



ESTREITO DE ORMUZ: UM CHOKEPOINT

Introdução

Desde os tempos longínquos os mares e oceanos desempenham papel protagonista na história mundial. As principais rotas marítimas se estabeleceram a partir do século XV e XVI, quando ocorreu o advento das grandes navegações, resultantes do mercantilismo e da evolução da engenharia naval. Nesse período os mares e oceanos ganharam importância em termos teóricos, com a publicação da obra “The Influence of Sea Power upon History, 1660-1873” de Alfred Thayer Mahan, no qual argumentava que a base do poder das grandes potências estava na sua capacidade de controlar fluxos marítimos, logo, o comércio internacional. Nesse sentido, a obra de Mahan sustentava que “o controle dos mares, e em especial o controle de passagens marítimas de importância estratégica, constituía um elemento crucial para alcançar o status de grande potência.” (apud DOUGHERTY, 2003, p. 204).

Outra importante obra para compreender as dinâmicas da geopolítica e geoestratégia marítima é a obra de Julian S. Cobertt, intitulada “Principles of Maritime Strategic”. Para Cobertt, as grandes potências, ao perceberem que as Sea Lines of Communication (SLOCs) são sensíveis em determinados pontos focais - como estreitos, canais e gargalos - passaram a dominar e controlar essas regiões. Nesse aspecto, a capacidade de um Estado controlar as SLOCs e os fluxos de comércio internacional é dada pelo poder da sua marinha de guerra, portanto, essa não servirá apenas para proteger as suas linhas de comunicação, mas também para atacar o inimigo.

Observam-se ainda importantes contribuições do conceito de *Rimland* de Nicholas Spykman, que defendia uma estratégia intervencionista dos Estados Unidos da América durante o período entre guerras, para conter a expansão da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Nesse sentido, Spykman argumentava que “quem controla o Rimland governa Eurásia; quem governa Eurásia controla os destinos do mundo” (apud, FETTEWIS, 2000, online). Essa região que circunda a Eurásia servia como um tampão entre o poder marítimo e o poder terrestre, o que deu relevância estratégica ao Irã.

É válido observar ainda, as contribuições da teoria da contenção, proposta por George Kennan (GADDIS, 1982, p. 25-53), que argumentava que os EUA e a URSS eram adversários em razão de questões ideológicas e geoestratégicas, mas que o governo estadunidense não iria tentar eliminar o regime comunista, por conta dos custos de uma guerra nuclear, mas apostaria suas estratégias em uma política externa de longa duração focada na contenção do comunismo. Além disso, realismo ofensivo de John Mearsheimer, em *A tragédia da política das grandes potências* (2007), é de grande valia para compreender a projeção de poder das grandes potências na região do Golfo Pérsico.

As Linhas Marítimas de Comunicação ganharam valor estratégico, sobretudo, a partir da segunda metade do século XX, devido à expansão do comércio mundial e dos mercados de hidrocarbonetos, o que Klare (2008) denominou como a geopolítica da energia, e acabou por constituir verdadeiros chokepoints ao longo das SLOCs. É possível, segundo esse viés, observar a maximização de poder que abrigam as intenções das grandes potências, que recorrem à ação ofensiva para aumentar a segurança e garantir sua sobrevivência.

O estreito de Ormuz é um ponto de estrangulamento estratégico no sistema internacional, em razão da sua relevância em termos geográficos, políticos e econômicos. No entanto, para compreender por que Ormuz é considerado um gargalo marítimo internacional é

preciso fazer algumas distinções.

