

**PODER NAVAL E PODER MARÍTIMO EM DISPUTA: A ATUAÇÃO DOS
ESTADOS UNIDOS NO ESTREITO DE ORMUZ**

**NAVAL POWER AND MARITIME POWER IN DISPUTE: U.S.
INVOLVEMENT IN THE STRAIT OF HORMUZ**

Diego Moura¹

RESUMO

Este artigo analisa a atuação dos Estados Unidos no Estreito de Ormuz a partir da distinção entre poder naval e poder marítimo. A pesquisa compara dois momentos de forte tensão na região: a Operação Earnest Will, entre 1987 e 1988, e os acontecimentos de 2025 e 2026, que culminaram em nova restrição da navegação no estreito. A partir de Alfred Thayer Mahan, James Stavridis e Samuel Helfont, sustenta-se que a superioridade militar norte-americana não é suficiente, por si só, para assegurar fluxos comerciais em uma área de alto risco. O enfraquecimento da marinha mercante dos Estados Unidos limita sua capacidade de converter poder naval em poder marítimo duradouro. Samuel Huntington é mobilizado como contraponto para discutir os limites de uma leitura predominantemente civilizacional do conflito. O estudo adota abordagem qualitativa, bibliográfica e documental, com recorte entre junho de 2025 e maio de 2026.

PALAVRAS-CHAVE: Estreito de Ormuz; poder marítimo; poder naval; marinha mercante; Estados Unidos.

ABSTRACT

This article analyzes U.S. involvement in the Strait of Hormuz through the

¹ Graduado em Comunicação Social - Habilitação em Jornalismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, pós-graduado em Jornalismo Literário pela Faculdade Vicentina de Curitiba e pós-graduando em Relações Internacionais - Gestão Cultural e Multiculturalismo no Centro Universitário Belas Artes de São Paulo.

distinction between naval power and maritime power. It compares two periods of heightened tension in the region: Operation Earnest Will, in 1987-1988, and the events of 2025 and 2026, which led to renewed restrictions on navigation through the strait. Drawing on Alfred Thayer Mahan, James Stavridis, and Samuel Helfont, the article argues that U.S. military superiority is not, by itself, sufficient to secure commercial flows in a high-risk environment. The decline of the U.S. merchant marine limits the country's ability to convert naval power into sustained maritime power. Samuel Huntington is used as a counterpoint to discuss the limits of a predominantly civilizational interpretation of the conflict. The study adopts a qualitative, bibliographic, and documentary approach, covering the period from June 2025 to May 2026.

KEYWORDS: Strait of Hormuz; maritime power; naval power; merchant marine; United States.

INTRODUÇÃO

Desde a Revolução Islâmica de 1979, Irã e Estados Unidos mantêm uma relação marcada por rupturas diplomáticas, sanções, ameaças e episódios de confronto indireto. Durante décadas, a possibilidade de um choque militar direto permaneceu no horizonte da política externa dos dois países. Em junho de 2025, esse limite foi ultrapassado quando os Estados Unidos atacaram instalações nucleares iranianas em Fordow, Natanz e Isfahan. A operação ocorreu em 22 de junho, no horário local iraniano, durante a guerra de doze dias entre Irã e Israel, e inseriu Washington diretamente no conflito (REUTERS, 2025).

Oito meses depois, em 28 de fevereiro de 2026, Estados Unidos e Israel iniciaram uma campanha militar mais ampla contra o Irã. A ofensiva norte-americana, denominada Operação Epic Fury, atingiu estruturas do Estado iraniano e resultou, entre outros desdobramentos, na morte do líder supremo Ali Khamenei (REUTERS, 2026a). A resposta iraniana alcançou bases e interesses dos Estados Unidos e de seus aliados e, sobretudo para os fins deste artigo, alterou profundamente a circulação pelo Estreito de Ormuz. Uma passagem estreita no mapa voltou a assumir dimensões globais: cerca de um quinto do comércio mundial de petróleo depende de suas águas

(HELFONT, 2026).

É justamente nesse ponto que Ormuz deixa de ser apenas um cenário da disputa e passa a funcionar como um teste de poder. Os Estados Unidos preservam uma capacidade naval sem paralelo e mantêm presença militar permanente no Golfo Pérsico. Ainda assim, a experiência de 2026 mostrou que superioridade militar não se traduz automaticamente em liberdade de navegação. A dificuldade está no intervalo entre dominar militarmente um espaço marítimo e garantir que navios comerciais, tripulações, seguradoras e cadeias logísticas continuem a operar nele.

