

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CF (CHI) JONATHAN CABRERA ERWENNE

**ATAQUE ÀS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS NO
ESTREITO DE ORMUZ DE 2014 ATÉ 2024:
Vigência e aplicabilidade contemporânea da teoria de Julian
Corbett**

Rio de Janeiro

2025

CF (CHI) JONATHAN CABRERA ERWENNE

**ATAQUE ÀS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS NO
ESTREITO DE ORMUZ DE 2014 ATÉ 2024:
Vigência e aplicabilidade contemporânea da teoria de Julian
Corbett**

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1) Jungstedt

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2025

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

**ASSINATURA PELO GOV.BR
(LOCAL DA CHANCELA)**

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a Deus e à Virgem por sua constante proteção ao longo desta nova etapa da minha vida. À minha esposa Daniela e às minhas filhas Isabel, Josefina e Florencia, que são minha maior motivação e inspiração, agradeço por me oferecerem seu amor incondicional, que é a fonte de energia que me permite enfrentar cada desafio e adversidade.

À Marinha do Chile, por me proporcionar a oportunidade de viver esta nova etapa pessoal e profissional, que sem dúvida me permitirá enfrentar com maior preparo os futuros desafios próprios da carreira naval. À Marinha do Brasil, e em especial à Escola de Guerra Naval (EGN), por me transmitir valiosos conhecimentos e favorecer meu desenvolvimento integral, tanto no âmbito profissional quanto pessoal.

Aos meus colegas de curso, especialmente àqueles com quem tive a oportunidade de trocar ideias e experiências, agradeço pela agradável convivência e pelo enriquecimento profissional mútuo. Espero, em um futuro próximo, poder retribuir de alguma forma a todos aqueles que me apoiaram ao longo deste ano.

Ao Capitão de Mar e Guerra (RM1) Alceu Oliveira Castro Jungstedt, expresso minha mais sincera gratidão por sua excelente orientação e permanente preocupação com meu desenvolvimento acadêmico e profissional, bem como por sua valiosa orientação metodológica, a qual contribuiu de forma decisiva para o adequado desenvolvimento do presente estudo.

“O domínio do mar, portanto, não significa outra coisa senão o controle das comunicações marítimas, seja para fins comerciais ou militares”.

Julian S. Corbett, historiador naval e estrategista britânico.

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é analisar a teoria de Julian Corbett sobre o controle das comunicações marítimas, em relação à sua vigência e aplicabilidade nos ataques às linhas de comunicações marítimas ocorridos no Estreito de Ormuz entre os anos de 2014 e 2024. A pertinência do estudo reside no valor de examinar como os postulados teóricos de Corbett, desenvolvidos no início do século XX, permanecem atuais e oferecem perspectivas úteis para compreender conflitos contemporâneos. Para alcançar esse resultado, foi realizada uma pesquisa baseada em fontes documentais e bibliográficas, complementada com análises de relatórios da área de defesa, informes de organismos internacionais e literatura acadêmica especializada. Adotou-se uma metodologia descritiva e analítica, orientada a confrontar os postulados teóricos presentes na obra *Some Principles of Maritime Strategy*, formulada por Julian Corbett em 1911, com os fatos ocorridos entre 2014 e 2024 no Estreito de Ormuz. Dessa forma, após confrontar os fundamentos teóricos com os acontecimentos registrados no Estreito de Ormuz na última década, buscou-se identificar a existência de pontos de convergência, de modo a determinar em que medida os ataques analisados podem ser interpretados como uma aplicação contemporânea das ideias de Corbett sobre o ataque às comunicações marítimas, avaliando a relevância dessas ações no contexto geopolítico atual, seu impacto sobre a estabilidade econômica global em uma das áreas marítimas mais sensíveis do planeta e sua contribuição direta para o objetivo associado ao controle do mar.

Palavras-chave: Corbett. Estreito de Ormuz. Linhas de Comunicações Marítimas. Estratégia. Comunicações Marítimas.

ABSTRACT

Attacks on Maritime Lines of Communication in the Strait of Hormuz from 2014 to 2024: contemporary validity and applicability of Julian Corbett's theory

The objective of this research is to analyze Julian Corbett's theory on the control of maritime communications, regarding its relevance and applicability to the attacks on maritime communication lines that occurred in the Strait of Hormuz between 2014 and 2024. The significance of this study lies in the value of examining how Corbett's theoretical postulates, developed in the early twentieth century, remain relevant today and offer useful perspectives for understanding contemporary conflicts. To achieve this goal, research was conducted based on documentary and bibliographic sources, complemented by analyses of defense-related reports, international organization documents, and specialized academic literature. A descriptive and analytical methodology was adopted, aimed at comparing the theoretical postulates presented in Julian Corbett's 1911 work *Some Principles of Maritime Strategy* with the events that occurred between 2014 and 2024 in the Strait of Hormuz. In this way, by confronting the theoretical foundations with the events that took place in the Strait of Hormuz over the past decade, the study sought to identify the existence of points of convergence, thereby determining to what extent the analyzed attacks can be interpreted as a contemporary application of Corbett's ideas on attacks against maritime communications, assessing the relevance of these actions within the current geopolitical context, their impact on global economic stability in one of the world's most sensitive maritime areas, and their direct contribution to the overarching objective of sea control.

Keywords: Corbett. Strait of Hormuz. Maritime Communication Lines. Strategy. Maritime Communications.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - Estreito de Ormuz.....	49
FIGURA 2 - Densidade do tráfego marítimo no Estreito de Ormuz	49
FIGURA 3 - Rotas do tráfego marítimo no Estreito de Ormuz.....	50
FIGURA 4 - Refinarias e bases militares no Estreito de Ormuz.....	50
FIGURA 5 - Pontos estratégicos do comércio marítimo global	51
FIGURA 6 - Volume de petróleo transportado pelo Estreito de Ormuz (2020-2025).51	
FIGURA 7 - Volume de petróleo transportado pelo Estreito de Ormuz	52

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CENTCOM –	<i>U.S. Central Command</i>
CGE –	Condição Geográfica Essencial
CNUDM –	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DICA –	Direito Internacional dos Conflitos Armados
EIA –	<i>Energy Information Administration (U.S. Department of Energy)</i>
EUA –	Estados Unidos da América
GNL –	Gás Natural Liquefeito
GPS –	<i>Global Positioning System</i>
JCPOA –	<i>Joint Comprehensive Plan of Action</i>
LCM –	Linhas de Comunicação Marítima
ONU –	Organização das Nações Unidas
THAAD –	<i>Terminal High Altitude Area Defense</i>
UAV –	<i>Unmanned Aerial Vehicle</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	CONTROLE DAS COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS SEGUNDO A TEORIA DE JULIAN S. CORBETT	14
2.1	O LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS.....	14
2.2	ATAQUE ÀS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS E O DIREITO INTERNACIONAL.....	15
2.3	UMA VISÃO MAIS AMPLA DAS LCM	19
2.4	ATAQUE ÀS LCM EM PONTOS FOCAIS	20
2.5	ATAQUE ÀS LCM: UMA ESTRATÉGIA EFICAZ DIANTE DE UMA POSIÇÃO DE INFERIORIDADE.....	20
3	ATAQUE ÀS LCM NO ESTREITO DE ORMUZ DE 2014 ATÉ 2024.....	22
3.1	LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO ESTREITO DE ORMUZ.....	22
3.2	SOBERANIA E CONDIÇÃO DE NAVEGAÇÃO DO ESTREITO DE ORMUZ	23
3.3	CONTEXTO HISTÓRICO DOS CONFLITOS.....	24
3.4	CONTEXTO GEOPOLÍTICO PRÉVIO AOS ATAQUES NO ESTREITO DE ORMUZ OCORRIDOS EM 2019	26
3.5	ATAQUES A NAVIOS MERCANTES FUNDEADOS EM FRENTE AO PORTO DE FUJAIRAH EM 12 DE MAIO DE 2019	27
3.6	ATAQUE COM DRONES SOBRE INFRAESTRUTURA ENERGÉTICA SAUDITA EM 14 DE MAIO.....	29
3.7	ATAQUE A NAVIOS MERCANTES OCORRIDO EM 13 DE JUNHO DE 2019	29
3.8	EUA RESPONSABILIZA O IRÃ PELOS ATAQUES ÀS LCM.....	30
3.9	CAPTURA DE PETROLEIROS PELO REINO UNIDO E PELO IRÃ EM JULHO DE 2019.....	31
3.10	ATAQUE À PLANTA DE GÁS NATURAL DE SHAYBAH.....	32
3.11	ATAQUE ÀS REFINARIAS DE PETRÓLEO DA ARÁBIA SAUDITA.....	33
3.12	CONCLUSÃO PARCIAL.....	34

4	TEORIA DE CORBETT E SUA RELAÇÃO COM OS ATAQUES ÀS LCM NO ESTREITO DE ORMUZ.....	36
4.1	CONTROLE EFETIVO DAS LCM SOB O CONCEITO DE DOMÍNIO DO MAR	37
4.2	LCM, UMA VISÃO MAIS AMPLA QUE APENAS UMA SIMPLES LINHA NO MAR.....	38
4.3	ATAQUE ÀS LCM EM PONTOS FOCAIS	39
4.4	ATAQUE ÀS LCM, UMA TÁTICA ÚTIL PARA O RIVAL MAIS FRACO	40
4.5	ATAQUE ÀS LCM E SUA IMPLICAÇÃO COM O DICA	42
4.6	CONCLUSÕES PARCIAIS	42
5	CONCLUSÃO.....	44
	REFERÊNCIAS.....	47
	ANEXO A - FIGURAS.....	49

1 INTRODUÇÃO

Ao longo da história, a capacidade de utilizar o mar como via para o transporte de pessoas e mercadorias em nível mundial sempre constituiu um elemento essencial dos conflitos navais (Till, 2004). Atualmente, o oceano continua sendo o principal meio de transporte a nível global, devido ao fato de permitir o deslocamento de grandes volumes de carga, razão pela qual não é surpreendente que as Linhas de Comunicações Marítimas¹ (LCM) continuem representando um objetivo natural da guerra no mar.

O ataque às LCM, como parte das operações de exercício do controle do mar, busca desgastar a economia de guerra do adversário; assim como também tem como propósito negar o uso do mar para a projeção do poder militar inimigo sobre um território e impedir que suas forças contem com o abastecimento necessário para o sustento das operações.

A prioridade e transcendência das operações de exercício do controle do mar estarão subordinadas à Condição Geográfica Essencial (CGE) do adversário, já que permitirá determinar a importância e as possíveis configurações de emprego de suas LCM² durante o desenvolvimento de um conflito, de tal maneira que permita precisar o esforço e definir a manobra estratégica que será utilizada para materializar os ataques às suas LCM (Purcell, 2022).

É relevante levar em consideração que as LCM não correspondem apenas às rotas marítimas utilizadas para o transporte econômico de uma nação ou para o transporte estratégico em caso de um conflito armado, já que seu conceito envolve um alcance muito mais amplo, envolvendo os terminais portuários e toda a infraestrutura e suporte logístico utilizado tanto para o embarque, desembarque e armazenamento da carga.

Ao longo da história, grandes escritores de estratégia marítima desenvolveram teorias relacionadas à importância do controle das LCM durante um conflito armado. Tal é o caso do destacado escritor britânico Sir Julian S. Corbett, que em sua obra *Some Principles of Maritime Strategy*, publicada em 1911, determinava que um

¹ Utilizar-se-á indistintamente o termo “linhas de comunicações marítimas” (LCM) ou “comunicações marítimas”.

² As LCM são classificadas, segundo seu emprego, em econômicas, militares e de manutenção (Purcell, 2022).

aspecto central da estratégia marítima correspondia à obtenção do controle do mar, seja para utilizá-lo em benefício próprio ou para negá-lo ao inimigo. Ao contrário de outros escritores de estratégia marítima como Alfred Thayer Mahan, Corbett estimava que o objetivo principal da guerra no mar deveria ser o controle das comunicações marítimas em vez da destruição da esquadra inimiga (Cavada, 2020).

Apesar da importância e valor estratégico que representa poder afetar as LCM do adversário, atualmente sua vigência é motivo de debate, devido à relevância que adquiriu o Direito Internacional dos Conflitos Armados (DICA) e cujos princípios jurídicos impõem restrições que afetam a realização deste tipo de operações. Apesar de tais restrições, os pontos focais mais importantes do tráfego marítimo internacional continuam sendo atacados na atualidade, o que permite inferir que o ataque às LCM continua sendo um objetivo importante para a estratégia naval contemporânea.

Tal é o caso do Estreito de Ormuz, que comunica o Golfo Pérsico, uma das maiores fontes de produção de hidrocarbonetos a nível global, com o Golfo de Omã e o oceano Índico. Cabe destacar que, aproximadamente 27% do petróleo transportado por via marítima transita pelo Estreito de Ormuz e tem como destino os mercados asiáticos da China, Índia, Japão e Coreia do Sul, assim como uma importante quantidade de gás liquefeito que é importado por esses Estados.

Tendo em conta o exposto, é possível inferir que o Estreito de Ormuz é de grande importância para a economia mundial e, em específico, para o comércio asiático, dado que não existe uma rota alternativa para o tráfego marítimo que cumpra a função de transportar petróleo e gás desde o Golfo Pérsico, razão pela qual qualquer incidente que ocorra nesta zona gera repercussões a nível global, que se traduzem em aumentos no preço internacional do petróleo (Ibañez, 2025).

Esta dissertação terá como objetivo realizar uma comparação entre a teoria de Corbett sobre o controle das LCM como objetivo natural da estratégia naval e os ataques efetuados ao tráfego marítimo no Estreito de Ormuz entre os anos de 2014 e 2024, analisando em que medida os princípios teóricos convergem ou divergem em relação à realidade contemporânea.

