

Guerra no Irã expõe limites das Forças Armadas dos Estados Unidos

Washington viu a dinâmica do conflito exaurir suas defesas e munições

Por **Igor Gielow (Folhapress)**

A guerra no Irã, que completou seis meses na última sexta (28), expôs limites da maior máquina militar da história, a operada pelos Estados Unidos.

A dinâmica do conflito desafiou o planejamento militar americano: Washington não só despejou explosivos em mais de 13 mil ataques à teocracia, mas teve de se defender em bases no Oriente Médio e apoiar aliados regionais contra a retaliação iraniana.

O plano presumido de Donald Trump, com a ajuda de Israel, era encerrar rapidamente a guerra com a destruição do comando político e militar do Irã. O país persa foi duramente golpeado, mas uma estrutura horizontal de decisões permitiu que ataques retaliatórios fossem disparados já no primeiro dia da guerra.

E assim continuaram, com Teerã também travando o trânsito no estreito de Hormuz. Trump decidiu abandonar a política de ataques pontuais que vinha adotando desde julho em favor de renovada pressão econômica, segundo relatos, pela ineficácia e pelo alto custo.

O presidente negou haver problemas e ameaçou prender quem os divulgasse. Mas as di-

ficuldades se acumularam. Na questão da munição, segundo a TV CBS e a agência Reuters, mísseis de longo alcance terra-terra como os do lançador ATACMS já foram exauridos. São munições caras, na casa de R\$ 5 milhões cada uma.

Os números, claro, são secretos. Estimativas de institutos como o americano Centro para Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS, na sigla em inglês) apontam que talvez um quarto dos estimados 4.500 mísseis de cruzeiro Tomahawk foi gasto. Ele custa quase R\$ 7 milhões a unidade.

Segundo o Exército, até julho foram derrubados 1.200 mísseis e drones iranianos no conflito, a maioria com baterias Patriot.

O Departamento de Defesa estima que o conflito já custou R\$ 194 bilhões, e o secretário Pete Hegseth encaminhou um pedido de suplementação de R\$ 346 bilhões para repor arsenais. É uma sangria mesmo para um país que prevê gastar com defesa nos próximos 12 meses R\$ 7,7 trilhões, valor recorde.

Mesmo negando falta de munição, Trump invocou um mecanismo da Guerra Fria, a Lei de Produção de Defesa, em junho. Em julho, pediu a aceleração da fabricação de armas, e há duas semanas a gigante Ray-



Dois porta-aviões tiveram problemas, obrigando manobras que desguarneceram o país no Pacífico

theon ganhou R\$ 118 bilhões para produzir Tomahawk mais rapidamente por sete anos.

Aliados sentiram o baque. A Ucrânia, que só recebia armamento americano por meio de europeus depois que Trump voltou ao poder em 2025, viu cair em dois terços a entrega de mísseis de interceptação e sofre com ataques renovados da Rússia.

Os EUA informaram ao Japão, por sua vez, que a entrega de 400 Tomahawk para reforçar sua posição contra a China, rival estratégica dos EUA, deverá ser atrasada.

É no Pacífico que o aperto militar americano fica evidente. Pela primeira vez desde a Segunda Guerra Mundial, a região está sem um grupo de porta-aviões americano durante um conflito. Antes, isso ocorria eventualmente devido a questões de manutenção.

O problema está no Orien-

te Médio. O USS Gerald Ford, maior navio de guerra do mundo, já havia sido deslocado para atuar na ação que submeteu a Venezuela a Trump em janeiro.

De lá, migrou para reforçar o teatro da guerra. Mas uma série de problemas estruturais, que culminaram em banheiros inundados e um incêndio nas lavanderias, obrigou o navio a deixar a região. Ele estava no mar Vermelho e foi substituído.

Do outro lado da península Arábica, o grupo do USS Abraham Lincoln esticou sua presença no mar para quase nove meses, ante os usuais 90 dias, o que gerou uma crise pública, com famílias denunciando condições insalubres a bordo e até tentativas de suicídio.

Ao fim, mesmo negando a crise, o Pentágono o removeu. O substituto foi o USS George Washington, o último remanescente no Pacífico. A manutenção de navios por tanto tempo em missão é complexa, e pode levar até um ano.