A pergunta que orienta este trabalho é: em que medida a atuação dos Estados Unidos no Estreito de Ormuz revela os limites de uma potência naval cuja capacidade marítima e mercante se enfraqueceu ao longo das últimas décadas? A hipótese defendida é que a redução da marinha mercante norte-americana tornou mais difícil converter superioridade naval em controle efetivo e prolongado dos fluxos comerciais. Em outras palavras, os Estados Unidos continuam capazes de projetar força no mar, mas têm menos instrumentos próprios para sustentar o comércio em uma zona de risco.

O artigo adota uma abordagem qualitativa, baseada em pesquisa bibliográfica e documental. São mobilizados autores clássicos e contemporâneos que discutem poder marítimo, poder naval e ordem internacional, além de documentos institucionais, discursos oficiais e fontes jornalísticas utilizadas para reconstituir acontecimentos muito recentes. O recorte principal compreende o período entre junho de 2025 e 5 de maio de 2026, data em que os Estados Unidos anunciaram a suspensão temporária do Project Freedom, iniciativa de escolta de embarcações no Estreito de Ormuz (REUTERS, 2026b). A Guerra Irã-Iraque e a Operação Earnest Will aparecem como antecedentes comparativos. Como o conflito de 2026 permaneceu em desenvolvimento após o recorte, as conclusões dizem respeito às condições observáveis nesse intervalo e não pretendem acompanhar todos os desdobramentos posteriores.

O texto está dividido em quatro partes, além desta introdução e das considerações finais. A primeira apresenta o referencial teórico e diferencia poder naval de poder marítimo, com ênfase em Alfred Thayer Mahan e nas leituras contemporâneas de James Stavridis e Samuel Helfont. Samuel Huntington aparece como contraponto, útil para testar até onde uma interpretação civilizacional explica o

caso iraniano. A segunda parte examina a geografia de Ormuz e o histórico de disputas em torno do estreito. A terceira compara a atuação norte-americana na Guerra Irã-Iraque com os acontecimentos de 2025 e 2026. A quarta concentra-se no enfraquecimento da marinha mercante dos Estados Unidos e em suas consequências estratégicas.

PODER MARÍTIMO, PODER NAVAL E MARINHA MERCANTE

A centralidade do mar na projeção de poder dos Estados modernos encontrou em Alfred Thayer Mahan uma de suas formulações mais influentes. Ao estudar a experiência britânica e a relação entre comércio, frota e expansão internacional, Mahan buscou demonstrar que o poder de uma nação no mar não poderia ser reduzido ao tamanho de sua força militar. O mar era, ao mesmo tempo, espaço de circulação econômica e teatro de disputa estratégica. É essa combinação que sustenta a ideia de sea power e que permite distinguir poder naval de poder marítimo.

Violante (2015, p. 227) observa que Mahan procurou compreender os princípios que haviam governado a guerra no mar ao longo da história e, a partir deles, chamar a atenção para a importância do elemento marítimo no desenvolvimento das nações. Em *The influence of sea power upon history*, publicado em 1890, o autor associa a ascensão de potências marítimas à articulação entre posição geográfica, comércio, capacidade de navegação, bases e força naval (MAHAN, 1890). A marinha de guerra tem papel decisivo, mas não existe isoladamente: ela protege linhas de comunicação e uma atividade mercante que, por sua vez, sustenta recursos, circulação e presença internacional.

Para os fins deste artigo, utiliza-se “poder naval” em sentido mais restrito, como a capacidade militar de atuar no mar por meio de forças de combate, bases, vigilância e apoio logístico. “Poder marítimo” designa uma estrutura mais ampla, que abrange essa dimensão militar, mas também marinha mercante, portos, comércio, infraestrutura e recursos humanos. A distinção é particularmente útil no caso norte-americano porque permite reconhecer duas afirmações simultaneamente verdadeiras: os Estados Unidos continuam sendo uma potência naval de alcance global e, ao mesmo tempo, dependem de uma estrutura comercial marítima muito mais

internacionalizada do que no passado.

