

# TERRORISMO MARÍTIMO

Alexandre Arthur Cavalcanti Simioni\*

## RESUMO

---

O presente artigo pretende apresentar, sumariamente, algumas considerações sobre o terrorismo marítimo. Inicialmente, será discutida a importância no aprofundamento dos estudos deste tema, haja vista os indícios de que algumas organizações terroristas, motivadas por seus objetivos políticos e ideológicos, poderiam estar desenvolvendo suas táticas, meios e capacidades para executar ataques por via marítima no pós 11 de setembro de 2001. Posteriormente, serão apresentados os principais ataques terroristas realizados no mar, assim como, as organizações com capacidade de realizá-los. Além disso, serão mencionadas as principais ameaças e os locais mais vulneráveis ao setor marítimo na atualidade. Por fim, serão indicadas algumas iniciativas legais internacionais e os principais sistemas de segurança contra atentados terroristas.

**Palavras-chave:** Terrorismo. Terrorismo Marítimo. Organizações Terroristas.

## ABSTRACT

---

This article aims at presenting some considerations about maritime terrorism briefly. Initially, it will be discussed the importance of further studies in this issue, given the evidence that some terrorist organizations, motivated by their political and ideological objectives, may be developing their own tactics in order to carry out terrorist attacks in the sea in the post September 11, 2001. Later, I will present the major terrorist attacks carried out at sea, as well as the organizations with the ability to carry out them. Also, the main threats and the most vulnerable places to the local maritime industry today will be mentioned. Finally, some international legal initiatives and the major security systems against terrorist attacks will be presented

**Keywords:** Terrorism. Maritime Terrorism. Terrorist Organizations.

---

\* Capitão-de-Corveta (FN). Mestre em História Comparada pela UFRJ (Programa Pró-Defesa-área de estudo em terrorismo); Mestre em Operações Militares pelo EB; Certificate in Terrorism Studies pela St. Andrews University - Reino Unido. Atualmente, exerce a função de Chefe da Divisão de Trabalhos Acadêmicos do Centro de Estudos do Corpo de Fuzileiros Navais. E-mail: tensimioni@hotmail.com

## INTRODUÇÃO

Contrariando as expectativas otimistas no pós Guerra Fria em relação à segurança<sup>1</sup>, o mundo se vê perplexo pela escalada da violência expressada pelas novas ameaças globais, como o narcotráfico, crime organizado, ameaças ecológicas, ameaças aos direitos humanos, ameaças financeiras, pandemias globais e o terrorismo internacional, por colocarem em risco a integridade dos povos, a estabilidade dos Estados e os esforços pela paz e segurança mundial.

Os atentados ao World Trade Center e ao Pentagon, em 11 de setembro, de 2001 nos Estados Unidos da América (EUA), levando à morte cerca de 3000 pessoas de 88 nações, bem como as imagens inesquecíveis da destruição de dois ícones (capitalista e militar) do Estado norte-americano, abriram um novo capítulo na história da humanidade, marcando, de forma contundente, este tipo de terrorismo, com ações de proporções globais e ilimitadas, expresso sob múltiplas formas, meios e métodos de ataque e nutrido por motivações políticas, étnicas e religiosas.

Uma das consequências desses ataques diz respeito à multiplicidade de meios empregados neste tipo de ações, que podem ser: explosivos; homens-bombas; vírus de computador; aeronaves como mísseis; ou, até mesmo, em um futuro próximo, navios sendo empregados como bombas, transporte de terroristas ou armas Nucleares, Biológicas, Químicas ou Radiológicas (NBQR).

Analisando-se as medidas de segurança adotadas pelos Estados no pós 11 de setembro, principalmente nos EUA e na Europa, verifica-se que foram priorizadas as questões de segurança contra a possibilidade de atentados provenientes de terra, por meio de explosivos, e pelo ar, com o emprego de aeronaves, como observado nos ataques de 2001.