Para tal, esta dissertação será organizada em cinco capítulos. Após esta introdução, abordaremos no segundo capítulo uma análise da importância do controle das LCM de acordo com a teoria de estratégia naval formulada por Corbett, seguido de um terceiro capítulo dedicado à análise dos ataques às LCM ocorridos no Estreito de Ormuz entre os anos de 2014 e 2024. Posteriormente, no quarto capítulo, será

realizada a comparação entre a teoria de Corbett e os fatos ocorridos, com o objetivo de detectar pontos de convergência ou divergência. Finalmente, no último capítulo, será apresentada uma breve conclusão.

2 CONTROLE DAS COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS SEGUNDO A TEORIA DE JULIAN S. CORBETT

Este capítulo está dividido em cinco seções e tem como propósito apresentar a fundamentação teórica do conceito de controle das comunicações marítimas formulado por Julian Corbett, o qual será utilizado para apoiar o estudo em questão. Inicialmente, descreveremos as linhas de comunicações marítimas e suas características conforme o seu emprego. Em seguida, serão analisadas as implicações legais contemporâneas da adoção da estratégia de ataque às linhas de comunicações marítimas, conforme o direito internacional. Posteriormente, à luz da teoria de Corbett, analisaremos o conceito teórico de um ponto de vista mais amplo, bem como sua aplicação nas zonas de confluência do tráfego marítimo internacional. Na última seção, será abordada a opção de atacar as comunicações marítimas como estratégia a ser adotada diante de uma condição de inferioridade.

2.1 O LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS

Corbett menciona em sua obra que o conceito de domínio do mar não significa outra coisa senão alcançar o controle das comunicações marítimas, sejam elas utilizadas para propósitos militares ou comerciais (Corbett, 1911). Em razão disso, é necessário destacar que a estratégia marítima diferencia os conceitos de LCM militares, econômicas e de manutenção.

Em primeiro lugar, devemos considerar como LCM econômicas aquelas que se destinam a satisfazer as necessidades econômicas de um Estado, razão pela qual possuem caráter permanente e são utilizadas tanto em tempos de paz quanto durante um conflito. Em segundo lugar, encontram-se as LCM militares, que são utilizadas para satisfazer as necessidades de transporte estratégico das forças, sendo, portanto, eventuais e dependentes das necessidades e situações particulares que se desenvolvam durante determinado conflito. Por fim, as LCM de manutenção são aquelas destinadas a satisfazer as necessidades logísticas das forças militares e as necessidades de vida da população civil que habita nos teatros de operações, possuindo, portanto, um ciclo definido e com períodos de tempo pouco flexíveis (Solis, 1997).

Considerando o exposto anteriormente, é possível inferir que a importância

atribuída por Corbett ao controle das comunicações marítimas se deve ao fato de que as LCM em tempos de paz são primordiais para o bem-estar e o progresso econômico de um Estado, ao mesmo tempo em que, durante o desenvolvimento de um conflito armado, se tornam vitais, dado que permitem sustentar o esforço de guerra e atender às necessidades de vida da população inserida no teatro de operações. Por outro lado, é necessário destacar que, durante um conflito armado, será difícil distinguir com precisão a finalidade do uso das LCM, tornando sua classificação ainda mais complexa.

Além disso, Corbett considera que, para se alcançar o controle das comunicações marítimas, deve-se impor uma proibição de uso por parte do adversário, de modo a impedir o trânsito tanto de propriedade privada quanto de bens de caráter público (Corbett, 1911).

Em relação às LCM econômicas, dado que são permanentes e destinadas a satisfazer as necessidades econômicas de um Estado, a capacidade de afetá-las ou interrompê-las tem como um de seus objetivos causar o máximo dano possível ao comércio marítimo do adversário, aumentando os prêmios dos seguros das companhias de navegação e, conseqüentemente, elevando os custos associados ao transporte de cargas, com o propósito de fazer com que o adversário abandone parte de sua atividade comercial. O exposto busca diminuir as receitas financeiras do adversário e limitar sua capacidade de crédito disponível para sustentar o esforço bélico; portanto, em determinadas circunstâncias, pode adquirir um significado estratégico (Vego, 2018). Em caso de conflito armado, o transporte marítimo comercial será realizado tanto por navios mercantes do país beligerante quanto por embarcações neutras, as quais gozam de imunidade contra ataques, conforme estabelecido no Manual de San Remo.

2.2 ATAQUE ÀS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS E O DIREITO INTERNACIONAL

De acordo com o que estipula o Direito Internacional dos Conflitos Armados (DICA), os ataques estarão estritamente limitados aos objetivos militares do adversário, os quais “se limitam àqueles objetos que, por sua natureza, localização, finalidade ou utilização, contribuam eficazmente para a ação militar e cuja destruição total ou parcial, captura ou neutralização ofereça, nas circunstâncias do caso, uma

vantagem militar concreta” (*International Institute of Humanitarian Law*, 1994, p. 5, tradução nossa)³. Diante disso, poderão ser considerados como objetivos militares as bases das Forças Armadas, estaleiros, depósitos de armamentos e combustíveis, instalações portuárias e qualquer outro objeto utilizado para apoiar ou conduzir operações militares.

Considerando que “os terminais portuários são parte integrante das comunicações marítimas” (Solis, 2004, p. 205, tradução nossa)⁴ e levando em conta o que está estabelecido no DICA, é possível deduzir que é viável afetar as LCM econômicas mediante ataques seletivos a partir do mar sobre a infraestrutura e os equipamentos dos terminais portuários do adversário, como, por exemplo, os cais de atracação, guindastes e áreas internas dos portos utilizadas para o armazenamento de cargas. Esses ataques seletivos podem ser realizados por unidades de superfície, submarinos e aeronaves, pois atualmente esses meios dispõem de armamentos com capacidade de atacar alvos terrestres com posicionamento via GPS, com alto nível de seletividade e precisão. Tal capacidade é destacada por Geoffrey Till, que considera que, na atualidade, os mísseis de cruzeiro lançados do mar se transformaram em uma parte integrante da projeção do poder marítimo (Till, 2004).

Também será possível atacar as instalações portuárias por meio de forças especiais, as quais, além de permitir atingir um alvo específico com precisão determinada, também podem explorar o fator surpresa contra o adversário.

Outra forma de atacar as LCM econômicas dentro do marco legal estabelecido pelo DICA pode ser o estabelecimento excepcional de zonas de exclusão que afetem o livre trânsito em determinada área de navegação ou o acesso livre e seguro aos portos inimigos (*International Institute of Humanitarian Law*, 1994). Ainda que essa ação possa afetar apenas as embarcações do país beligerante, o simples fato de sua existência também gera um efeito sobre os navios mercantes neutros, já que as companhias de seguros aumentam consideravelmente os prêmios daquelas embarcações comerciais que transitam por zonas de alto risco (Solis, 2004).

Diante do risco de que os navios neutros sejam atacados em uma área de exclusão e considerando os custos envolvidos com os prêmios definidos pelas

³ No original: “are limited to those objects which by their nature, location, purpose or use make an effective contribution to military action and whose total or partial destruction, capture or neutralization, in the circumstances ruling at the time, offers a definite military advantage”.

⁴ No original: “los terminales marítimos son parte integral de las comunicaciones marítimas”.

seguradoras, é provável que sejam as próprias companhias de navegação que, apesar de sua neutralidade, decidam limitar a operação de suas embarcações nas águas ou portos do adversário. É importante destacar que o ataque às LCM econômicas não tem, necessariamente, como objetivo principal destruir os navios mercantes, mas sim impedir ou atrasar tanto o envio quanto o recebimento de cargas, de modo a afetar o desenvolvimento normal da atividade comercial do inimigo e, assim, desgastar sua economia de guerra.

Da mesma forma, é viável atacar as LCM econômicas realizando operações de visita e inspeção de navios mercantes, conforme estabelecido pelo DICA, segundo o qual, durante o desenvolvimento de um conflito armado, “os navios de guerra e aeronaves militares dos beligerantes têm o direito de visitar e inspecionar navios mercantes fora das águas neutras quando houver motivos razoáveis para suspeitar que possam ser capturados” (*International Institute of Humanitarian Law*, 1994, p. 14, tradução nossa)⁵. A condição de suspeita mencionada está relacionada à possibilidade de que um determinado navio mercante neutro esteja realizando tarefas de apoio às forças inimigas. Por outro lado, “como alternativa à visita e à inspeção, um navio mercante neutro pode ser desviado de seu destino” (*International Institute of Humanitarian Law*, 1994, p. 14, tradução nossa)⁶; dessa forma, ambas as opções permitiriam impedir que a carga chegue ao destino desejado pelo inimigo, o que também constitui um ataque às LCM econômicas do adversário.

Portanto, o ataque à infraestrutura portuária, o estabelecimento de zonas de exclusão e as operações de visita e inspeção permitirão afetar as LCM econômicas do inimigo, cumprindo os princípios estabelecidos no Direito Internacional, ao mesmo tempo em que se alcança o efeito de desgastar a economia de guerra do adversário, sem a necessidade de destruir um navio mercante durante o desenvolvimento do conflito.

Em consequência, e como conclusão parcial, considera-se que, embora os princípios estabelecidos no DICA restrinjam o uso da força sobre alvos de caráter não militar, isso não deve implicar na renúncia ao objetivo de atacar as comunicações marítimas econômicas. Pelo contrário, devem-se buscar novas formas, compatíveis

⁵ No original: “*belligerent warships and military aircraft have a right to visit and search merchant vessels outside neutral waters where there are reasonable grounds for suspecting that they are subject to capture*”.

⁶ No original: “*As an alternative to visit and search, a neutral merchant vessel may, with its consent, be diverted from its declared Destination*”.

com o direito, de afetá-las sem destruir um navio mercante, o que permitirá gerar um impacto significativo sobre o inimigo.

No que diz respeito às LCM militares, atualmente são empregadas de maneira eventual para realizar o transporte estratégico das forças, o qual normalmente deveria ser efetuado durante a fase prévia ao conflito; no entanto, se for realizado durante o seu desenvolvimento, apresentará a característica de ser altamente vulnerável ao ataque das forças inimigas (Solis, 1997). Por outro lado, deve-se considerar que o ataque sobre as LCM militares tem como propósito interromper a circulação de equipamentos militares e de tropas para a área de operações, de modo a impedir a projeção do poder militar adversário sobre o próprio território, conferindo um efeito imediato e um alto valor estratégico a esse tipo de operações (Till, 2004).

Segundo o que estabelece o DICA, os navios de guerra e as embarcações auxiliares inimigas são considerados alvos militares, assim como os navios mercantes utilizados para fins de guerra (*International Institute of Humanitarian Law*, 1994). Isso permite concluir que não há nenhum impedimento legal para que tais unidades sejam atacadas com o objetivo de destruí-las parcial ou totalmente, neutralizá-las ou capturá-las, a fim de obter uma vantagem militar durante o desenvolvimento do conflito.

No caso das LCM de manutenção, existe a dificuldade de se determinar se a carga transportada tem como finalidade atender às necessidades da população, ou se está sendo utilizada para abastecer os dispositivos militares que se encontram na área de operação (Solis, 2004). Para determinar seu real propósito, deverá existir um esforço maior por parte da inteligência operacional sobre o transporte marítimo, a qual deverá ser oportuna e confiável, de modo a contar com certo grau de certeza em sua classificação, para poder atuar sobre as embarcações mercantes com base nos princípios jurídicos estabelecidos no DICA (Vego, 2018).

Se houver certeza de que a carga transportada se destina à população, deve-se tratá-la da mesma forma que as LCM econômicas; ou seja, impedir ou atrasar o destino da carga, por meio de operações de visita e inspeção, estabelecimento de zonas de exclusão, ou ainda, atacar os portos onde essa carga deveria ser recebida.

Caso contrário, se for possível determinar com certeza que a carga transportada se destina ao abastecimento das forças adversárias, ela poderá ser classificada como alvo militar e, portanto, não haverá nenhum impedimento legal para destruí-la.

Contudo, embora o ataque às LCM possa ser realizado dentro da legalidade

conferida pelo cumprimento do DICA, ele pode ainda assim afetar um ou mais Estados não beligerantes, devido à internacionalização e globalização do tráfego marítimo. Isso pode ocasionar a imposição de sanções por parte da comunidade internacional, cujas repercussões podem ser bastante negativas no plano político para o Estado que decida atacar as LCM de seu adversário.

Embora esse tipo de operação envolva o risco potencial de sanções internacionais, é possível que o líder político determine que os benefícios obtidos com essas ações superam os custos associados às possíveis sanções, decidindo, assim, atacar as comunicações marítimas de seu adversário. Isso adquire relevância quando se está em uma condição de grande desvantagem frente ao inimigo, situação que pode fazer do ataque às LCM a única forma de alcançar a vitória contra um oponente mais forte ou constituir a única alternativa de causar algum dano antes de ser derrotado (Till, 2004).

2.3 UMA VISÃO MAIS AMPLA DAS LCM

Por sua vez, Julian Corbett assinala que, ao controlar as linhas de comunicações marítimas do adversário e ao mesmo tempo desativar os pontos de distribuição nos quais essas se encerram, é possível destruir o comércio marítimo do inimigo, afetando seu desenvolvimento nacional (Corbett, 1911). A esse respeito, é pertinente destacar que, ao falar das LCM, Corbett não se refere apenas às rotas marítimas utilizadas pelo adversário para realizar o transporte de seus suprimentos de caráter militar ou comercial, mas também aos pontos onde essas LCM se encerram. Isso permite inferir que se atribui vital importância às instalações portuárias e aos equipamentos disponíveis nesses locais, os quais permitem concretizar a recepção e a distribuição da carga para os diversos destinos necessários.