A influência de Mahan sobre a forma de pensar regiões marítimas também pode ser vista no próprio vocabulário geopolítico. Em 1902, no artigo *The Persian Gulf and international relations*, ele utilizou a expressão “Middle East” para se referir ao espaço entre a Arábia e a Índia, tendo o Golfo Pérsico como núcleo de interesse estratégico (MAHAN, 1902; KOPPES, 1976). A expressão não nasceu necessariamente com Mahan, mas seu uso ajudou a popularizá-la. Mais importante do que a curiosidade terminológica é a lógica que a acompanha: rotas estreitas, portos e mares de passagem podiam assumir um peso estratégico desproporcional à sua dimensão física.

James Stavridis atualiza essa leitura ao tratar os oceanos não como um pano de fundo, mas como espaços em que comércio, energia, segurança e rivalidade política se cruzam. Em *Sea power*, o almirante norte-americano percorre diferentes mares para mostrar como a geografia marítima continua condicionando escolhas estratégicas mesmo em um mundo marcado por satélites, redes digitais e cadeias globais de produção (STAVRIDIS, 2017). Ormuz é um exemplo quase didático dessa permanência: sua importância não decorre de extensão territorial, mas da quantidade de interesses que precisam atravessá-lo.

Samuel Helfont (2026) parte de uma provocação diretamente ligada à crise de 2026: se os Estados Unidos possuem a marinha mais poderosa do mundo, por que o Irã ainda consegue comprometer a circulação comercial em Ormuz? Sua resposta recupera uma distinção mahaniana. O problema não é apenas naval. Mesmo quando uma força militar consegue reduzir ameaças, navios civis continuam submetidos à avaliação de armadores, seguradoras e tripulações. A liberdade de navegação, portanto, depende de mais do que capacidade de combate. Depende de uma arquitetura marítima capaz de sustentar o risco.

É nesse ponto que Samuel Huntington entra como contraponto, e não como eixo explicativo principal. Em *O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial*, Huntington (1996) propõe que, no mundo pós-Guerra Fria, identidades culturais e civilizacionais passariam a estruturar parte importante dos conflitos. A relação entre Estados Unidos e Irã oferece elementos que parecem confirmar essa leitura: de um lado, um Estado que reivindica valores universais associados à ordem liberal ocidental; de outro, uma República Islâmica que se construiu também em

oposição à influência política e cultural do Ocidente.

O problema aparece quando a lente civilizacional pretende explicar o conjunto do conflito. O Golfo Pérsico não forma um bloco islâmico homogêneo. As disputas entre Irã e monarquias árabes, as divisões entre governos de maioria xiita e sunita e as alianças de vários desses Estados com Washington demonstram que a categoria cultural não elimina interesses materiais, rivalidades regionais e cálculos de segurança. O próprio Stavridis (2017) chama atenção para essas fraturas internas. Por isso, Huntington é útil aqui menos como resposta do que como teste: ele ajuda a identificar uma dimensão do antagonismo, mas não explica por que petróleo, rotas marítimas e capacidade de circulação permanecem tão centrais.

O ESTREITO DE ORMUZ: GEOGRAFIA ESTRATÉGICA E HISTÓRICO DE TENSÕES

O Estreito de Ormuz é uma passagem marítima entre o Irã e Omã que conecta o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã, ao Mar Árábico e, por consequência, ao Oceano Índico. Em seu ponto mais estreito, a distância entre as margens é de poucas dezenas de quilômetros. Essa configuração transforma o estreito em um chokepoint: uma passagem relativamente pequena pela qual circula uma parcela muito maior do comércio energético mundial (STRAUSS CENTER, s.d.).

A geografia, nesse caso, produz poder político. Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Iraque, Kuwait e o próprio Irã dependem, em graus diferentes, da navegação pelo estreito para escoar petróleo e gás. Existem oleodutos capazes de contornar parcialmente a passagem, mas eles não substituem integralmente o transporte marítimo. Em condições de normalidade, Ormuz é uma artéria comercial. Em momentos de crise, pode se transformar em instrumento de pressão. A capacidade iraniana de ameaçar ou restringir a navegação faz com que uma disputa regional produza efeitos sobre preços, seguros, abastecimento e decisões de governos muito distantes do Golfo Pérsico.