Dessa forma, os *estreitos* caracterizam-se por serem acidentes geográficos, provocados, por exemplo, pela ruptura de placas tectônicas, que distanciam razoavelmente duas porções de terra: dois continentes, duas ilhas, ou um continente e uma ilha. Alguns estreitos são denominados *estreitos internacionais*, por terem caráter fundamental para o comércio mundial, a navegação ou a segurança de seus Estados Costeiros. Nesse aspecto, os chamados estreitos internacionais “não podem ser compreendidos, do ponto de vista estritamente geográfico, mas, justamente, ganharão sentido do ponto de vista estratégico, como rotas de passagem, vias de comunicação e de transporte internacional” (CASELLA, 2009, p. 444). Apesar de alguns autores divergirem sobre a definição e a quantidade de estreitos internacionais, MARTÍN (2010, p. 44) assinala a existência de três elementos que constituem uma espécie de “Santíssima Trindade” para distinguir os estreitos utilizados para a navegação internacional: a geografia, o componente legal e a funcionalidade.

Nessa ordem, o componente geográfico estabelece a questão física, ou seja, as propriedades que compõem qualquer estreito e que, portanto, deve ser uma passagem natural que separe duas porções de terra e uma duas porções marítimas. Já o componente legal determina que a largura do estreito em algum ponto ou em toda a sua extensão não pode ultrapassar 24 milhas (44 km), ou seja, a soma do mar territorial de cada Estado costeiro - 12 milhas (22km). Por fim, elemento funcional de cada estreito é bastante variável, de acordo com Brüel (*apud* MARTÍN, 2010, p. 53-54) para reconhecer um estreito como estreito internacional é necessário examinar quantos navios passam pelo estreito, o total de tonelagem, o valor da carga e quantas nações utilizam essa rota.

Alguns desses estreitos internacionais são denominados de pontos de estrangulamento, ou *chokepoints*, devido a sua relevância geoestratégica e geoeconômica. Cabe frisar, entretanto, os estreitos são acidentes geográficos, já os *chokepoints* referem-se a um conceito teórico utilizado nos estudos de segurança internacional e se aplica apenas a alguns estreitos com relevância estratégica. Os *chokepoints*, de acordo com Alexander Lewis (1992, p. 503-509), possuem três características basilares: Primeiro, é um corredor que pode ser facilmente bloqueado, tanto para fins militares quanto comerciais. Segundo, não deve existir uma rota prontamente disponível em caso de bloqueio do estreito. E, por último, os *chokepoints* devem deter valor crucial para vários Estados.

Na definição e distinção dos *chokepoints* o comprimento dos estreitos e canais não corresponde a um elemento determinante, ao contrário das ilhas e plataformas que são vistas como entraves à navegação internacional. Além disso, a capacidade física do estreito torna-se um elemento importante, sobretudo porque mais próximo do limite estiver a sua capacidade de operação, mais instável é a navegação, mais tensa é a situação política, mais esforços são necessários para manter a segurança do tráfego (RODRIGUE, 2004, p. 360). Logo, esses condicionantes podem transformar um gargalo marítimo em um *chokepoint* do sistema internacional.

Ormuz: naturalmente um chokepoint

O estreito de Ormuz é uma das rotas marítimas mais importantes do sistema internacional, em razão da sua relevância em termos econômicos, políticos e estratégicos. O estreito está localizado entre Emirados Árabes Unidos e Omã, na costa sul, e com o Irã na costa ao norte. O seu ponto mais estreito tem aproximadamente 38 km, entre o Irã e a Península de Musandam, que pertence a Omã. O estreito de Ormuz possui oito ilhas ao longo dos seus 210 km

de comprimento, sendo que sete delas pertencem ao Irã. Os Emirados Árabes Unidos reivindicam a soberania de três delas - Abu Musa, Greater Tunb Island, e Lesser Tunb - desde o tempo que o Xá Reza Phalevi governava o Irã. No entanto, após a retirada britânica do Golfo Pérsico no início da segunda metade do século XX, o governo iraniano passou a manter presença militar no estreito (CORDESMAN, 2007, p. 3).