Portanto, considerando essa visão mais ampla do conceito das LCM e a viabilidade legal de classificar as instalações portuárias como objetivos militares legítimos, abre-se a possibilidade de gerar um impacto significativo na economia do adversário por meio de ataques diretos a elementos críticos de sua infraestrutura portuária, como, por exemplo: locais de atracação, áreas de armazenamento ou sistemas de distribuição de carga, cuja neutralização pode afetar de maneira imediata a cadeia logística e comercial do inimigo. Essa possibilidade de ataque sobre as LCM permite alcançar resultados estratégicos relevantes sem a necessidade de atacar

diretamente um navio mercante em alto-mar, operação que provavelmente implica um esforço logístico e operacional maior.

2.4 ATAQUE ÀS LCM EM PONTOS FOCALIS

Além disso, Corbett menciona que, ao longo da história dos conflitos armados, os pontos mais férteis do comércio sempre atraíram os ataques mais intensos e também exigiram uma defesa ainda mais robusta. Em relação a isso, ele estabelece que as áreas férteis correspondem àquelas onde o comércio marítimo se concentra; ou seja, os terminais portuários, bem como as zonas geográficas denominadas pontos focais, onde, em razão da morfologia terrestre, o comércio marítimo converge (Corbett, 1911).

Considerando que, ao longo deste capítulo, já foi destacada a importância dos portos para as LCM, não se aprofundará esse ponto. No entanto, considera-se pertinente destacar a relevância dos pontos focais do tráfego marítimo internacional no que diz respeito ao controle das comunicações marítimas. Devido à imensidão dos oceanos, torna-se complexo afetar as comunicações marítimas de um Estado em toda a sua extensão; porém, nas zonas onde o comércio tende a convergir, como estreitos e canais, estas se tornam mais vulneráveis.

Nesses locais, o tráfego de navios mercantes é obrigado a transitar por corredores bem definidos, tornando-os alvos naturais da guerra no mar. Por esse motivo, obter o controle ou conseguir afetar os pontos focais do comércio marítimo proporciona uma vantagem significativa em termos de influência e capacidade de coerção sobre as comunicações marítimas de potenciais adversários, pois afeta diretamente a capacidade de um Estado de projetar poder, sustentar sua economia ou abastecer suas forças militares.

2.5 ATAQUE ÀS LCM: UMA ESTRATÉGIA EFICAZ DIANTE DE UMA POSIÇÃO DE INFERIORIDADE

Por fim, Corbett menciona que um plano de guerra que tem como objetivo principal a destruição ou afetação do comércio marítimo do adversário pressupõe que quem o adota encontra-se em uma posição de inferioridade em relação ao seu poder naval, pois, se detivesse a supremacia, seu objetivo seria transformar essa

superioridade em domínio efetivo, por meio da batalha ou do bloqueio (Corbett, 1911).

Com base nisso, pode-se inferir que o Estado que opta por concentrar seu esforço bélico no ataque ao comércio marítimo do adversário busca evitar a batalha decisiva, principalmente por não dispor de força suficiente para disputar abertamente o domínio do mar, o que está diretamente relacionado com os meios disponíveis e os objetivos perseguidos na guerra naval.

Portanto, a estratégia de considerar como objetivo principal a afetação das comunicações marítimas do adversário não surge como uma escolha ideal de quem a adota, mas sim como uma resposta tática diante de uma posição de inferioridade em termos de poder naval; contudo, não deve ser considerada inadequada ou ineficaz, pois demonstrou sua utilidade ao longo de diversos conflitos armados na história da humanidade.

3 ATAQUE ÀS LCM NO ESTREITO DE ORMUZ DE 2014 ATÉ 2024

Após o delineamento do marco teórico associado ao conceito de controle das comunicações marítimas, segundo o exposto por Julian Corbet, a análise será direcionada aos fatos ocorridos no Estreito de Ormuz entre os anos de 2014 e 2024, período em que foram registrados importantes ataques às LCM nesse ponto focal do comércio marítimo global. De acordo com o exposto, será dada ênfase aos acontecimentos do ano de 2019, dado que, nesse período, concentrou-se a maior frequência de ataques, gerando um impacto mais relevante no cenário internacional.

Dessa maneira, o presente capítulo será dividido em doze seções. Nas quatro primeiras, será abordada a localização geográfica, importância econômica, soberania e condição de navegação do Estreito de Ormuz segundo o Direito Internacional; assim como também será aprofundado o contexto histórico dessa área geográfica, com o fim de facilitar a compreensão da matéria de estudo e sustentar análises posteriores. Nas sete seções seguintes, serão apresentados em detalhe os fatos mais relevantes ocorridos no Estreito de Ormuz relacionados com os ataques às linhas de comunicações marítimas e, finalmente, serão formuladas algumas conclusões.

3.1 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO ESTREITO DE ORMUZ

O Estreito de Ormuz é uma passagem marítima estreita e estratégica que conecta o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã, separando geograficamente a costa sul do Irã da península de Musandam, território pertencente a Omã. Sua largura mínima é de aproximadamente 21 milhas náuticas, o que o converte em um ponto focal natural para o trânsito do transporte marítimo internacional. Essa passagem é crucial para a economia mundial, devido ao fato de conectar os principais produtores de petróleo do Golfo Pérsico (Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Iraque, Irã e Kuwait) com os mercados da Ásia, Europa e América.

De acordo com os dados fornecidos pela Administração de Informação de Energia dos Estados Unidos (EIA), durante o ano de 2023 foram transportados diariamente cerca de 20 milhões de barris de petróleo pelo Estreito de Ormuz, o que equivale a quase 20% do comércio global de petróleo transportado por via marítima (Administração de Informação de Energia dos EUA, 2023). Da mesma forma, mais de

um quarto do gás natural liquefeito (GNL) comercializado no mundo cruza anualmente o Estreito de Ormuz. É importante destacar que, aproximadamente 80% desse fluxo energético (tanto petróleo quanto GNL) tem como destino final os principais mercados do continente asiático, com destaque para China, Índia, Japão, Coreia do Sul e Singapura (Azañedo, 2021).

Levando em conta o mencionado anteriormente e considerando o fato de que não existe uma rota alternativa para o trânsito marítimo que possa substituir o Estreito de Ormuz, é possível inferir que seu fechamento, ainda que temporário, teria um impacto imediato nos preços globais do petróleo e do gás natural liquefeito, convertendo-o em uma área de alto valor estratégico para a economia mundial.

3.2 SOBERANIA E CONDIÇÃO DE NAVEGAÇÃO DO ESTREITO DE ORMUZ

O Estreito de Ormuz encontra-se sob a soberania compartilhada de dois Estados ribeirinhos: a República Islâmica do Irã, que controla a margem norte, e o Sultanato de Omã, que exerce soberania sobre a margem sul. Ambos os países delimitaram suas respectivas zonas marítimas conforme estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), reivindicando um mar territorial que se estende até 12 milhas náuticas a partir de suas linhas de base costeiras. Essa configuração geográfica e jurídica implica que a totalidade do corredor de navegação utilizado por navios mercantes e embarcações militares internacionais encontra-se situado dentro de águas territoriais submetidas à jurisdição soberana do Irã e de Omã. No entanto, tal soberania está condicionada pelo regime internacional de navegação aplicável aos estreitos utilizados para navegação internacional, o que limita as faculdades exclusivas dos Estados ribeirinhos sobre esses espaços marítimos.

Considerando o exposto, o regime jurídico que regula a navegação através do Estreito de Ormuz não se limita ao exercício da soberania territorial por parte do Irã e de Omã, mas está condicionado pelas disposições estabelecidas nos artigos 37 e 38 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, 1982). Esses artigos configuram um marco normativo específico para os denominados “estreitos utilizados para a navegação internacional”, dentro do qual se reconhece o direito de passagem em trânsito, que permite a todos os navios (incluindo navios de guerra e aeronaves militares) exercerem livremente seu direito de navegar e sobrevoar essas águas sem necessidade de autorização prévia por parte dos Estados ribeirinhos,

desde que a passagem seja contínua, expedita e não represente uma ameaça à paz ou à segurança do Estado costeiro.

Embora a República Islâmica do Irã não tenha ratificado formalmente a CNUDM, a maioria da doutrina especializada considera que as disposições relativas à passagem em trânsito adquiriram caráter consuetudinário ⁷, sendo, portanto, vinculantes inclusive para os Estados que não são partes (López, 2013). Do mesmo modo, sustenta-se que o regime de passagem em trânsito prevalece sobre o exercício pleno da soberania territorial nesses casos, justamente porque a importância estratégica de passagens como a de Ormuz obriga a garantir a liberdade de navegação como um princípio estrutural da ordem marítima internacional (Gómez, 2019).

No que diz respeito à postura dos países ribeirinhos frente ao direito internacional, Omã ratificou a CNUDM, o que se reflete em uma posição clara e juridicamente estruturada quanto à condição de navegação no Estreito de Ormuz. Desde 1972, estabelece um mar territorial de 12 milhas náuticas e reconhece o direito de passagem inocente para navios e aeronaves estrangeiras. Embora sua legislação exija autorização prévia para navios de guerra e fixe condições específicas para o trânsito de submarinos (navegação em superfície e hasteamento de bandeira), essas disposições coexistem com as normas internacionais sobre a passagem em trânsito, consagradas na CNUDM (Sanz, 2022).

Ao contrário de Omã, desde a década de 1980, o regime iraniano tem recorrido reiteradamente à ameaça de fechar o Estreito de Ormuz como ferramenta de pressão política. Essa estratégia tem sido empregada em diversos contextos de tensão internacional, seja em resposta às acusações de apoio ao terrorismo internacional, seja diante das sanções internacionais impostas em represália ao desenvolvimento de seu programa nuclear nas últimas décadas (López, 2013).

3.3 CONTEXTO HISTÓRICO DOS CONFLITOS

Durante a guerra entre Irã e Iraque, ocorrida entre os anos de 1980 e 1988, o Estreito de Ormuz foi um cenário-chave de confrontos marítimos, no que ficou conhecido como a “guerra dos petroleiros”. Nesse contexto, ambos os países

⁷ Consuetudinário: normas que não estão necessariamente escritas, mas que se formaram ao longo do tempo por meio da prática constante e que são aceitas pelos Estados como obrigatórias (López, 2013).

atacaram deliberadamente navios petroleiros e embarcações comerciais com o objetivo de enfraquecer a economia do inimigo e interromper o fornecimento energético internacional. O Irã, em particular, recorreu ao uso de minas navais e mísseis antinavio contra embarcações de países neutros, com a intenção de pressionar indiretamente os aliados ocidentais do Iraque (Sanz, 2022).

Diante da crescente ameaça à livre navegação no Estreito de Ormuz durante o conflito entre Irã e Iraque, os Estados Unidos optaram por intervir diretamente na região, a fim de proteger seus interesses estratégicos e assegurar o fluxo ininterrupto de hidrocarbonetos rumo aos mercados internacionais. Essa decisão foi tomada em um contexto de aumento nos ataques iranianos a navios comerciais, sendo que ao menos oito embarcações mercantes do Kuwait haviam sido alvos de ações hostis por parte do Irã. Frente a essa situação, o governo do Kuwait solicitou proteção tanto aos Estados Unidos quanto à União Soviética. Temendo que Moscou aproveitasse a oportunidade para expandir sua influência militar no Golfo Pérsico, Washington ofereceu reabandeirar os petroleiros kuwaitianos sob bandeira americana e escoltá-los com navios de guerra. A proposta foi oficialmente aceita em 9 de março de 1987, dando origem à chamada Operação “*Earnest Will*”, considerada o ponto de partida da presença militar permanente dos Estados Unidos na região (Pérez, 2011).

Após o término da guerra entre Irã e Iraque, em 1988, não foi alcançada uma paz duradoura, e o Estreito de Ormuz permaneceu como um ponto geoestratégico altamente sensível e sujeito a tensões recorrentes. Nas décadas seguintes, o Irã manteve uma política de dissuasão agressiva na região, utilizando com frequência a ameaça de fechamento do estreito como instrumento de pressão diante de sanções internacionais ou medidas consideradas hostis por parte do Ocidente, todas elas relacionadas ao desenvolvimento de seu programa nuclear ou ao seu suposto vínculo com organizações terroristas. Por outro lado, os Estados Unidos estabeleceram permanentemente sua Quinta Frota no Bahrein, a partir da qual coordenam operações navais com o objetivo de garantir a liberdade de navegação e dissuadir qualquer ação hostil do Irã na região.

Considerando que o recorte temporal estabelecido para este trabalho abrange a análise dos ataques às comunicações marítimas no Estreito de Ormuz durante a última década (2014–2024), procede-se à revisão dos eventos mais relevantes ocorridos no contexto da chamada Crise do Golfo Pérsico (2019–2022). Em especial, será dada ênfase aos acontecimentos do ano de 2019, período em que se

concentraram os incidentes de maior frequência e gravidade, os quais geraram uma escalada de tensões entre atores estatais e não estatais, afetando diretamente a estabilidade do comércio marítimo internacional e a segurança energética global.

3.4 CONTEXTO GEOPOLÍTICO PRÉVIO AOS ATAQUES NO ESTREITO DE ORMUZ OCORRIDOS EM 2019

No início do ano de 2019, as relações entre a República Islâmica do Irã e os Estados Unidos alcançaram níveis críticos, devido à decisão adotada pelo governo de Donald Trump de abandonar unilateralmente o Plano de Ação Conjunto Global (JCPOA⁸) em maio de 2018. Este acordo, assinado em 2015 entre o Irã e o denominado grupo P5+1 (China, França, Rússia, Reino Unido, Estados Unidos e Alemanha), tinha como propósito gerar uma limitação ao programa de desenvolvimento nuclear levado a cabo pelo Irã, em troca da eliminação progressiva das sanções internacionais impostas a esse país; no entanto, após a saída do acordo por parte dos EUA, produziu-se a restituição imediata de duras sanções econômicas, centradas especialmente no setor energético iraniano, as quais incluíam principalmente sua vital indústria petrolífera. Essas medidas não apenas afetaram gravemente a economia iraniana, como também geraram um clima de crescente confrontação na região.