Essa condição não nasceu em 2026. A Guerra Irã-Iraque, iniciada em 1980, já havia mostrado como um conflito terrestre poderia transbordar para o mar. A Revolução Islâmica do ano anterior alterara o equilíbrio regional e aprofundara a preocupação norte-americana com o Golfo Pérsico. Ao mesmo tempo, Saddam

Hussein buscava afirmar o Iraque como potência regional. A disputa territorial em torno do Shatt al-Arab, via fluvial ligada ao acesso ao Golfo e ao escoamento de petróleo, acrescentava uma dimensão diretamente marítima à rivalidade (MIRANDA, 2023).

As causas da guerra foram múltiplas. Miranda (2023), a partir de Hiro, destaca a combinação entre os efeitos da Revolução Islâmica, as ambições de Saddam Hussein, a crise interna do novo governo iraniano e a disputa territorial. Para este trabalho, o ponto decisivo é que o conflito envolvia não apenas fronteiras, mas também acesso a rotas de exportação. Quando ataques passaram a alcançar petroleiros e infraestrutura ligada ao transporte de energia, a segurança da navegação deixou de ser um problema exclusivo de Teerã e Bagdá.

A atenção dos Estados Unidos ao Golfo já havia sido formalizada no início daquela década. No discurso do Estado da União de 23 de janeiro de 1980, Jimmy Carter afirmou que uma tentativa externa de controlar a região seria tratada como uma ameaça a interesses vitais norte-americanos e poderia ser respondida com força militar (CARTER, 1980). A formulação, que se tornaria conhecida como Doutrina Carter, estava diretamente ligada à invasão soviética do Afeganistão, à instabilidade iraniana e à segurança energética. A região era apresentada como parte da arquitetura estratégica dos Estados Unidos.

Entre 1987 e 1988, essa lógica assumiu forma operacional na Operação Earnest Will. Os Estados Unidos passaram a escoltar petroleiros no Golfo em meio aos ataques da chamada Guerra dos Petroleiros. James Stavridis, que participou da operação, recorda em *Sea power* o ambiente de tensão produzido pela necessidade de aproximar navios militares de grandes embarcações comerciais e protegê-las em uma zona sujeita a ataques (STAVRIDIS, 2017). A cena é importante porque revela a sobreposição entre as duas dimensões analisadas neste artigo: a força naval existia para permitir que a atividade mercante continuasse.

A Earnest Will também mostra por que a distinção entre poder naval e poder marítimo não é apenas conceitual. Uma operação de escolta pode reduzir riscos e sinalizar compromisso político, mas sua eficácia depende da disposição das embarcações comerciais de seguir navegando. A presença de navios de guerra não elimina automaticamente a percepção de perigo. Em outras palavras, a marinha pode

abrir uma rota; é preciso que o comércio aceite percorrê-la.

DOS ANOS 1980 A 2026: PERMANÊNCIAS E MUDANÇAS NA ATUAÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS

Quase quatro décadas separam a Operação Earnest Will da crise de 2026. O contexto internacional mudou, a União Soviética desapareceu e os Estados Unidos passaram por diferentes ciclos de intervenção e retração no Oriente Médio. Ainda assim, Ormuz preservou uma característica essencial: continua sendo um ponto em que segurança regional, energia e liberdade de navegação se tornam praticamente inseparáveis.

Nos anos 1980, a presença norte-americana no Golfo estava vinculada à contenção soviética, à proteção do fluxo de petróleo e à manutenção de uma arquitetura regional favorável a Washington. A Doutrina Carter explicitava essa conexão. Na prática, a Guerra Irã-Iraque obrigou os Estados Unidos a transformar o interesse estratégico em proteção direta a embarcações comerciais. O objetivo não era controlar o Irã ou o Iraque, mas impedir que a guerra interrompesse uma rota considerada vital.

Em 2025 e 2026, a relação causal é distinta. Os Estados Unidos deixaram de atuar apenas como força de proteção ou contenção e participaram diretamente de ataques contra o território iraniano. A ofensiva de junho de 2025 contra instalações nucleares e a campanha iniciada em fevereiro de 2026 foram justificadas pelo governo norte-americano sobretudo pela necessidade de neutralizar ameaças atribuídas ao programa nuclear e à estrutura militar iraniana (REUTERS, 2025; REUTERS, 2026a). O resultado, no entanto, foi ampliar a dimensão marítima do conflito.