O Irã possui vantagem estratégica em comparação aos demais países costeiros, no que se refere o controle do estreito de Ormuz, pois possui uma grande faixa costeira, em sua maior parte montanhosa, que vai desde o Golfo Pérsico até o Golfo de Omã. Adicionalmente, o controle das ilhas e a extensa costa tornam-se um entrave para as rotas comerciais marítimas, ao passo que ao longo delas encontram-se as principais bases navais iranianas (CORDESMAN, 2007, p. 2).

O estreito possui uma profundidade média de 90 metros, o que não implica em grandes riscos para a navegação, no entanto, antes da Revolução Iraniana em 1979, o tráfego ocorria basicamente na região costeira aos Estados, onde a profundidade é maior. No presente, o tráfego de embarcações flui num Esquema de Separação de Tráfego (EST), reconhecido pela Organização Marítima Internacional. O Esquema de Separação de Tráfego determinou que grandes cargueiros e petroleiros utilizassem os corredores que tem largura de 6 milhas (11 km), incluindo uma pista de entrada e saída de petroleiros, cada uma com 2 milhas náuticas (3,7km) de largura, que são separadas por 2 milhas, servindo como uma zona tampão. Logo, as embarcações comerciais ou militares possuem pouca capacidade de manobra.

O estreito de Ormuz é considerado naturalmente um chokepoint, pois forma uma ligação estratégica entre os campos de petróleo do Golfo Pérsico, que é uma via marítima sem saída, e o Oceano Índico. (RODRIGUE, 2015, online). Os chokepoints, configuram-se por ser uma pequena passagem litorânea, na qual é impossível de ser circunavegável, de forma imediata, devido à inexistência de uma rota alternativa, ou em razão da inviabilidade em termos de tempo e custos (HUBER, 2003, p. 4). Assim, o termo chokepoint segundo Charles Emmerson e Paul Stevens (2012, p. 2-3), descende da estratégia militar que identifica alguns pontos geográficos, como pontos de estrangulamento, no qual obriga as forças militares a tomar uma forma mais fechada, de tal modo que diminui a sua capacidade de combate. Nessa perspectiva, segundo Till (2009, p. 182) quem controla o chokepoint detém vantagem estratégica sobre o inimigo.

Além do fator geográfico apontado acima, Ormuz também se constitui em um chokepoint devido à dependência mundial de hidrocarbonetos, haja vista que os maiores exportadores de petróleo se encontram na região do Golfo Pérsico. Particularmente, desde 1908 com a descoberta de lençóis petrolíferos no Irã e em outros países da região, o estreito de Ormuz tem sido a principal rota utilizada até os mercados consumidores. Segundo dados da Energy

Information Administration (EIA), em 2009 trafegavam pelo estreito aproximadamente 15.5 milhões de barris por dia (bbl/d), mas desde 2011, a média tem sido em torno de 17 milhões bbl/d. Logo, esse chokepoint assume papel crucial para o mercado de energia global, uma vez que esses números representam cerca de um terço de todo o petróleo negociado por via marítima e quase 20% do total de petróleo produzido globalmente. Nesse sentido, é válido destacar que em 2010, Arábia Saudita, Irã, Emirados Árabes Unidos e o Iraque foram responsáveis por 658 milhões de toneladas de petróleo bruto exportado no mundo, sendo que quase 16 milhões de b/d de petróleo trafegaram através desse chokepoint.