Como medida de resposta ao que o Irã considerou como uma agressão econômica sem justificativa, Teerã adotou uma postura no cenário internacional mais desafiadora, chegando inclusive a considerar a realização de ameaças abertas em relação ao fechamento do Estreito de Ormuz, ação que não apenas traria efeitos negativos a nível regional; como também afetaria a economia global. As autoridades iranianas advertiram que, se fosse impedida a exportação de seu petróleo, tampouco permitiriam o livre trânsito de petróleo de outros países do Golfo, declarações que foram interpretadas por Washington e seus aliados como uma ameaça direta à segurança energética global. Do mesmo modo, a tensão aumentou ainda mais em abril de 2019, quando os Estados Unidos declararam o Corpo da Guarda

⁸ JCPOA: *Joint Comprehensive Plan of Action*, o qual corresponde a um acordo de desenvolvimento nuclear assinado no ano de 2015 entre o Irã, os Estados Unidos, China, França, Rússia, Reino Unido e Alemanha (Aláez, 2017).

Revolucionária Islâmica (CGRI⁹) como organização terrorista estrangeira, uma medida sem precedentes dentro da política externa estadunidense (de Frutos Portillo, 2020).

3.5 ATAQUES A NAVIOS MERCANTES FUNDEADOS EM FRENTE AO PORTO DE FUJAIRAH EM 12 DE MAIO DE 2019

Em consequência do anteriormente exposto, o clima de hostilidade no Golfo Pérsico intensificou-se de maneira notável, gerando um ambiente de alta volatilidade e risco de confronto militar direto na região. É nesse contexto de tensão geopolítica que, na madrugada de 12 de maio de 2019, foi registrado um ataque contra quatro navios mercantes que se encontravam fundeados em águas territoriais dos Emirados Árabes Unidos, em frente ao porto de Fujairah, situado na costa oriental do país, ao sul do Estreito de Ormuz. Em relação aos navios mercantes que foram atacados naquele dia, dois deles ostentavam bandeira da Arábia Saudita, um da Noruega e um dos Emirados Árabes Unidos (Aláez, 2017).

Após os ataques perpetrados naquele dia em frente às costas de Fujairah, as autoridades dos países afetados realizaram uma análise técnica exaustiva dos fatos, devido a se tratar de um incidente de alta gravidade, com implicações diretas para a paz e segurança internacional. Em virtude da seriedade dos acontecimentos, os governos do Reino da Arábia Saudita, dos Emirados Árabes Unidos e do Reino da Noruega emitiram em 15 de maio de 2019 uma carta dirigida ao Presidente do Conselho de Segurança das Nações Unidas, cujo propósito era informar e alertar a comunidade internacional sobre as possíveis causas dos ataques, ao mesmo tempo que expressavam profunda preocupação pela ameaça que estes representavam à livre navegação e à segurança energética global, motivo pelo qual solicitaram uma avaliação urgente do incidente no marco das responsabilidades do Conselho (Conselho de Segurança da ONU, 2019).

A avaliação dos resultados da investigação indicava que os quatro navios mercantes foram atacados através da instalação de minas adesivas colocadas em setores próximos às salas de máquinas e abaixo da linha de flutuação, ação que provavelmente deve ter sido efetuada mediante o uso de mergulhadores experientes

⁹ A CGRI é uma das principais forças militares e de segurança do regime iraniano. Foi criada em 1979, após a Revolução Islâmica, por ordem do aiatolá Ruhollah Khomeini (Ruiz, 2021).

que conheciam os alvos atacados, os quais foram deslocados desde lanchas rápidas que se aproximaram na noite anterior ao ataque e que foram detectadas pelos radares dos navios afetados. A determinação do uso de minas adesivas baseava-se na detecção de presença de TNT nas quatro avarias, cujas características físicas evidenciavam cascos retorcidos e afundados para o interior, ao mesmo tempo que foram detectados fragmentos pertencentes a componentes de minas do tipo adesiva, cujas características físicas e composição material resultavam muito semelhantes a peças de um modelo já conhecido (Conselho de Segurança da ONU, 2019).

Por outro lado, determinou-se que o ataque aos quatro navios foi realizado com um alto nível de precisão e coordenação, devido à seleção de alvos estrategicamente posicionados em extremos opostos da zona de fundeio do porto de Fujairah e cuja planificação de danos evidenciava que se buscava apenas inutilizar os navios e não afundá-los ou destruí-los. Da mesma forma, o ataque foi realizado em um curto período de tempo (53 minutos), destacando-se a capacidade de reconhecimento utilizada para identificar e atacar especificamente os alvos selecionados em um ambiente operacional caracterizado pela presença de uma grande quantidade de navios mercantes de diferentes bandeiras. Finalmente, chegou-se à conclusão de que, devido à totalidade das provas reunidas, os quatro atentados devem ter sido perpetrados por um ator provavelmente estatal, que contava com uma importante capacidade operacional, nos âmbitos de inteligência, equipamento e treinamento de pessoal (Conselho de Segurança da ONU, 2019).

Os fatos ocorridos geraram tensões geopolíticas e econômicas relevantes, que se traduziram em aumentos nos preços do petróleo a nível global e em um aumento do risco para o comércio marítimo, cujas interrupções afetariam a cadeia de suprimento global. Apesar das provas obtidas em relação ao ataque perpetrado contra os quatro petroleiros, nenhum Estado ou grupo terrorista reivindicou a autoria dos ataques, situação que é comum quando são desenvolvidas operações encobertas ou quando se deseja evitar represálias diretas. Da mesma forma, estima-se que os Emirados Árabes Unidos atuaram com cautela diplomática, com o propósito de evitar que o fato escalasse militarmente em uma região extremamente sensível, apesar de que alguns Estados ou meios de comunicação insinuavam que o Irã poderia estar por trás dos atos de sabotagem.

3.6 ATAQUE COM DRONES SOBRE INFRAESTRUTURA ENERGÉTICA SAUDITA EM 14 DE MAIO

Posteriormente, em 14 de maio de 2019, duas estações de bombeamento do oleoduto que conecta o Golfo Pérsico ao Mar Vermelho na Arábia Saudita foram atacadas por drones, o que provocou sua inabilitação temporária. Essas instalações, localizadas a oeste de Riad e separadas entre si por aproximadamente 200 quilômetros, fazem parte de uma infraestrutura chave que atravessa o país de leste a oeste e encontra-se a cerca de 700 quilômetros da fronteira com o Iêmen.

Ao contrário de outros incidentes similares ocorridos na região, este ataque foi reivindicado pelos rebeldes houthis¹⁰, sendo um marco significativo por ser o primeiro a alcançar uma profundidade operacional tão extensa dentro do território saudita. Tanto o oleoduto quanto o porto de Fujairah oferecem rotas alternativas ao Estreito de Ormuz para o transporte de petróleo, o que permite evitar sua travessia direta; razão pela qual, os ataques sobre as estações de bombeamento parecem ter sido concebidos com o objetivo de evidenciar a vulnerabilidade de Riad e Abu Dhabi, independentemente de se seus envios de petróleo transitarem ou não por esse estreito (Aláez, 2017).

3.7 ATAQUE A NAVIOS MERCANTES OCORRIDO EM 13 DE JUNHO DE 2019

Nesta ocasião, dois navios petroleiros, o “*Front Altair*” (bandeira das Ilhas Marshall e operado por uma empresa norueguesa) e o “*Kokuka Courageous*” (bandeira do Panamá e operado por uma empresa japonesa), foram atacados enquanto navegavam no Golfo de Omã (perto do Estreito de Ormuz) e em circunstâncias nas quais transportavam petróleo da Arábia Saudita e dos Emirados Árabes Unidos. Como resultado dos ataques, ambos os navios sofreram explosões, ocasionando um incêndio na superestrutura do “*Front Altair*”, enquanto o “*Kokuka Courageous*” foi perfurado acima da linha de flutuação.

No que diz respeito às tripulações dos navios atacados, o petroleiro “*Front Altair*” emitiu um sinal de socorro imediatamente após a explosão, o qual foi atendido por um

¹⁰ Os houthis são um grupo rebelde xiita do norte do Iêmen (declarados em mais de uma ocasião como grupo terrorista e aparentemente apoiados pelo Irã), que luta contra o governo iemenita e a coalizão liderada pela Arábia Saudita (Yáñez, 2021).

navio-tanque com bandeira das Ilhas Marshall, que conseguiu resgatar com sucesso os 23 tripulantes que eram cidadãos de nacionalidade russa, filipina e georgiana. Apesar disso, durante o processo de evacuação, unidades navais iranianas cercaram o navio de resgate e exigiram a entrega da tripulação, razão pela qual os tripulantes foram posteriormente retidos em território iraniano durante dois dias, antes de serem finalmente libertados e transferidos para Dubai em 15 de junho. Em paralelo, o alerta de emergência emitido pelo petroleiro “*Kokuka Courageous*” foi atendido por um navio com bandeira dos Países Baixos, que evacuou toda a tripulação composta inteiramente por cidadãos filipinos. Isso ocorreu porque foi detectada uma mina adesiva não detonada no casco do navio. O salvamento dos tripulantes tornou-se complexo quando uma unidade da Guarda Revolucionária iraniana tentou assumir o controle do resgate, solicitando a transferência dos tripulantes filipinos. No entanto, a rápida intervenção do navio de guerra estadunidense USS “*Bainbridge*” impediu que essa entrega fosse concretizada (ONU, 2019).

Embora o Irã tenha negado sua implicação e nenhum grupo terrorista tenha assumido oficialmente o ataque, assim como os atentados ocorridos em 12 de maio, o contexto político e as provas recolhidas geraram consenso em vários setores sobre a suposta responsabilidade iraniana, o que aumentou consideravelmente a tensão na região, já abalada por fricções entre o Irã e os Estados Unidos. O incidente foi interpretado como uma demonstração de força por parte do Irã e um aviso frente às sanções impostas pelos EUA e à crescente pressão internacional, gerando um novo aumento no preço do petróleo em nível mundial.

3.8 EUA RESPONSABILIZA O IRÃ PELOS ATAQUES ÀS LCM

Em 24 de junho de 2019, os Estados Unidos entregaram novas informações aos membros do Conselho de Segurança, nas quais atribuíam ao Irã a autoria dos ataques perpetrados em 12 de maio contra quatro navios petroleiros nas proximidades do porto de Fujairah, nos Emirados Árabes Unidos; bem como do atentado de 13 de junho contra os dois petroleiros em águas do Golfo de Omã.

No que diz respeito ao ataque de 12 de maio, os Estados Unidos afirmaram que os ataques foram perpetrados pela IRGC, argumentando principalmente que essa força possuía as capacidades para efetuar esse tipo de ataque, pois contava com unidades de mergulho de combate especialistas nesse tipo de operação e que foram

detectadas cerca de 20 embarcações rápidas da IRGC (treinadas para inserir mergulhadores com capacidade de sabotagem) que haviam partido da costa iraniana em direção ao porto de Fujairah horas antes dos ataques (ONU, 2019).

Da mesma forma, os EUA confirmaram a existência de navios iranianos operando no Estreito de Ormuz entre os dias 12 e 13 de junho, os quais realizaram manobras de aproximação sobre os navios “*Front Altair*” e “*Kokuka Courageous*”, antes de cada um sofrer explosões, o que era consistente com uma operação iraniana para instalar minas adesivas nos cascos dessas unidades. Segundo o relatório emitido pelos EUA, as minas utilizadas durante os ataques eram de origem e design iraniano, considerando que sua estrutura (publicamente exibida pelo Irã) era única em comparação com outras minas de características semelhantes existentes a nível global. Além disso, foi identificada uma lancha rápida iraniana se aproximando da lateral do “*Kokuka Courageous*”, que realizou a retirada de uma mina adesiva que não havia sido detonada, cuja operação e medidas de segurança adotadas sugeriam um amplo conhecimento no uso desse tipo de armamento (ONU, 2019).

Por sua vez, e diante das acusações, o Irã negou categoricamente sua implicação nos ataques, qualificando as acusações como infundadas e como uma manipulação por parte dos Estados Unidos para justificar as pressões políticas e as sanções econômicas impostas ao Estado iraniano. Por outro lado, o Irã destacou sua participação durante as manobras de resgate dos tripulantes das embarcações afetadas durante os ataques, o que evidenciava sua postura como garantidor da segurança marítima na região.

3.9 CAPTURA DE PETROLEIROS PELO REINO UNIDO E PELO IRÃ EM JULHO DE 2019

Em 19 de julho de 2019, e como forma de represália pela captura do superpetroleiro iraniano “*Grace 1*” nas proximidades do porto de Gibraltar por forças britânicas ocorrida em 04 de julho do mesmo ano¹¹, o Irã concretizou suas ameaças ao capturar o petroleiro britânico “*Stena Impero*”, que se dirigia à Arábia Saudita

¹¹ O superpetroleiro iraniano “*Grace 1*” foi abordado e capturado pelo Reino Unido em Gibraltar, alegando que transportava petróleo para a refinaria de Baniyas na Síria, o que contrariava as sanções impostas pela União Europeia (foi liberado após negociações diplomáticas, em 15 de agosto do mesmo ano) (Aláez, 2017).

através de um canal adjacente a Omã, por supostas violações às normas de segurança da navegação. O “*Stena Impero*” havia sido construído na China, contava com uma tripulação de 23 pessoas (cidadãos letões, russos e filipinos), sua bandeira pertencia ao Reino Unido e era de propriedade de uma companhia sueca.