Diante deste fato, surgiu uma nova preocupação de que organizações terroristas estivessem desenvolvendo tecnologias, técnicas e procedimentos para valer-se do ambiente marítimo, a fim de conduzir seus ataques neste meio, por ser, em tese, menos protegido e de difícil controle.

---

<sup>1</sup> No imediato pós Guerra Fria acreditava-se em uma era de paz e prosperidade, pois, como na visão idealista de Francis Fukuyama (1992), “um mundo feito de democracias liberais teria menor incentivo para as guerras”. Porém, esta esperança de um mundo sem guerras “catastróficas” de caráter global, como as vivenciadas no século XX, foi dissolvida ao presenciarmos conflitos como os da Somália, Ruanda, Bósnia, Kosovo, Chechenia, Afeganistão e Iraque. Donald Kagan (apud SILVA, 2004) já apontava que “há mais de dois séculos, a única coisa mais comum que as previsões sobre o fim da guerra tem sido a própria guerra (...) [uma vez que] estatisticamente, a guerra tem sido mais comum que a paz” na história da humanidade.

<sup>2</sup> Richardson, 2004.

Estas preocupações foram confirmadas durante as ações dos EUA no Afeganistão contra a Al Qaeda no pós 11 de setembro, ocasião em que foram encontrados 241 vídeos sobre procedimentos de operações navais, com ações defensivas e ofensivas, desenvolvidos por Marinhas e Guardas-Costeiras, assim como táticas empregadas por piratas e outras organizações terroristas e separatistas. Além desses vídeos, foram encontrados, ainda, manuais de treinamento, bem como planejamentos prontos para serem executados, especificamente, para alvos no mar da Ásia, Golfo e Mediterrâneo. Alguns desses manuais mostraram que organizações terroristas estão em estágio bem avançado de treinamento para desencadear ataques tanto pela superfície, quanto ataques com o emprego de mergulhadores ou homens-bombas-torpedos<sup>2</sup>.

Após os eventos de 11 de setembro de 2001, a vigésima-segunda sessão da Assembléia da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization - IMO), em novembro de 2001, concordou unanimemente em desenvolver novas medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias. No ano seguinte, em 12 de dezembro de 2002, foi adotado o Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS Code), que tem como propósito estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional<sup>3</sup>.

Esse Código entrou em vigor no âmbito internacional a partir de 01 de julho de 2004, contanto atualmente, no Brasil, com a participação ativa da Autoridade Marítima<sup>4</sup> nas águas jurisdicionais brasileiras. No que tange às instalações portuárias, estas ficam a cargo da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), auxiliadas pelas Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos,

---

<sup>3</sup> O Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS), constituído de uma Parte A de cumprimento obrigatório, e de uma Parte B, com caráter recomendatório, de acordo com o Capítulo XI da Convenção SOLAS. O Código foi adotado em 12/12/2002 pela Resolução N.º 2 da Conferência Diplomática dos Governos Contratantes da Convenção SOLAS-74, e entrou em vigor, internacionalmente, em 01/07/2004. No Brasil, O D.O.U: N.º 137 de 21/07/09 (Seção1, Pág 30) publicou a Portaria: N.º 7 de 20/07/09 dando publicidade ao texto em português consolidado da Parte A, incluídas as emendas até 1.º de Janeiro de 2009. Para mais informações, ver: [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>4</sup> Autoridade Marítima: designação dada ao Comandante da Marinha, pela Lei Complementar 97, de 1999, para o trato das atribuições subsidiárias particulares da Marinha do Brasil.

Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS). Ainda em 2002, a IMO instituiu dois outros sistemas visando reforçar a segurança a bordo dos navios, nos portos, terminais e plataformas de petróleo: o Sistema de Identificação Automática (Automatic Identification System – AIS); e o Sistema de Alerta de Proteção de Navio (Ship Secure Alert System – SSAS).