O mercado de gás natural liquefeito (GNL) também sofre com as dinâmicas do estreito de Ormuz, haja vista que cerca de um terço do gás produzido mundialmente é proveniente da região do Golfo Pérsico, particularmente do Qatar. Em 2013, aproximadamente 3,9 TCF (trilhões de pés cúbicos) de GNL passaram pelo estreito de Ormuz. Embora a Arábia Saudita possa utilizar o oleoduto entre Abqaiq, perto do Golfo Pérsico, até Yanbu, próximo ao Mar Vermelho, e transportar Gás Natural Liquefeito (GNL) através de outro oleoduto paralelo, essas rotas já operam praticamente em capacidade máxima. Mesmo com o término antecipado do oleoduto em construção ligando o campo petrolífero Habshan em Abu Dhabi ao terminal principal em Fujairah na costa leste dos Emirados Árabes Unidos, ainda assim aproximadamente 75 % da produção atual de hidrocarboneto da região do Golfo Pérsico não seriam escoados. Logo, em vista das limitadas alternativas para escoamento de petróleo e gás o estreito torna-se vital para o abastecimento de energia mundial. Nesse aspecto, a capacidade física do estreito torna-se um elemento importante, sobretudo porque mais próximo do limite estiver a sua capacidade de operação, mais instável é a navegação, mais tensa é a situação política, mais esforços são necessários para manter a segurança do tráfego (RODRIGUE, 2004, p. 360).

Ademais, o estreito é fundamental para as importações e exportações dos países do Golfo. O porto de Dubai, que só pode ser acessado via Ormuz, é um dos mais movimentados do mundo, ao passo que em 2010 foi classificado como 9º maior porto do mundo com um tráfego superior a 11.600 mil TEU. O crescimento da região o tornou o maior centro de transbordo que liga a Ásia, o Oriente Médio e as rotas de comércio da África Oriental. (RODRIGUE, 2015, online).

Compete destacar ainda, que o Irã possui a quarta maior reserva de petróleo e a segunda maior de gás natural do mundo, consolidando-se como um dos maiores produtores de hidrocarbonetos. Em 2013, o Irã produziu cerca de 3,2 milhões de barris por dia (bbl/d) de petróleo e outros líquidos e mais de 5,6 trilhões de pés cúbicos (Tcf) de gás natural em 2012. Entretanto, apesar de abundantes reservas do país, a produção desses hidrocarbonetos tem diminuído consideravelmente nos últimos anos. Esse quadro de diminuição das capacidades de produção deve-se às sanções internacionais, particularmente norte-americanas, impostas ao Irã após a Revolução Iraniana, mas, sobretudo após 2003, quando se dá o acirramento da competição estabelecida entre Irã e Estados Unidos.

Logo, a livre navegação nesse chokepoint é crucial para o mercado de energia global, uma vez que 20% do petróleo bruto comercializado mundialmente trafega pelo estreito de Ormuz. Essa quantidade está relacionada ao fato de que os maiores exportadores de petróleo se encontram no Golfo Pérsico. A maior parte do petróleo da região do Golfo tem como destino os mercados europeus e asiáticos, particularmente a China. Nesse sentido, a relevância do estreito de Ormuz para os Estados Unidos está no controle sobre as dinâmicas de oferta do petróleo. Assim,

[...] embora os Estados Unidos não sejam grandes consumidores de petróleo da região, eles necessitam controlar o fluxo, como forma de influir na quantidade e preço que chega ao mercado para, assim, contingenciar o ritmo do desenvolvimento

chinês e a formação de um espaço eurasiático. (VIZENTINI, 2012, p. 115).

O estreito é uma das vias mais importantes para o transporte mundial de energia, quaisquer incidentes podem acarretar impactos significativos sobre a economia mundial, pois se refletem diretamente na volatilidade do preço do petróleo. As ameaças feitas pelos Estados Unidos para embargar o programa nuclear iraniano refletem-se sobre Ormuz, uma vez que o governo iraniano sabe o peso do chokepoint na dinâmica mundial. Nesse contexto, o estreito de Ormuz cria um ambiente de tensão nas dinâmicas regionais do Golfo e na competição estratégica entre Estados Unidos e Irã. Outrossim, o Irã também é vulnerável a ataques em suas plataformas de petróleo e portos comerciais, assim como os demais Estados do Golfo Pérsico. A inexistência de rotas alternativas a Ormuz também é um fator que tenciona a competição estratégica entre os dois países.