O fato de que o navio capturado ostentava bandeira diferente do Estado ao qual pertencia a propriedade fez com que tanto o Reino Unido como também a Suécia tivessem que negociar sua liberação com o Estado iraniano. Por sua vez, o governo britânico tentou conter a situação pela via diplomática, ao mesmo tempo em que unia esforços com seus aliados europeus para conformar uma força-tarefa que permitisse garantir a liberdade de navegação, situação que não teve adesão devido à falta de recursos materiais e econômicos, somada ao enfraquecimento da liderança britânica decorrente do Brexit (Aláez, 2017).

Apesar de o navio ter sido posteriormente liberado, o fato demonstrou a incapacidade dos aliados europeus (em especial do Reino Unido) para sustentar ao longo do tempo esse tipo de operação e para dar cobertura a interesses globais sem o apoio dos Estados Unidos, ao mesmo tempo em que demonstrou a determinação do governo iraniano para concretizar suas ameaças e evidenciou a capacidade de realizar manobras operacionais de interdição de navios mercantes através de forças especiais empregadas por meios aéreos.

3.10 ATAQUE À PLANTA DE GÁS NATURAL DE SHAYBAH

Em 17 de agosto de 2019, foi realizado um ataque com drones contra a planta de liquefação de gás natural localizada em Shaybah, a qual se encontra situada em uma zona extremamente remota da Arábia Saudita e muito distante do território controlado pelos rebeldes houthis no Iêmen. Essa instalação energética está ainda em uma região estratégica, próxima ao limite sul com os Emirados Árabes Unidos, o que aumentou a gravidade do incidente ao evidenciar uma capacidade operacional sem precedentes por parte dos agressores.

Diversos analistas militares atribuem o ataque ao drone modelo UAV-X, o qual, de acordo com as informações técnicas do equipamento, possui uma distância alcançável estimada de até 1.450 quilômetros; no entanto, até a presente data não havia sido evidenciado que contava com uma capacidade operacional tão precisa e eficaz a uma distância tão longa, o que marcou um ponto de inflexão na guerra

assimétrica que se travava na região (Aláez, 2017).

Embora o ataque tenha gerado importantes danos materiais e um incêndio nas instalações, novamente, assim como os ataques ocorridos em 14 de maio, nenhum ator internacional atribuiu diretamente a participação do Irã; no entanto, a autoria foi reivindicada pelos rebeldes houthis. Este episódio evidenciou não apenas a vulnerabilidade das infraestruturas energéticas sauditas, mas também a evolução tecnológica do arsenal houthi, assim como o risco crescente representado pelo uso de drones em conflitos não convencionais, especialmente em zonas onde a dissuasão militar tradicional se mostra insuficiente frente a ameaças de caráter disperso e altamente móvel.

3.11 ATAQUE ÀS REFINARIAS DE PETRÓLEO DA ARÁBIA SAUDITA

Na madrugada de 14 de setembro de 2019, ocorreu um ataque coordenado realizado por 17 drones e 7 mísseis de cruzeiro contra as refinarias de Abqaiq e Khurais, situadas no setor leste da Arábia Saudita, as quais, naquela data, eram responsáveis por produzir aproximadamente 8% do fornecimento mundial de petróleo (7% e 1%, respectivamente). Como consequência direta, nesse mesmo dia, a produção petrolífera saudita foi reduzida pela metade, representando uma perda de 5% da produção global diária. Embora três dias após o ataque já se tivesse recuperado cerca de 50% da capacidade operacional das refinarias, a produção normal de petróleo só foi totalmente restabelecida no final do mês de novembro daquele mesmo ano. O ataque mencionado anteriormente provocou um brusco aumento no preço internacional do petróleo, o qual só conseguiu ser estabilizado posteriormente devido à liberação de reservas estratégicas de petróleo por parte dos Estados Unidos e da Arábia Saudita (Aláez, 2017).

Apesar de o ataque ter sido reivindicado pelos rebeldes houthis que operavam a partir do Iêmen, os Estados Unidos atribuíram sua autoria à República Islâmica do Irã, devido ao nível de precisão, alcance e capacidade destrutiva demonstrados, ao mesmo tempo em que se determinou que o modelo de drones utilizados (possivelmente UAV-Xs) era muito semelhante aos empregados durante os ataques às estações de bombeamento da planta de gás natural de Shaybah perpetrados no mês anterior (Conselho de Direitos Humanos, 2020). Este incidente, somado aos atentados anteriores contra as estações da planta de Shaybah, reafirmou a evidente

vulnerabilidade da infraestrutura energética saudita e o risco que esses ataques representam para a economia energética mundial.

Pouco depois deste último ataque, os Estados Unidos autorizaram o envio ao território saudita de uma bateria de defesa antiaérea “*PATRIOT*” juntamente com 200 efetivos militares; no entanto, quase ao final do mês de outubro, o Pentágono adicionalmente desdobraria dois esquadrões de F-15, somados a um esquadrão aéreo dos Fuzileiros Navais e a um sistema de defesa antimísseis THAAD¹². Como resultado disso, os Estados Unidos aumentaram em aproximadamente 3.000 o número de efetivos desdobrados em território da Arábia Saudita, o que elevou o contingente total sob responsabilidade do CENTCOM¹³ para cerca de 14.000 homens. Esse reforço militar foi concebido como uma medida estratégica destinada a fortalecer a postura defensiva dos Estados Unidos na região e contribuir para a preservação da segurança e estabilidade no Golfo Pérsico (*Congressional Research Service*, 2023).

3.12 CONCLUSÃO PARCIAL

Os acontecimentos detalhados durante o desenvolvimento do presente capítulo e que ocorreram ao longo do ano de 2019 no Estreito de Ormuz evidenciaram uma escalada crítica de tensões geopolíticas entre a República Islâmica do Irã, os Estados Unidos e seus aliados regionais, a qual se manifestou por meio de múltiplos ataques a navios mercantes (incluindo sua captura) e à infraestrutura energética chave no Golfo Pérsico. No entanto, nos últimos meses desse ano, observou-se uma diminuição significativa na frequência e na magnitude desses atos hostis, marcando o início de uma fase de relativa contenção do conflito.

O anterior atribui-se principalmente ao reforço substancial das capacidades militares estadunidenses na região, o que gerou um efeito dissuasivo imediato e, portanto, reduziu significativamente as possibilidades de que se repetissem novas agressões contra as linhas de comunicações marítimas no Estreito de Ormuz, deixando em evidência a vontade de Washington de proteger seus interesses

¹² THAAD: sigla em inglês que se refere ao “*Terminal High Altitude Area Defense*”, correspondente a um sistema de defesa fabricado pelos EUA para interceptar e destruir mísseis balísticos de curto, médio e longo alcance (Aláez, 2017).

¹³ CENTCOM: sigla em inglês que se refere ao “*U.S. Central Command*”, que corresponde ao Comando Central dos Estados Unidos, responsável por planejar e executar operações militares em zonas instáveis e geopoliticamente sensíveis da Ásia, do Oriente Médio e da África (Aláez, 2017).

estratégicos e de garantir, ao mesmo tempo, a segurança do comércio internacional.

Por outro lado, a autoria dos fatos ocorridos no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019 foi reconhecida apenas por atores não estatais; no entanto, existiu consenso por parte da comunidade internacional em responsabilizar o Irã, Estado que, presumivelmente, teria empregado forças insurgentes para perpetrar os ataques. Do mesmo modo, deve-se considerar que a estratégia iraniana de ameaçar fechar o Estreito de Ormuz se enquadrava em uma lógica de pressão calculada, destinada a obter vantagens diplomáticas ou econômicas sem a intenção de gerar uma guerra declarada. Uma vez alcançado certo impacto nos preços do petróleo e evidenciada sua capacidade de influenciar o comércio energético global, o Irã optou por moderar suas ações para evitar uma represália direta de grande escala por parte dos Estados Unidos.

Finalmente, é importante considerar que os acontecimentos ocorridos em 2019 no Estreito de Ormuz, caracterizados por ataques seletivos contra o tráfego marítimo e a infraestrutura portuária crítica destinada ao armazenamento e à distribuição da carga para seus destinos finais, evidenciaram a importância e a vulnerabilidade das LCM. Sua afetação provocou um aumento imediato nos preços dos hidrocarbonetos, impactando diretamente a economia internacional e gerando, ao mesmo tempo, um clima de incerteza no cenário global a respeito da segurança energética e da estabilidade do comércio mundial.

4 TEORIA DE CORBETT E SUA RELAÇÃO COM OS ATAQUES ÀS LCM NO ESTREITO DE ORMUZ

Ao longo do desenvolvimento do capítulo dois, foi possível compreender a teoria de Julian Corbett relacionada com o controle das comunicações marítimas, como parte integrante do domínio do mar. Nesse aspecto, Corbett (1911) propõe que, ao falar conceitualmente das LCM, não se refere apenas às rotas de navegação que percorrem os oceanos; mas lhes atribui um sentido mais amplo, incorporando os pontos onde estas começam e terminam; assim como também inclui os terminais portuários com seus correspondentes sistemas de armazenamento e distribuição dos recursos ao seu destino final.

Da mesma forma, Corbett (1911) assinala que as LCM costumam ser mais afetadas naqueles lugares geográficos onde convergem, motivo pelo qual requerem ser protegidas com maior ênfase nessas áreas denominadas “pontos focais”. Por outro lado, o referido autor estabelece que quem decide implementar uma estratégia baseada no ataque as LCM evidencia uma inferioridade do seu poder naval em relação ao adversário, dado que, se estivesse em uma condição de superioridade, tentaria aproveitá-la através de uma batalha decisiva.

Apesar de que atualmente o ataque deliberado às LCM encontra-se limitado pelo DICA, ainda existem mecanismos legais que permitem sua aplicação. No entanto, quem optar por aplicar essa estratégia se expõe a sanções econômicas, questionamentos da comunidade internacional e até mesmo poderia desencadear uma resposta militar, devido à importância que têm as LCM na economia a nível global.

Por outro lado, no capítulo três foram detalhados os principais acontecimentos ocorridos no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019, um espaço que, por sua condição de “ponto focal” e sua relevância para a segurança energética e a economia global, foi cenário de importantes e notórios ataques dirigidos contra as comunicações marítimas. Esses eventos, que incluíram sabotagens a navios mercantes, ataques a infraestrutura energética crítica e a captura de navios mercantes, não só afetaram diretamente a estabilidade regional, mas também geraram repercussões nos mercados energéticos globais e na percepção de segurança marítima internacional.

Os acontecimentos mencionados anteriormente serão utilizados ao longo do presente capítulo como base empírica para examinar a vigência e aplicabilidade contemporânea da teoria formulada por Corbett, identificando, na medida do possível,

pontos de convergência entre os princípios estratégicos propostos por este autor referentes às comunicações marítimas e os acontecimentos observados no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019.

4.1 CONTROLE EFETIVO DAS LCM SOB O CONCEITO DE DOMÍNIO DO MAR

Em primeiro lugar, Corbett (1911) sustenta que o domínio do mar não deve ser entendido como uma supremacia absoluta sobre as águas, mas sim como a capacidade de exercer controle efetivo sobre as comunicações marítimas, sejam elas de natureza militar ou econômica.

Sob essa perspectiva, é possível estabelecer uma relação direta entre esse princípio teórico e os acontecimentos registrados no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019. Nesse período, os ataques perpetrados não foram direcionados contra unidades navais de combate do adversário, mas sim focados exclusivamente em navios mercantes civis e em infraestruturas energéticas críticas, como refinarias, estações de bombeamento e terminais portuários.

O padrão de seleção de alvos evidencia que o objetivo principal dessas ações foi afetar a capacidade econômica do adversário, restringindo sua capacidade logística, seu comércio exterior e provocando instabilidade nos mercados internacionais de hidrocarbonetos.

O exposto permite confirmar a relevância contemporânea dessa abordagem, pois o impacto econômico gerado por esses ataques transcendeu o âmbito regional, afetando a segurança energética global e evidenciando que o controle do mar continua sendo um fator decisivo nos conflitos modernos.

Por outro lado, Corbett (1911) sustenta que o controle efetivo das comunicações marítimas implica negar ao adversário o acesso e uso dessas rotas, restringindo tanto o trânsito de bens de propriedade privada como o de recursos públicos. Assim mesmo, considera que, em última instância, o único meio para materializar de maneira efetiva esse controle é a destruição ou captura dos bens transportados através dessas rotas marítimas.

O que foi proposto por Corbett está diretamente relacionado com os eventos ocorridos no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019, uma vez que os diferentes ataques atribuídos ao Irã pela comunidade internacional e especificamente pelos Estados Unidos tiveram como alvos navios petroleiros civis e instalações energéticas

associadas à produção e distribuição de hidrocarbonetos, elementos de caráter vital para a economia e segurança energética de um Estado. Nesse sentido, estima-se que os ataques buscavam uma destruição parcial dos ativos do inimigo para interromper de maneira temporária e estratégica o fluxo de hidrocarbonetos, com o objetivo de pressionar diplomaticamente os Estados Unidos e seus aliados, ao mesmo tempo em que afetavam a economia global.

Do mesmo modo, a captura do navio britânico “*Stena Impero*”, juntamente com os ataques às refinarias sauditas e o sabotagem de navios mercantes em frente a Fuyaira, evidenciam uma estratégia de negação do uso do mar, a qual se ajusta plenamente à concepção de Corbett sobre o controle das LCM, onde o essencial não é a destruição do inimigo, mas impedi-lo do livre uso de suas comunicações marítimas vitais para seus interesses econômicos e logísticos.