A resposta do Irã mostrou que Ormuz continuava sendo seu principal instrumento de projeção assimétrica. Teerã não precisava igualar a capacidade naval dos Estados Unidos para produzir impacto global. Bastava elevar o risco da travessia a um nível capaz de alterar decisões comerciais. Essa assimetria é central: o poder iraniano sobre o estreito não decorre de superioridade militar, mas de posição geográfica, capacidade de ameaça e sensibilidade econômica da rota.

É também nesse ponto que a hipótese de Huntington encontra seus limites. O antagonismo entre a República Islâmica e os Estados Unidos possui, sem dúvida,

uma dimensão ideológica e cultural. A retórica de ambos os lados frequentemente mobiliza valores, religião e imagens de ameaça existencial. Mas a permanência do petróleo, das rotas de comércio e da presença militar no Golfo impede que o conflito seja reduzido a uma oposição entre civilizações. As alianças dos Estados Unidos com países islâmicos da região e as rivalidades entre esses próprios países reforçam a insuficiência de uma leitura estritamente cultural.

A política norte-americana para o Golfo é mais bem compreendida quando se observa a continuidade entre interesse econômico e capacidade estratégica. Proteger o fluxo de energia não significa que cada decisão militar seja causada diretamente pelo petróleo, mas significa reconhecer que a circulação marítima é parte da infraestrutura de poder dos Estados Unidos e de seus aliados. Em 1980, Carter já relacionava a estabilidade do Golfo a interesses vitais. Em 2026, a dificuldade de reabrir plenamente Ormuz mostrou que esse interesse continuava presente, ainda que em um ambiente internacional muito diferente.

A própria arquitetura naval dos Estados Unidos na região confirma essa continuidade. A Marinha norte-americana criou a Middle East Force em 1949, estabeleceu uma base no Bahrein em 1971 e organizou o U.S. Naval Forces Central Command (NAVCENT) em 1983. A Quinta Frota foi reativada em 1995 e passou a operar sob comando integrado com o NAVCENT (U.S. NAVAL FORCES CENTRAL COMMAND, s.d.). A correção dessa cronologia é relevante porque evidencia que a presença naval não foi uma resposta improvisada às crises recentes: ela foi sendo institucionalizada ao longo de décadas.

Em maio de 2026, Washington tentou novamente usar a escolta naval como instrumento para recuperar a circulação comercial. O Project Freedom foi anunciado com o objetivo de auxiliar embarcações presas ou reticentes em atravessar o estreito. A iniciativa, porém, foi suspensa em 5 de maio, pouco depois de começar, em meio a negociações com o Irã (REUTERS, 2026b). A comparação com a *Earnest Will* é inevitável, mas não porque os episódios sejam idênticos. O contraste mais importante está na capacidade de transformar presença militar em confiança comercial.

A FRAGILIDADE DA MARINHA MERCANTE E OS LIMITES DO PODER MARÍTIMO

NORTE-AMERICANO

Se Mahan ajuda a compreender por que uma potência precisa olhar para o mar de maneira integrada, a crise de Ormuz mostra o custo de separar as dimensões militar e comercial desse poder. Os Estados Unidos continuaram a investir em uma marinha de guerra de alcance global, mas sua frota mercante de bandeira própria encolheu de forma acentuada ao longo da segunda metade do século XX e do início do XXI. Em março de 2026, a Maritime Administration registrava 188 embarcações oceânicas de bandeira norte-americana, autopropulsadas e com mais de mil toneladas brutas destinadas ao transporte de carga (MARAD, 2026).

O número, isoladamente, não conta toda a história da capacidade marítima dos Estados Unidos, mas ajuda a visualizar uma mudança estrutural. Boa parte do comércio norte-americano depende de navios registrados sob outras bandeiras e operados por empresas submetidas a diferentes jurisdições e incentivos. Em tempos de normalidade, essa internacionalização pode reduzir custos e aumentar eficiência. Em uma crise, porém, ela significa que Washington não controla diretamente todas as decisões necessárias para manter o fluxo de mercadorias.

Helfont (2026) recupera um precedente que torna essa limitação especialmente clara. Durante a Guerra do Golfo, tripulações de embarcações estrangeiras que transportavam carga norte-americana hesitaram ou se recusaram a entrar em áreas de operação. O problema não era a inexistência de proteção militar, mas a diferença entre uma ordem estatal e a decisão de agentes civis submetidos a risco. Em Ormuz, a mesma lógica aparece em escala maior. Uma ameaça pode ser suficiente para elevar seguros, interromper contratos e convencer tripulações de que a travessia não vale o risco.