As capacidades militares iranianas: o custo como um fator de contenção

O estreito de Ormuz, como mencionado anteriormente, é naturalmente um chokepoint do sistema internacional, devido à sua importância em termos econômicos, políticos e estratégicos. Em vista disso, e em resposta às sanções econômicas impostas pelo Conselho de Segurança da ONU e as pressões ocidentais a respeito do seu programa nuclear, o Irã ameaçou por diversas vezes bloquear o estreito a fim de garantir sua autonomia. Destarte, o valor estratégico do estreito para o mercado mundial de hidrocarbonetos, as dinâmicas em Ormuz passaram a ser um ponto de tensão não apenas da competição entre Irã e EUA, mas também regional.

O governo iraniano, particularmente em 2011, promoveu uma série de atividades militares no estreito, como forma de demonstração de força. O Irã, segundo Guzansky (et al., 2011, p.12) pretendia enviar uma mensagem clara aos Estados Unidos, no qual enxergam o estreito como seu quintal estratégico, posto que qualquer bloqueio, mesmo que por tempo limitado, causaria sérios danos à economia, devido à grande demanda de petróleo da região. Ademais, o Irã tem plena ciência da importância desse ponto de estrangulamento, dada a escassez de rotas alternativas para o escoamento de petróleo.

Como já observado, ao fim da Guerra Irã-Iraque, o Irã percebeu que seus inimigos estavam ao entorno do Golfo Pérsico. Tendo em vista que a Quinta Frota dos Estados Unidos estava sediada no Bahrein, o Irã precisava reconsiderar suas estratégias militares, particularmente suas capacidades navais, a fim de garantir sua soberania e o domínio sobre o estreito de Ormuz. Assim, o governo iraniano buscou desenvolver estratégias de anti-acesso e negação de área (em inglês, anti-access and area-denial (A2/AD)), ou seja, estratégias de defesa. Essas medidas estratégicas visam, sobretudo, impedir e/ou retardar possíveis ações militares dos Estados Unidos no Golfo Pérsico. Assim, a aquisição de armas e equipamentos que podem negar o acesso ao Golfo, o controle do tráfego no estreito, e a influência iraniana sob alguns países do Oriente Médio foram alguns dos condicionantes para o acirramento da competição estratégica.

Atualmente, as forças militares iranianas são estruturadas em 3 eixos: Forças Armadas regulares do Irã, composto pelo Exército, Marinha e Aeronáutica; a Força de Resistência Basij, responsável por assegurar os preceitos do Islã dentro da sociedade iraniana e, o Corpo da Guarda Revolucionária Islâmica (IRGC) que opera no Mar Cáspio, no Golfo de Omã e também no Golfo Pérsico. Desde 1992 o Irã estabeleceu um escritório único para abrigar as três forças.

De acordo com dados divulgados pelo The International Institute for Strategic Studies (IISS), estima-se que o Irã tenha em torno de 545 mil homens ativos nas forças do país e um adicional de cerca de 350 mil de reserva, dos quais 18 mil pertencem à Marinha, 350 mil ao exército, aproximadamente 35 mil da força aérea e 40 mil de forças paramilitares. Contudo,

acredita-se que essa última pode mobilizar por meio da Resistência Força Basij mais de 1 milhão de homens.

Após a Guerra Irã-Iraque, o governo iraniano percebeu suas limitações militares, uma vez que o envolvimento dos Estados Unidos levou a guerra para um patamar de assimetria das forças. Assim, com o fim da Guerra em 1988, e o Irã buscou modernizar suas forças, mas o acirramento da competição estratégica a partir de 2003 e os embargos econômicos feitos pelo ocidente dificultaram esse processo. Para conseguir modernizar suas Forças Armadas, o Irã fomentou o desenvolvimento de uma indústria nacional, apesar de suas capacidades de produção ainda serem baixas (IISS, 2011, p. 297).