Em síntese, os fatos registrados no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019 demonstram a plena vigência dos postulados de Corbett sobre o controle das comunicações marítimas. As ações dirigidas contra navios mercantes e a infraestrutura energética crítica confirmam que, nos conflitos contemporâneos, a negação do uso do mar e a afetação de ativos logísticos e econômicos do adversário por meio do ataque às LCM podem resultar tão decisivas quanto a confrontação naval direta.

4.2 LCM, UMA VISÃO MAIS AMPLA QUE APENAS UMA SIMPLES LINHA NO MAR

Julian Corbett (1911) assinala que, ao controlar as linhas de comunicações marítimas do adversário e, ao mesmo tempo, conseguir colocar fora de funcionamento os pontos de distribuição nos quais estas finalizam, pode-se destruir o seu comércio marítimo e, com isso, afetar diretamente a sua economia e, por conseguinte, o seu desenvolvimento nacional. Sob essa perspectiva, Corbett considera os terminais portuários e a infraestrutura de recepção e distribuição de carga como pontos integrais das LCM, motivo pelo qual adquirem um papel estratégico, sendo considerados elementos essenciais dentro do conceito de comunicações marítimas.

Essa visão se reflete de maneira clara nos fatos ocorridos no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019, já que grande parte dos ataques não se limitou a interromper o trânsito marítimo em alto-mar, mas buscou atingir os pontos de armazenamento,

processamento e distribuição de hidrocarbonetos que se encontravam em terra. Um exemplo concreto disso foram os ataques perpetrados em 14 de maio e 14 de setembro, os quais tiveram como alvos específicos as plantas de refino e estações de bombeamento de petróleo, assim como os sistemas de armazenamento e distribuição de gás natural e refinarias, fatos que constituem uma tentativa deliberada de afetar os nós finais das LCM, onde a carga energética é transferida e distribuída para os seus destinos finais.

As ações mencionadas anteriormente evidenciam uma estratégia consistente com a proposta de Corbett, segundo a qual não basta atacar apenas as comunicações marítimas em alto-mar, mas é também necessário desarticular os pontos de chegada e distribuição da carga, pois a sua paralisação ou neutralização compromete seriamente o funcionamento logístico e a economia do adversário. Da mesma forma, deve-se levar em consideração que a maioria dos ataques realizados em 2019 no Estreito de Ormuz foram feitos por meio de técnicas de sabotagem ou mediante o uso de tecnologia de baixo custo, motivo pelo qual se pode inferir que, atualmente, pode ser mais atrativo do ponto de vista de custo-efetividade atacar as LCM onde começam, terminam ou convergem, conferindo ainda mais validade às propostas teóricas formuladas por Corbett.

4.3 ATAQUE ÀS LCM EM PONTOS FOCALIS

Julian Corbett (1911) assinala que, ao longo da história dos conflitos armados, as áreas mais férteis do comércio marítimo denominadas pontos focais, e nas quais convergem as principais rotas de navegação, têm sido sistematicamente objeto de ataques mais severos. Essa situação ocorre devido à sua elevada vulnerabilidade, bem como pelo impacto global gerado pela sua afetação, dado que qualquer interrupção nesses pontos focais repercute de maneira imediata e direta na estabilidade econômica internacional. Por essa razão, Corbett enfatiza a necessidade de estabelecer uma defesa proporcionalmente mais robusta nessas áreas, orientada não apenas para proteger o tráfego marítimo, mas também para proporcionar proteção aos pontos onde se armazenam e distribuem os recursos energéticos e comerciais que ali convergem.

Como já foi mencionado anteriormente, o Estreito de Ormuz constitui-se como um dos principais pontos focais do comércio marítimo internacional, dado que

concentra quase 30% do tráfego marítimo de petróleo em nível mundial, o que o converte em um ponto estratégico para o comércio e a segurança energética global. Nesse contexto, os ataques perpetrados nesse estreito durante o ano de 2019 foram dirigidos especificamente contra navios mercantes que estavam fundeados ou navegavam no Estreito de Ormuz, assim como contra infraestrutura energética crítica (plantas de gás natural e refinarias de petróleo) concentrada nas proximidades desse ponto focal. Tais ações permitem demonstrar uma clara convergência com a teoria formulada por Corbett, dado que se centraram em afetar pontos críticos do sistema logístico localizados em um ponto focal relevante, tanto no âmbito marítimo quanto terrestre.

Da mesma forma, a precisão, simultaneidade e impacto dos ataques obrigaram os Estados Unidos a realizar uma resposta defensiva substancial em apoio ao seu aliado estratégico na região, de modo a resguardar seus interesses e a segurança energética global. Essa resposta defensiva refletiu-se no aumento da quantidade de efetivos que compõem as tropas estadunidenses na Arábia Saudita, elevando o contingente total sob responsabilidade do CENTCOM para cerca de 14.000 militares. Esse desdobramento foi complementado com o envio de equipamento avançado de defesa aérea, como as baterias PATRIOT e o sistema THAAD, junto com esquadrões de aviões de caça F-15 e unidades aéreas dos *Marines*.

Esse reforço defensivo na área circundante ao Estreito de Ormuz reflete a validade do pensamento de Corbett (1911) quanto à necessidade de proteger, com uma maior quantidade de meios militares, aquelas áreas particularmente férteis em termos comerciais e que possuem um alto valor estratégico devido à sua relevância para o comércio global, pois se convertem em alvos naturais de alto valor durante episódios de crise ou conflito armado. Da mesma forma, a alta concentração de infraestrutura energética existente nesses pontos focais, como refinarias de petróleo, terminais portuários e plantas de gás natural, aumenta sua vulnerabilidade e eleva o risco de que um ataque ou interrupção nessas rotas gere repercussões imediatas em nível global, afetando não apenas os países diretamente envolvidos, mas também a estabilidade econômica e energética internacional.

4.4 ATAQUE ÀS LCM, UMA TÁTICA ÚTIL PARA O RIVAL MAIS FRACO

De acordo com o estipulado por Corbett (1911), um plano de guerra centrado

na destruição ou afetação do comércio marítimo do adversário geralmente evidencia uma situação de inferioridade naval por parte do atacante. Em suas palavras, se esse ator contasse com um poder naval superior, buscaria traduzir essa superioridade em um domínio efetivo mediante a batalha decisiva ou executando um bloqueio prolongado; no entanto, no caso de não possuir tal superioridade, resulta mais benéfico optar por táticas indiretas que lhe permitam influenciar no equilíbrio estratégico sem se expor a um enfrentamento frontal.

O que foi assinalado anteriormente guarda uma relação direta com os fatos ocorridos no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019, onde foram perpetrados diversos sabotagens a navios mercantes, assim como ataques a refinarias de petróleo e a instalações de armazenamento e distribuição de gás natural. Embora esses fatos não tenham sido oficialmente reconhecidos pelo Irã, a comunidade internacional os atribuiu a esse Estado, apontando como responsáveis a Guarda Revolucionária Islâmica e grupos rebeldes houthis supostamente apoiados e financiados pelo governo iraniano.

Considerando que o Irã foi de fato responsável pela captura de um navio mercante britânico e que utiliza de maneira recorrente a tática de ameaçar fechar o Estreito de Ormuz como medida de pressão política no cenário internacional, é possível inferir que essas ações respondem a uma estratégia indireta e de baixo perfil militar convencional, própria de um ator que possui um poder naval inferior em comparação com as forças estadunidenses e de seus aliados que se encontram desdobrados na região.

Em síntese, se se considera que o Irã se encontra em uma posição de fraqueza frente ao poder naval estadunidense presente no Golfo Pérsico, é razoável inferir que, ao não poder disputar o controle do mar mediante uma batalha decisiva, optou por canalizar suas capacidades para operações encobertas, sabotagens e ataques assimétricos com o fim de alcançar seus objetivos sem assumir os riscos inerentes de um conflito naval aberto. Isso se alinha com a teoria de Corbett, segundo a qual os ataques às comunicações marítimas atuam como substitutos da batalha naval decisiva para aqueles que carecem do poder necessário para impor-se diretamente frente ao seu adversário.

4.5 ATAQUE ÀS LCM E SUA IMPLICAÇÃO COM O DICA

É necessário destacar que Corbett desenvolveu sua obra em um período histórico no qual ainda não existia o Direito Internacional dos Conflitos Armados, razão pela qual o ataque indiscriminado às comunicações marítimas não se encontrava regulamentado juridicamente, permitindo que sua máxima exploração estratégica fosse realizada durante a Primeira e a Segunda Guerra Mundial.

Embora o DICA, que foi consolidado a partir das Convenções de Genebra e seus protocolos adicionais, estabeleça restrições ao uso da força e à proteção de bens civis, ainda é possível encontrar formas legais de materializar ataques às LCM quando constituem objetivos militares legítimos, tal como foi detalhado no capítulo dois desta dissertação. No entanto, atualmente observa-se uma tendência na qual grande parte dos ataques às LCM é executada fora de uma declaração formal de guerra, utilizando meios não convencionais e por meio de atores não estatais, cujos métodos e natureza operam deliberadamente à margem das disposições do DICA, gerando um desafio adicional para a ordem jurídica internacional e a segurança marítima global.

Em relação aos fatos ocorridos no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019 e que envolvem principalmente o Irã, os ataques às comunicações marítimas também foram realizados sem uma declaração formal de guerra e mediante o emprego de atores não estatais. Esse cenário evidencia que, apesar da existência do direito internacional e das restrições que impõe para a execução legítima de ataques contra as LCM, sua prática persiste na atualidade. O exposto confirma que as teorias formuladas por Corbett mantêm plena vigência na atualidade, ao demonstrar que as linhas de comunicação marítimas continuam sendo um objetivo natural da guerra no mar e de alta relevância estratégica nos conflitos modernos.

4.6 CONCLUSÕES PARCIAIS

A partir da análise efetuada dos fatos ocorridos no Estreito de Ormuz no ano de 2019, pode-se inferir que as teorias formuladas por Corbett mantêm plena vigência e aplicabilidade no contexto geoestratégico contemporâneo. Os ataques às LCM registrados nesse ponto focal evidenciam que continuam sendo um objetivo prioritário para a guerra no mar, sobretudo naqueles casos em que um ator busca compensar

sua inferioridade em termos de poder naval, executando táticas indiretas.

Além disso, o presente estudo confirma que a vulnerabilidade dos pontos focais, onde convergem as principais rotas marítimas internacionais e, ao mesmo tempo, se concentra grande parte da infraestrutura crítica energética, persiste como um fator de risco relevante para a segurança global, tal como antecipava Corbett no início do século XX. Por outro lado, observa-se que, apesar da existência de um marco jurídico internacional, que restringe o uso da força contra bens civis, alguns atores optam por operar à margem dessas disposições legais, utilizando métodos não convencionais e atores não estatais para alcançar seus objetivos estratégicos.

Finalmente, os pontos de convergência evidenciados entre a teoria de Corbett e os fatos ocorridos no Estreito de Ormuz no ano de 2019 reafirmam que a proteção das LCM deve continuar sendo uma prioridade para os Estados e coalizões dependentes do comércio global, pois qualquer alteração nesses nós logísticos gera repercussões imediatas na economia e na segurança energética internacional.

5 CONCLUSÃO

O propósito desta dissertação foi confrontar as teorias de Julian Corbett sobre o controle das Linhas de Comunicações Marítimas com os ataques ocorridos no Estreito de Ormuz entre os anos de 2014 e 2024, utilizando um recorte particular dos acontecimentos ocorridos nesse local geográfico durante o ano de 2019, devido ao fato de que, nesse período de tempo, houve uma maior frequência de incidentes de alto impacto em nível internacional, no âmbito da denominada Crise do Golfo Pérsico (2019–2022).

Preliminarmente, no capítulo dois, recorrendo principalmente a Julian Corbett, buscamos estabelecer todo o arcabouço teórico que posteriormente seria utilizado para a confrontação com os fatos ocorridos no Estreito de Ormuz. Nesse contexto, foram detalhadas as principais teorias de Corbett sobre o controle das comunicações marítimas, onde se pôde elucidar que, para o autor, as LCM possuíam um sentido mais amplo do que apenas considerar as rotas marítimas oceânicas internacionais, incluindo também os terminais portuários, suas instalações de armazenamento e os sistemas utilizados para distribuir a carga aos seus destinos finais.

Considerando o exposto, para Corbett existem locais que, devido à sua localização e conformação geográfica, concentram um maior número de LCM, sendo, portanto, historicamente áreas altamente vulneráveis e utilizadas para realizar ataques ao tráfego marítimo, motivo pelo qual requerem uma proteção reforçada devido à sua importância estratégica global. Do mesmo modo, o autor destaca que aquele que utiliza como estratégia atacar as LCM demonstra uma inferioridade em relação ao poder naval do adversário, sendo mais eficiente realizar ações indiretas do que se enfrentar em uma batalha decisiva. Embora o ataque às LCM, conceituado por Corbett, continue sendo legítimo à luz do Direito Internacional contemporâneo, seu emprego encontra-se extremamente limitado devido ao impacto global de suas repercussões.

Mais adiante, no capítulo três, realizamos uma análise dos fatos ocorridos no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019, nos quais foram realizadas capturas de navios mercantes, atos de sabotagem a navios fundeados e ataques à infraestrutura crítica energética localizada nesse ponto focal. O levantamento dos fatos evidenciou um alto nível de precisão e coordenação dos atos hostis, os quais estiveram orientados a afetar a infraestrutura crítica energética e os meios marítimos civis,

buscando afetar temporariamente a segurança energética e a economia global. Todos os fatos estudados possuem uma característica particular e repetitiva, que corresponde à falta de reconhecimento de autoria por parte de um ator estatal, apesar de a comunidade internacional, e especialmente os Estados Unidos, responsabilizarem o Irã, Estado que aparentemente teria utilizado grupos insurgentes e forças militares para realizar os ataques; além de ameaçar formalmente fechar o estreito como medida de pressão política diante das sanções econômicas impostas pela comunidade internacional.