Isso ajuda a explicar por que a superioridade naval não resolve automaticamente o problema. A Marinha pode escoltar, patrulhar, monitorar e reagir a incidentes. Não pode, no entanto, obrigar toda a cadeia comercial internacional a tratar a rota como segura. Quanto mais dependente o país é de navios de bandeira estrangeira, maior a distância entre sua capacidade militar e sua capacidade de assegurar o movimento comercial por meios próprios.

A formulação de Helfont de que os Estados Unidos permanecem uma potência naval, mas têm dificuldades em exercer poder marítimo pleno, funciona aqui menos

como uma sentença definitiva do que como uma chave de leitura. É evidente que o país conserva portos, empresas, capacidade logística, marinha militar e influência sobre o sistema financeiro internacional. O argumento não é que os Estados Unidos deixaram de ser uma potência marítima em qualquer sentido possível. O que Ormuz revela é uma fragilidade específica: a redução do componente mercante limita a autonomia de uma estratégia que depende da continuidade do comércio em ambiente hostil.

Essa fragilidade recoloca Mahan no centro da análise. O autor escrevia em outro tempo, marcado por impérios, carvão e frotas muito diferentes das atuais. Ainda assim, a conexão entre comércio e capacidade militar continua relevante. A força naval protege linhas de comunicação porque elas sustentam a vida econômica e estratégica do Estado; ao mesmo tempo, uma atividade mercante robusta amplia a capacidade de presença e reduz dependências. O caso de Ormuz sugere que a separação excessiva entre esses dois campos cobra um preço justamente quando a rota deixa de ser normal e passa a ser disputada.

Nesse sentido, o estreito também expõe os limites de uma concepção puramente militar de hegemonia. Controlar o mar não é apenas impedir que um adversário opere livremente. É conseguir fazer circular aquilo que se deseja, quando se deseja e em condições aceitáveis. O Irã mostrou que um Estado militarmente inferior pode explorar a vulnerabilidade de um sistema comercial altamente internacionalizado. Os Estados Unidos, por sua vez, mostraram que dispor de poder de combate não elimina a necessidade de marinheiros mercantes, navios, seguros e cadeias logísticas dispostos a atravessar a zona de risco.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo partiu de uma pergunta específica: em que medida a atuação dos Estados Unidos no Estreito de Ormuz revela os limites de uma potência naval cuja capacidade marítima e mercante se enfraqueceu? A análise sugere que a distinção entre poder naval e poder marítimo é decisiva para compreender a crise. Os Estados Unidos preservam capacidade militar para projetar força no Golfo Pérsico, proteger determinadas embarcações e manter presença permanente na região. Essa capacidade, porém, não basta para assegurar de forma contínua os fluxos comerciais

que dão ao estreito sua importância global.

A comparação entre a Operação Earnest Will e os acontecimentos de 2025 e 2026 reforça essa conclusão. Nos anos 1980, a Guerra Irã-Iraque já havia mostrado que a proteção do comércio exigia aproximar a força naval das embarcações civis. Em 2026, a mesma relação reapareceu em condições diferentes e com uma vulnerabilidade adicional: uma marinha mercante norte-americana menor e maior dependência de agentes privados e bandeiras estrangeiras. A história não se repetiu de maneira mecânica, mas recolocou o mesmo problema sob outra configuração.

A hipótese inicial, portanto, é confirmada com uma ressalva. O enfraquecimento da frota mercante não explica sozinho a dificuldade norte-americana em Ormuz. A posição geográfica do Irã, a natureza assimétrica da ameaça, os custos econômicos de uma interrupção e as decisões de armadores e seguradoras também pesam. Ainda assim, a redução do componente mercante diminui a autonomia dos Estados Unidos para transformar poder naval em circulação comercial sustentada. É essa diferença que o conceito de poder marítimo ajuda a iluminar.

O uso de Huntington como contraponto também permite uma conclusão. A dimensão cultural e ideológica do antagonismo entre Irã e Estados Unidos existe e ajuda a compreender parte da retórica política. Ela é insuficiente, contudo, para explicar a centralidade persistente de Ormuz. A disputa atravessa identidades e valores, mas se organiza igualmente em torno de energia, rotas, acesso e capacidade de projeção. Em um Golfo Pérsico atravessado por divisões internas e alianças cruzadas, a geografia e os interesses materiais continuam impondo limites a explicações civilizacionais muito abrangentes.