O Irã possui um orçamento de defesa em torno de 10 bilhões de dólares, esse valor não abriga os custos com financiamento de atores não-estatais estrangeiros, nem programas de mísseis, gastos com indústria de defesa, capacidade nuclear e atividades de inteligência. Assim, de acordo com IISS (2011, p. 297), provavelmente o valor do orçamento deve girar em torno de US\$ 12 bilhões a 14 bilhões, o que é aproximadamente de 30% a menos que os gastos com defesa da Arábia Saudita, tradicional inimigo do Irã no Golfo.

Tendo em vista que as capacidades iranianas não são organizadas ou treinadas para projetar poder significativo em todo o Golfo, suas forças terrestres não estão estruturadas para projetar poder profundamente em um estado vizinho, como o Iraque, ou para lidar com as capacidades AirSea Battle dos EUA (CORDESMAN, 2015, online). O Irã passou assim a investir em capacidades militares específicas, tais como: marinha, mísseis balísticos e armas não-convencionais. E, o que não conseguia produzir internamente, adquiriu de países asiáticos como a Rússia, China e Coreia do Norte.

No presente, a Marinha iraniana conta com 4 fragatas e 3 corvetas da época do Xá Reza Pahlevi. No entanto, a Marinha conseguiu adquirir 3 submarinos russos da categoria Kilo, que são capazes de colocar minas e disparar torpedos teleguiados de longo alcance. A Marinha também possui aeronaves para o patrulhamento do mar, como Falcon. Além disso, o governo iraniano adquiriu também submarinos e mísseis da Coreia do Norte (CORDESMAN, 2014, p.37-38).

Apesar da pouca modernização, a Guarda Revolucionária Islâmica possui capacidades de promover grandes problemas a qualquer país invasor, travando uma guerra irregular. Assim, tendo em vista que as forças armadas iranianas possuem mísseis de longo alcance, a falta de clareza sobre as dimensões do seu programa nuclear e ainda sua ligação com atores não estatais, como o Hezbollah e o Hamas, são um contrapeso das suas limitadas capacidades convencionais de guerra. Portanto, o Irã teria a capacidade de combinar suas forças convencionais juntamente com forças não convencionais e projetar-se sobre o Golfo Pérsico, atacando alvos de forma discriminada, ou indiscriminada, e minar os canais do estreito de Ormuz, para bloquear o mesmo.

Além disso, o IRGC possui ainda minas de fabricação nacional e chinesa que podem ser colocadas ao longo do estreito para bloquear a passagem de embarcações inimigas. O Irã possui também baterias de mísseis anti-navio em solo iraniano, da categoria HY-2, que possui alcance de 100 km, que podem ser uma opção para atacar aeronaves. Segundo relatório do IISS (2011), O Irã teria condições de atacar navios norte-americanos como mísseis C-701, C-801 e C-802, localizados em suas ilhas ao longo do estreito ou mesmo da costa. Desse modo, como pode-se visualizar na Ilustração III, o Irã poderia atacar, por meio de seus mísseis balísticos, os aliados norte-americanos no Golfo e também suas bases militares e plataformas petrolíferas.

Ademais, tendo em vista que o Irã tem domínio das 7 ilhas do estreito e a maior extensão costeira, desde o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã, a Marinha iraniana poderia formar uma rede de operações para colocar minas ao longo do estreito. Logo, o Irã poderia valer-se dos cerca

de 100 barcos de patrulha que possui, e que por serem pequenos muitas vezes escapam do radar, para colocar minas. Em sua maioria, esses barcos de patrulhamento são armados com mísseis anti-navio e torpedos de curto alcance.

Desse modo, a Marinha iraniana poderia atacar diversas instalações offshore no Golfo, como plataformas de petróleo, bases militares e ainda embarcações comerciais, como ocorreu durante a Guerra Irã-Iraque. Nesse sentido, o Irã operaria seus mísseis balísticos em conjunto com suas forças assimétricas para bloquear o tráfego no estreito. Entretanto, o Irã não possui condições de fechar o estreito por longo tempo. Segundo estimativas apontadas por Cordesman (2015, online) o Irã teria condições de fechar o estreito por cerca de 10 dias, contudo, esse bloqueio poderia impactar de forma significativa sobre a economia mundial.