Posteriormente, realizou-se uma confrontação da teoria de Corbett associada ao controle das comunicações marítimas com os fatos ocorridos durante 2019, na qual foi possível elucidar a existência de importantes pontos de convergência.

As ideias apresentadas por Corbett no início do século XX mantêm plena vigência e aplicabilidade no cenário geoestratégico atual. Tal como o autor previu, as LCM continuam sendo alvos naturais da guerra no mar, tanto em sua dimensão econômica quanto militar. Os ataques observados no Estreito de Ormuz durante o ano de 2019 evidenciam que as comunicações marítimas continuam sendo um ponto crítico do sistema logístico e econômico global, representando, portanto, alvos prioritários para a realização de ações hostis, especialmente quando um ator busca compensar uma posição de inferioridade de seu poder naval em relação às capacidades de seu adversário.

Do mesmo modo, reafirma-se a posição de Corbett de atribuir às LCM um sentido mais amplo do que apenas considerá-las uma simples rota de navegação oceânica, pois estas incluem, de forma integral, os terminais portuários, as estruturas de armazenamento e os centros de distribuição da carga para seus destinos finais, situação que se torna evidente durante a análise dos fatos ocorridos no Estreito de Ormuz no ano de 2019, nos quais foram atacados principalmente centros de armazenamento e refinarias de petróleo, assim como plantas de distribuição de gás natural.

Por outro lado, tal como explicava Corbett, a existência de pontos focais para as comunicações marítimas continua representando um fator de risco relevante para a segurança internacional diante da possibilidade de serem atacados, motivo pelo qual se reafirma a necessidade de um esforço maior para protegê-los. Isso fica evidente com as ameaças do Irã de fechar o estreito como medida de pressão política frente às sanções econômicas internacionais, assim como com os sabotagens e ataques

atribuídos ao CGRI ou a forças houthis, fatos que motivaram um considerável reforço das forças estadunidenses encarregadas de proteger e garantir a livre navegação naquela região.

Do mesmo modo, observa-se que, apesar da existência de um marco jurídico internacional que restringe o uso da força contra bens civis, alguns atores estatais, como no caso do Irã, optam por atuar à margem dessas disposições legais, utilizando métodos não convencionais e atores não estatais, como grupos insurgentes, para afetar as comunicações marítimas, com o propósito de alcançar seus objetivos políticos e estratégicos.

Dessa forma, à luz da análise comparativa, podemos afirmar que o propósito desta dissertação foi alcançado. Por meio de um desenvolvimento analítico, determinou-se a existência de convergências substanciais entre a teoria utilizada como arcabouço teórico e as ações que buscaram afetar as comunicações marítimas no Estreito de Ormuz no ano de 2019, o que evidencia a aplicabilidade e vigência do controle das comunicações marítimas, apesar das limitações impostas atualmente pelo Direito Internacional.

REFERÊNCIAS

ALÁEZ, Octavio. **El control del petróleo en el estrecho de Ormuz**. Ese oscuro objeto de deseo. España, 2017.

AZAÑEDO, Teresa. **Irán y el “cierre” del estrecho de Ormuz: análisis a la luz del derecho internacional**. Madrid, 2021.

CAVADA, Federico. **Mahan vs. Corbett en el teatro del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial**. Viña del Mar, 2020.

CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE. **Instances of Use of United States Armed Forces Abroad, 1798-2023**. Estados Unidos, 2023.

CONSELHO DE DIREITOS HUMANOS, ONU. **O uso de drones armados para cometer assassinatos seletivos**. Assembleia Geral das Nações Unidas, 2020.

CONSELHO DE SEGURANÇA, ONU. **Carta datada de 17 de junho de 2019 dirigida à Presidência do Conselho de Segurança pelos Representantes Permanentes da Arábia Saudita, dos Emirados Árabes Unidos e da Noruega junto às Nações Unidas**. Nações Unidas, 2019.

CONSELHO DE SEGURANÇA, ONU. **Carta datada de 27 de junho de 2019 dirigida ao Secretário-Geral pelo Encarregado de Negócios Interino da Missão Permanente dos Estados Unidos da América junto às Nações Unidas**. Estados Unidos, 2019.

CONSELHO DE SEGURANÇA, ONU. **Cartas idênticas datadas de 18 de outubro de 2019 dirigidas ao Secretário-Geral e à Presidência do Conselho de Segurança pelo Representante Permanente do Iraque junto às Nações Unidas**. Nueva York, 2019.

CORBETT, Julian. **Some Principles of Maritime Strategy**. London and New York, 1911.

DE FRUTOS PORTILLO, Alatna. **Relación entre la Revolución Islámica Iraní y la Cuarta Ola de Terrorismo: Una comparativa entre Hezbolá y la Guardia Revolucionaria Iraní**. Madrid, 2020.

GÓMEZ, Javier. **Estudio jurídico del bloqueo del Estrecho de Ormuz en el ámbito del conflicto entre Irán y Estados Unidos**. Ciudad de León, 2019.

IBAÑEZ, Fernando. **Afección de la piratería a las rutas marítimas**. Global Affairs Journal España, 2025.

INTERNATIONAL INSTITUTE OF HUMANITARIAN LAW. **San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea**. Cambridge, 1994.

LÓPEZ, Ana. **El ‘cierre’ del estrecho de Ormuz: un análisis desde el Derecho Internacional**. Madrid, 2013.

PÉREZ, Jesús Manuel (2011). **Irán y la guerra naval asimétrica**. Madrid, 2011.

PURCELL, Matías. **Apuntes Clases de Estrategia**. Las Comunicaciones Marítimas como objetivo. Viña del Mar, 2022.

RUIZ, Javier. **La Guardia de la Revolución Islámica Iraní: análisis de su naturaleza, poder y cometidos**. Granada, 2021.

SANZ, Alisedo. G. (2022). **Océanos y choke points: oportunidades y riesgos para el comercio marítimo global**. Madrid, 2022.

SOLIS, Eri. **Manual de Estrategia Tomo I**. Academia de Guerra Naval Chile. Viña del Mar, 1997.

SOLIS, Eri. **Manual de Estrategia Tomo II**. Academia de Guerra Naval Chile. Viña del Mar, 2004.

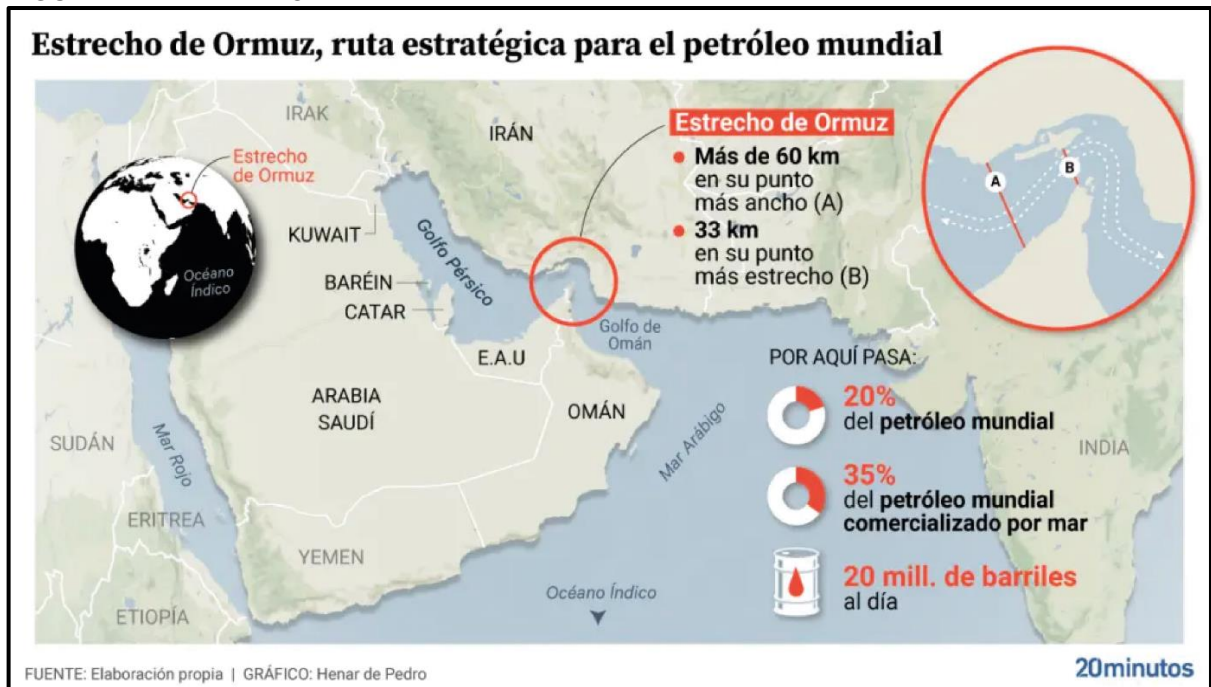
TILL, Geoffrey. **Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI (Versión en español)**. Madrid, 2004.

VEGO, Milan. **Maritime Strategy and Sea Denial: Theory and Practice**. Londres/Nueva York, 2018.

YÁÑEZ, Andrea. **Influencia de los principales actores estatales internacionales en el conflicto de Yemen**. Santiago, 2021.

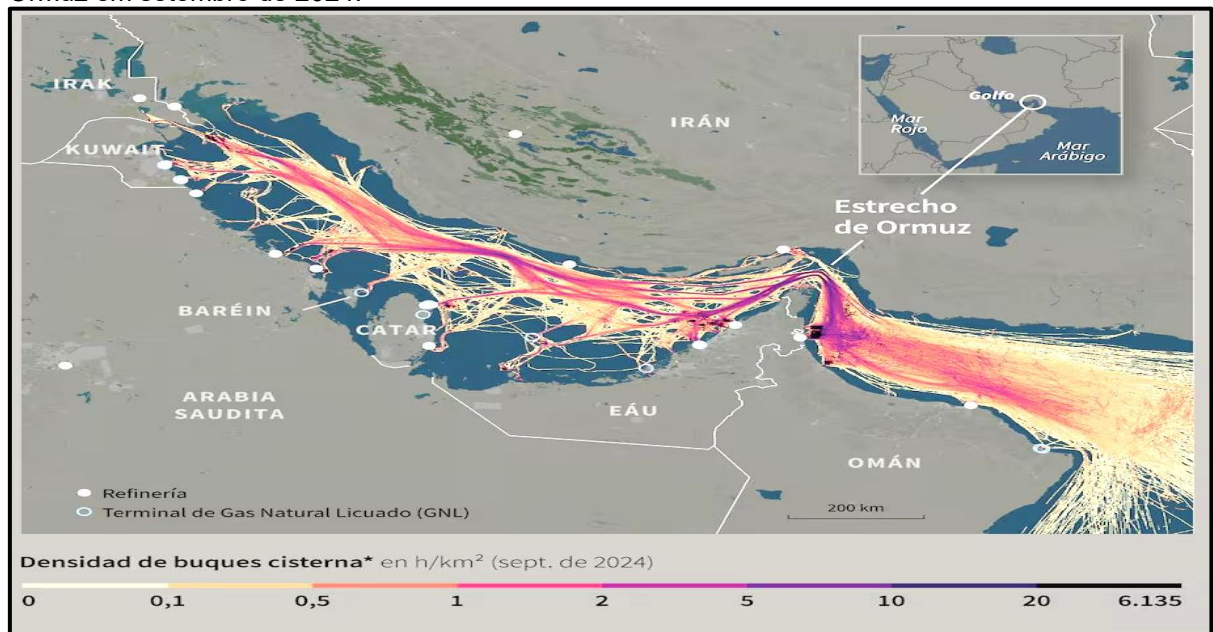
ANEXO A - FIGURAS

FIGURA 1 - Estreito de Ormuz.



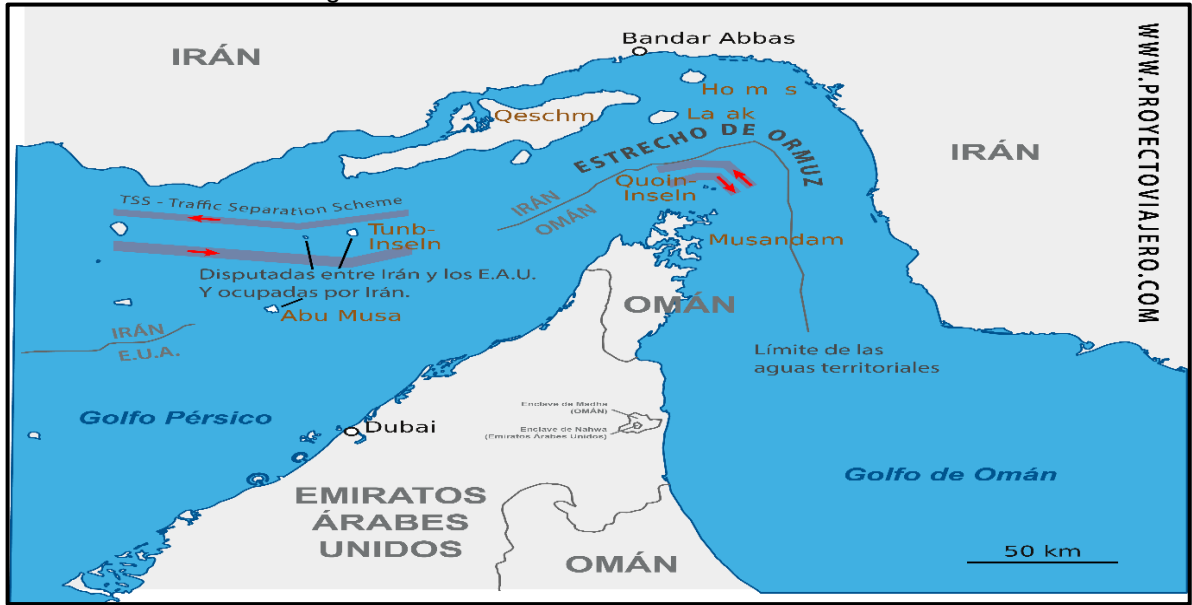
Fonte: Torres&Torres, 2025.