O recorte temporal exige cautela. O artigo encerra sua observação principal em 5 de maio de 2026, quando o Project Freedom foi suspenso, e não pretende oferecer um balanço definitivo de um conflito que continuou produzindo desdobramentos. Essa limitação, porém, não invalida o problema identificado. Ao contrário: enquanto a circulação por Ormuz permanecer sujeita a decisões políticas e riscos que excedem a capacidade de uma marinha de guerra controlar sozinha, a distinção entre poder naval e poder marítimo continuará relevante para compreender não apenas a atuação dos Estados Unidos, mas a própria fragilidade das cadeias globais que dependem do

mar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARTER, Jimmy. The State of the Union Address Delivered Before a Joint Session of the Congress. Washington, D.C., 23 jan. 1980. The American Presidency Project. Disponível em: <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/the-state-the-union-address-delivered-before-joint-session-the-congress>. Acesso em: 11 ago. 2026.

HELFONT, Samuel. The crisis of American sea power in the Strait of Hormuz. Hoover Institution, 30 mar. 2026. Disponível em: <https://www.hoover.org/research/crisis-american-sea-power-strait-hormuz>. Acesso em: 11 ago. 2026.

HUNTINGTON, Samuel P. O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial. Rio de Janeiro: Objetiva, 1996.

KOPPE, Clayton R. Captain Mahan, General Gordon, and the origins of the term “Middle East”. Middle Eastern Studies, v. 12, n. 1, p. 95-98, 1976.

MAHAN, Alfred Thayer. The influence of sea power upon history, 1660-1783. Boston: Little, Brown and Company, 1890. Disponível em: <https://www.gutenberg.org/ebooks/13529>. Acesso em: 11 ago. 2026.

MAHAN, Alfred Thayer. The Persian Gulf and international relations. National Review, London, set. 1902, p. 27-45.

MARINI, Amanda Neves Leal. Seguridad marítima y geopolítica: la Operación Earnest Will y la proyección de poder de los Estados Unidos en el Golfo Pérsico. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 30, n. 3, p. 571-596, set./dez. 2024. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistadaegn/article/download/68>

08/7289. Acesso em: 8 jun. 2026.

MARITIME ADMINISTRATION (MARAD). U.S.-flag fleet dashboard. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, 2026. Disponível em: <https://www.maritime.dot.gov/data-reports/us-flag-fleet-dashboard>. Acesso em: 11 ago. 2026.

MIRANDA, Henrique Calegarte Teixeira de. O Irã sob o imperialismo norte-americano na Guerra Fria: do Xá à Guerra do Irã-Iraque de 1980. 2023. 46 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) - Faculdade de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2023.

REUTERS. Trump says Iran's key nuclear sites "obliterated" by U.S. strikes. 22 jun. 2025. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-israel-launch-new-attacks-after-tehran-rules-out-nuclear-talks-2025-06-21/>. Acesso em: 11 ago. 2026.

REUTERS. Iranian leader Khamenei killed in air strikes as U.S., Israel launch campaign. 1 mar. 2026a. Disponível em: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/israel-us-launch-strikes-iran-2026-02-28/>. Acesso em: 11 ago. 2026.

REUTERS. Trump pauses effort to escort ships in Strait of Hormuz, citing deal progress. 5 mai. 2026b. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/middle-east-truce-doubt-us-iran-fight-control-strait-hormuz-2026-05-05/>. Acesso em: 11 ago. 2026.

STAVRIDIS, James. Sea power: the history and geopolitics of the world's oceans. New York: Penguin Press, 2017.

STRAUSS CENTER FOR INTERNATIONAL SECURITY AND LAW. Strait of Hormuz: geography. Austin: The University of Texas at Austin, [s.d.]. Disponível em:

<https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-geography/>. Acesso em: 11 ago. 2026.

U.S. NAVAL FORCES CENTRAL COMMAND. History. Manama, Bahrain, [s.d.]. Disponível em: <https://www.cusnc.navy.mil/Subs-and-Squadrons/>. Acesso em: 11 ago. 2026.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. A teoria do poder marítimo de Mahan: uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 223-260, jan./jun. 2015. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/4544/4396/>. Acesso em: 20 mai. 2026.