Com isso, estão em ação 2 dos 11 porta-aviões de propulsão nuclear dos EUA, com 4 em manu-

tenção, 2 em treinamento, 2 no porto, e o Lincoln a caminho de casa com parada na Tailândia.

Segundo especialistas, os danos sofridos à sede da Quinta Frota no Bahrein agravaram a situação da Marinha. Com os bombardeios iranianos, parte da cadeia de suprimentos para navios na região foi levada para a base de Diego Garcia, a quase 4.000 km de lá, no Índico.

Nada disso indica que os EUA estejam enfraquecidos a ponto de serem dobrados por quaisquer adversários. O bloqueio naval ao Irã, com quase 20 embarcações, segue em vigor, por exemplo. Sua capacidade de deslocamento de recursos, apesar da crise naval, segue inigualável.

Mas a natureza assimétrica do conflito, como a Ucrânia mostrou à Rússia, sugere que o investimento em armas tecnológicas do pós-Guerra Fria pode não suportar a duração de atritos por muito tempo.

Não por acaso, os EUA estão acelerando projetos para multiplicar sua força de drones e para criar mísseis mais baratos e abundantes.

Portugal substituirá Elevador da Glória após acidente

O Elevador da Glória, um dos símbolos turísticos de Lisboa, deve voltar a funcionar em 2029 com um novo sistema. A empresa municipal de transporte da capital portuguesa, a Carris, pretende lançar no primeiro trimestre de 2027 um concurso internacional para construir e instalar o novo equipamento.

O anúncio ocorreu nesta segunda-feira (31), quase um ano após o acidente em que uma das cabines do elevador descarrilou e provocou a morte de 16 pessoas. O episódio levou à renúncia do então presidente da operadora da Carris, Pedro Bogas, após um relatório preliminar apontar falha no acidente.

O projeto prevê substituir o sistema histórico por um equipamento moderno, adaptado às atuais normas de segurança e acessibilidade. A Carris afirma, porém, que pretende preservar a identidade do Elevador da Glória e sua relação com a Calçada da Glória, uma das ruas mais íngremes e tradicionais da capital portuguesa.

“É uma nova solução, não uma reconstrução”, disse Rui Lopo, presidente do conselho de administração da Carris, durante a apresentação do projeto em Lisboa.

Ainda não há, porém, um detalhe definitivo. A empresa não informou a capacidade das novas cabines, o modelo de tração, quem será responsável

pela manutenção ou quanto pretende gastar na obra.

O Elevador da Glória era composto por dois bondes sobre trilhos que ligavam a parte alta à parte baixa da cidade, ligados por um cabo. Eles se movimentavam simultaneamente, um subindo e outro descendo, num mecanismo de contrapesos. A tragédia ocorreu porque o cabo se rompeu na ligação com o bonde que iria iniciar a descida, fazendo com que o veículo despencasse ladeira abaixo.

Uma imagem apresentada no evento desta segunda mostra uma cabine amarela, na cor tradicional da Carris, com grandes janelas e iluminação de LED no teto. O desenho não é definitivo. A empresa ainda vai

definir as exigências do edital e caberá à vencedora do concurso desenvolver o projeto final.

Se o cronograma for mantido, o concurso internacional será lançado no início de 2027. A previsão da Carris é que o novo Elevador da Glória esteja pronto e volte a transportar passageiros em 2029.

A mudança será significativa em relação ao equipamento histórico. As novas cabines, por exemplo, não poderão ser construídas em madeira, devido às normas europeias de segurança. A Carris também pretende tornar o novo equipamento acessível a pessoas com mobilidade reduzida.

A investigação sobre o acidente ainda está em andamento.

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), órgão federal encarregado de examinar as causas da tragédia, informou que o relatório final deve ser concluído perto do fim do primeiro trimestre de 2027. O prazo foi ampliado devido à complexidade das perícias.

O órgão recomendou que nenhum dos elevadores históricos de Lisboa atualmente interditados volte a funcionar sem uma avaliação independente dos sistemas de tração, da fixação dos cabos e dos freios.

Além da Glória, continuam parados os elevadores da Lavra e da Bica, também operados pela Carris.