FIGURA 2 - Densidade do tráfego marítimo associado ao transporte de petróleo e gás no Estreito de Ormuz em setembro de 2024.



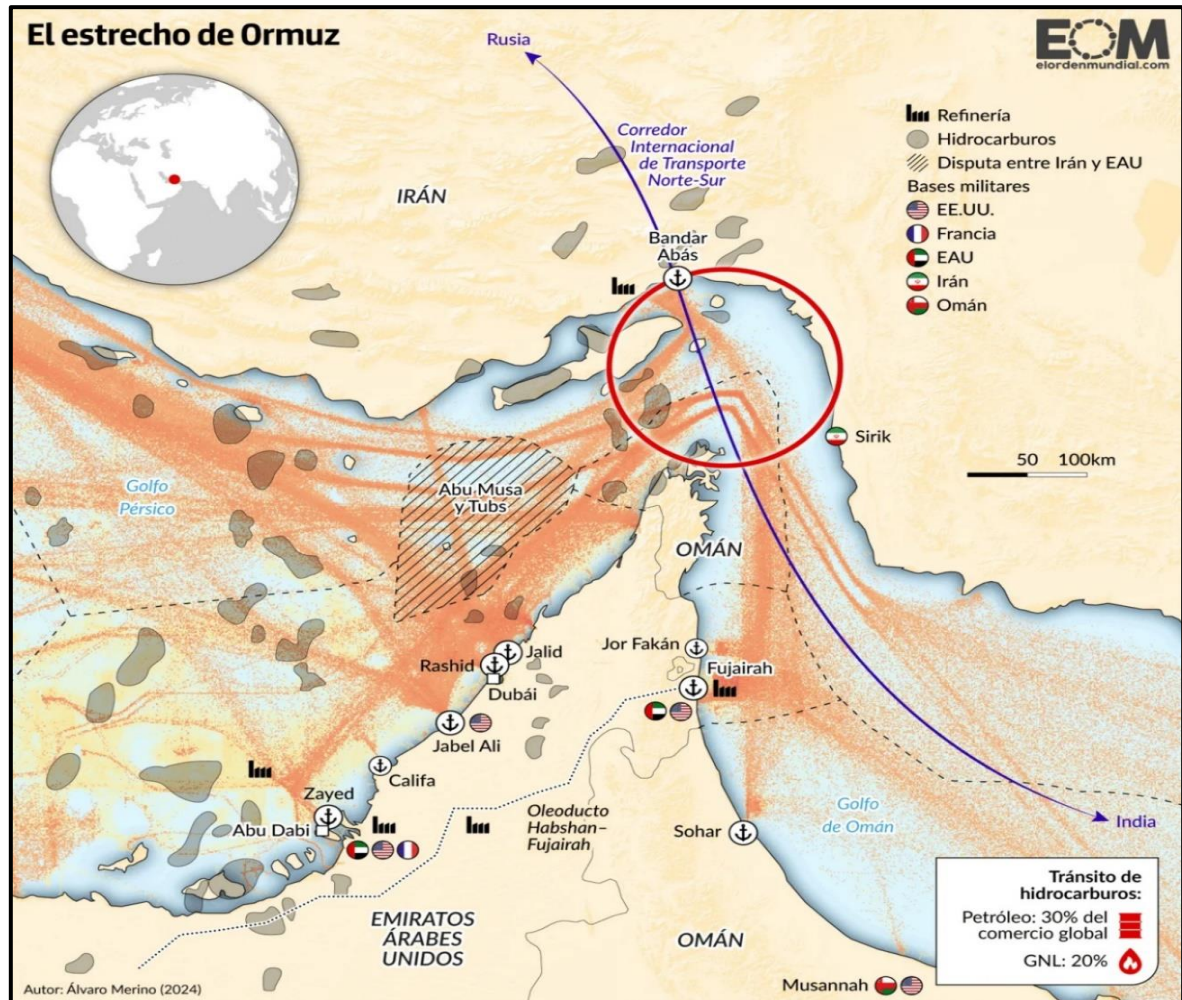
Fonte: LA TERCERA, 2025.

FIGURA 3 - Rutas do tráfico marítimo no Estreito de Ormuz.



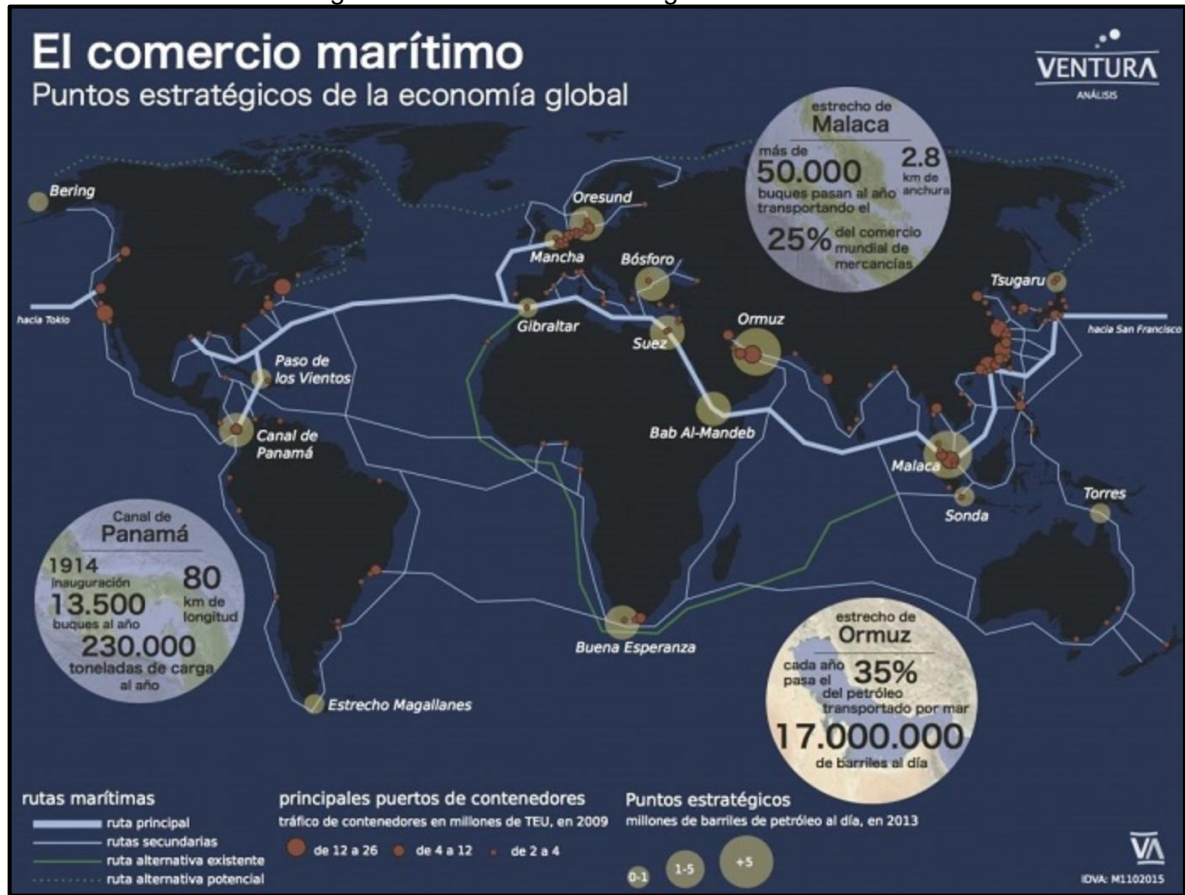
Fonte: Proyecto Viajero, 2024.

FIGURA 4 - Refinarias, áreas de exploração de hidrocarbonetos e bases militares no Estreito de Ormuz.



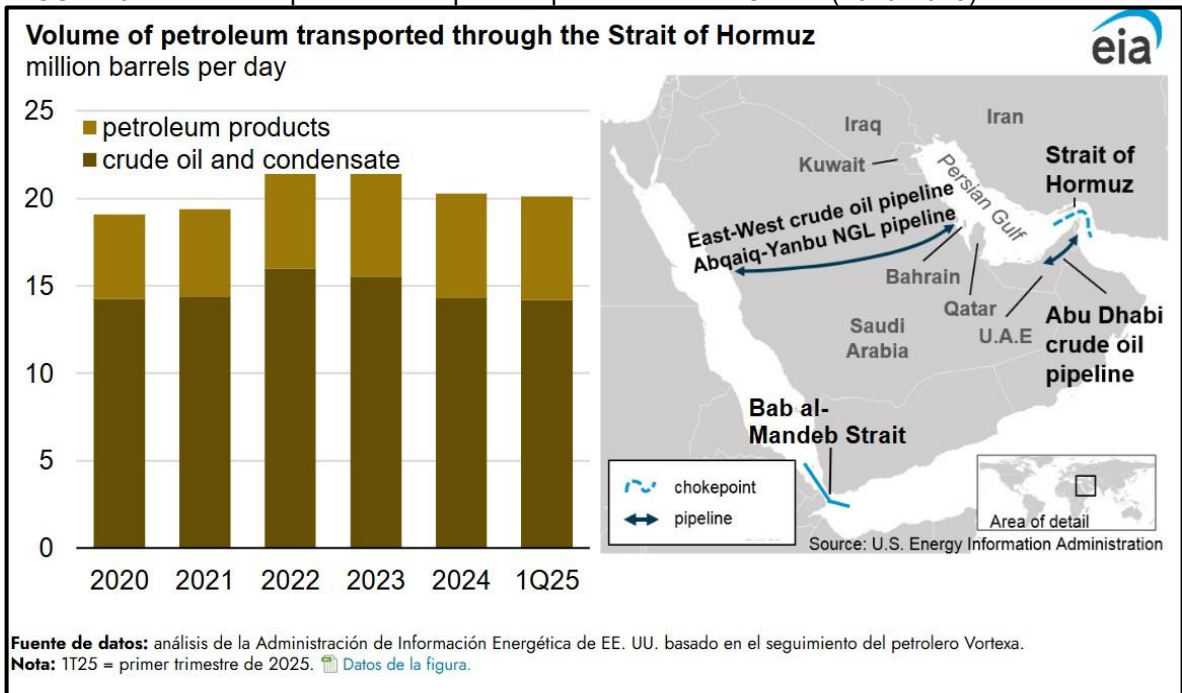
Fonte: EOM, 2024.

FIGURA 5 - Pontos estratégicos do comércio marítimo global.



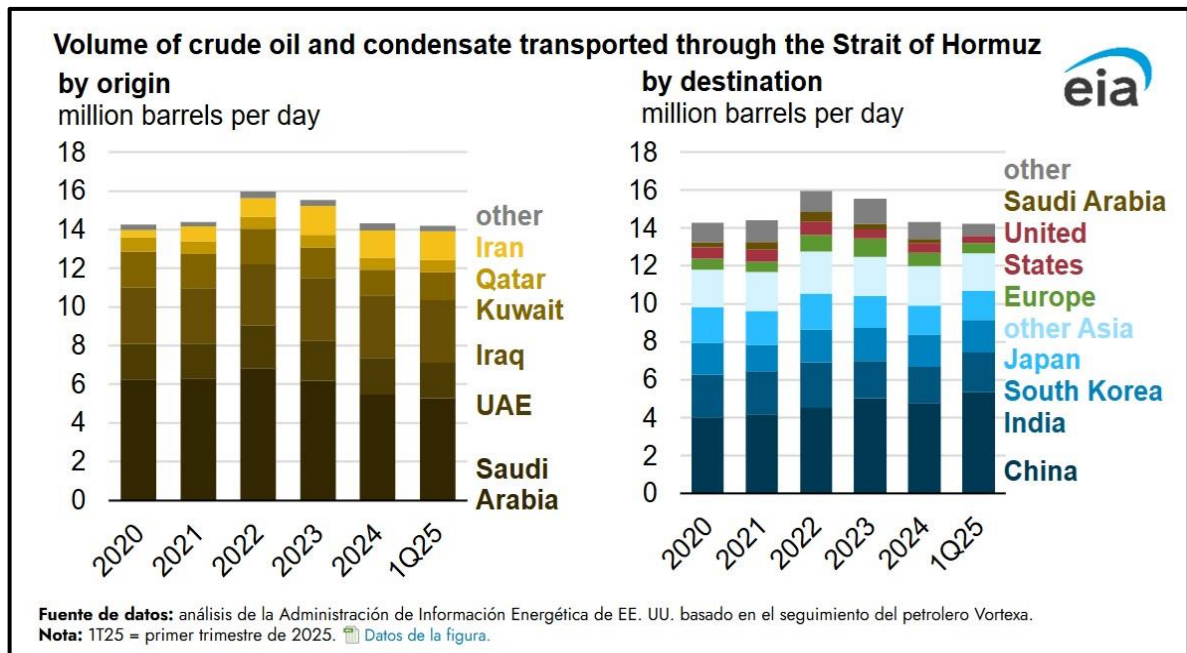
Fonte: A 30, 2013.

FIGURA 6 - Volume de petróleo transportado pelo Estreito de Ormuz (2020-2025).



Fonte: EIA, 2025.

FIGURA 7 - Volume de petróleo transportado pelo Estreito de Ormuz (origem e destino).



Fonte: EIA, 2025.