Logo, a aposta iraniana estaria em suportar o máximo possível o conflito, por meio de suas capacidades assimétricas e irregulares, forçando e elevando custos materiais aos inimigos ao ponto do Irã conquistar uma vitória política do conflito. Logo, a condição estável do tráfego nos canais de Ormuz, assume caráter vital para o sistema de distribuição de hidrocarbonetos. Vale lembrar que Iraque, Kuwait, Bahrein e Qatar dependem da estabilidade do Golfo para o transporte de petróleo. A Arábia Saudita apesar de ter portos no Mar Vermelho, faz uso em grande medida dos seus portos no Golfo. Já Omã e Emirados Árabes Unidos possuem portos no Oceano Índico. Nesse aspecto, é pertinente ressaltar que os Estados Unidos e as grandes potências ocidentais buscam forjar rotas alternativas a Ormuz desde a Guerra Irã-Iraque (Gibson, 2012, online).

Os interesses dos Estados Unidos no Golfo Pérsico estão diretamente vinculados à importância geoestratégica do estreito. Após o acirramento da competição estratégica, os Estados Unidos passaram a implementar juntamente com seus aliados do Conselho de Cooperação dos Estados Árabes do Golfo (CCG), uma série Medidas de Capacitação Marítima (MCMs) a fim de garantir a livre circulação dos petroleiros e cargueiros. Dentre as medidas pode-se destacar: o envio de 4 navios norte-americanos, duplicando a frota de patrulha em 2013. Um ano antes foram enviados quatro helicópteros MH53-E Sea Dragon para o Bahrain com objetivo de detectar minas.

Além disso, foram enviados alguns submarinos não-tripuláveis e um navio de comando da quinta frota dos Estados Unidos. Estimativas apontam que o Oriente Médio recebeu 28% de todas as exportações de armas dos Estados Unidos entre o período de 2009 a 2013, sendo a Arábia Saudita responsável quase 30% da pauta. Os países que compõem o CCG (Omã, Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Qatar, Bahrein e Kuwait) recebem grande quantidade desses equipamentos. Contudo, por vezes, as divergências políticas entre esses países acabam limitando a interoperabilidade e a integração dos sistemas de vigilância e defesa do Golfo Pérsico.

Os Estados Unidos dispõem de recursos, tanto em quantidade quanto em qualidade, superiores aos iranianos. Num cenário hipotético de conflito, os EUA podem valer-se, por exemplo, do seu poder aéreo para bombardear pontos-chave das forças armadas iranianas e também da infraestrutura imputando sérios danos ao Irã. Além disso, os Estados Unidos buscaram desenvolver medidas para conter o avanço das estratégias A2/AD. Nesse âmbito, segundo Tol ((et all), 2010, p. 9) o AirSea Battle (ABS) que não se caracteriza por uma doutrina, mas medidas que visam contrapor as estratégias A2/AD desenvolvidas pelos Irã nos últimos anos. De acordo com Tol o AirSea Battle tem como objetivo a combinação das capacidades operacionais e a diminuição dos custos. Nesse aspecto, em caso de bloqueio no estreito de Ormuz, essa estratégia visaria derrotar o inimigo, por meio de operações coordenadas envolvendo mar, terra, ar, espaço e ciberespaço.

Assim, os Estados Unidos fariam uso das melhores capacidades militares, como: submarinos, caças, porta-aviões e armas de longo alcance para impedir ou desbloquear o estreito

o mais rápido possível.

Autoria de Jessika Tessaro Rucks

Extraído do artigo publicado no 1º Seminário Internacional de Ciência Política, UFRGS, Porto Alegre, Set 2015