primeira vista.

Para os EUA, a potência que sustenta a actual ordem liberal internacional, a necessidade é demonstrarem que mantêm clara supremacia marítima numa das dimensões mais importantes do seu poder global. Todavia, uma intervenção militar de envergadura, para eliminar as bases dos houthis em terra, prevenindo os ataques à navegação no mar Vermelho, pode ser o rastilho de um conflito generalizado no Médio Oriente.

<https://www.publico.pt/2024/01/11/mundo/opiniao/guerra-assimetrica-comercio-maritimo-2076056>