Embora o percentual de incidentes terroristas no mar represente apenas 2% do total de ataques realizados ao longo dos últimos trinta anos<sup>5</sup>, somente a possibilidade de organizações terroristas conseguirem realizar ataques a navios, plataformas de petróleo ou de transportar uma arma NBQR em um contêiner para ser detonada ao atingir um superporto (mega port) localizado em uma cidade-alvo, por si só, já merece atenção de governos, pois o impacto de um ataque dessa natureza em termos de vidas humanas e sobre a economia mundial são incalculáveis.

Em meio a esses acontecimentos, observa-se que o Brasil, por meio de suas ações da política externa, vem procurando, nesses últimos anos, projetar o país, de forma a angariar uma maior inserção na arena das decisões mundiais. Porém, ao buscar esta posição no concerto internacional, é preciso que o Estado esteja preparado para a entrada em um mundo de competição global e sujeito a qualquer tipo de retaliação, inclusive terrorista. Nesse sentido, a partir do momento em que o Brasil elevar sua participação na arena competitiva, necessitará de mais segurança, pois, conforme as palavras de Kissinger, “[...] política sem o respaldo da força, é mero exercício de retórica.”.

Em relação ao emprego das Forças Armadas para fazer frente ao terrorismo, a temática apresenta aspectos controversos, pois, após o 11 de setembro, observou-se a presença dos meios militares na luta contra o terrorismo, principalmente pelo fato da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) ter evocado o contido no artigo V do Tratado de Washington de 1949, que trata da solidariedade entre os seus membros em caso de agressão<sup>6</sup>.

Neste contexto, observa-se que os Estados alinhados à causa da Guerra Global Contra o Terrorismo, desencadeada pelos EUA no pós 11 de

---

<sup>5</sup> RAND Corporation’s Terrorism Chronology Database e RAND-MIPT Terrorism Incident Database (In: Murphy, 2007)

<sup>6</sup> Existe uma grande discussão sobre o emprego ou não das Forças Armadas no combate ao terrorismo. Uma vertente defende que o terrorismo é uma questão de ordem interna dos Estados, devendo, portanto, ser combatido por meio das instituições domésticas como as forças de segurança, as alfândegas, as repartições de emigração e, sobretudo, a justiça. Uma outra vertente identifica as organizações terroristas como grupos que operam a partir do exterior e, portanto, admite o uso das Forças Armadas, incumbidas por definição da defesa externa. (DIAMINT, 2003)

setembro, têm revisado suas Estratégias de Defesa e Segurança para adaptá-las ao terrorismo internacional, estabelecendo papéis e responsabilidades além daqueles, tradicionalmente, estabelecidos para as Forças Armadas. No que concerne a segurança marítima, o Comandante de Operações Navais dos EUA, Almirante Mike Mullen, apresentou, em 2006, a ideia da criação de uma “Marinha de Mil Navios” (1.000 ship’s navy)<sup>7</sup>. O propósito dessa iniciativa visa o emprego participativo de todas as marinhas do mundo no combate ao terrorismo, tráfico de drogas e a pirataria nos mares, bem como na promoção da estabilidade econômica e política, de forma a assegurar a liberdade de navegação, o fluxo do comércio marítimo e a proteção de recursos marinhos. Nesta visão, a força naval norte-americana de 313 navios, prevista para 2020, seria complementada com as unidades navais das nações amigas e parceiras dos EUA<sup>8</sup> para atingir este propósito. (ROTH, 2010)

No Brasil, o emprego da Marinha do Brasil (MB) na consecução de suas atribuições subsidiárias, relacionadas às ações preventivas e repressivas do Poder Naval contra os delitos de repercussão nacional ou internacional, como o narcotráfico e o terrorismo, é regulamentada pela Lei Complementar n.º 97, de 09 de junho de 1999, com as alterações introduzidas pela Lei Complementar n.º 117, de 02 de setembro de 2004 e Lei Complementar n.º 136, de 25 de agosto de 2010. Desta forma, verifica-se que, atualmente, a MB possui o amparo legal (poder de polícia) para atuar contra os crimes transfronteiriços, por meio das operações de Patrulha Naval (PATNAV),<sup>9</sup> cujas atividades são conduzidas por meios navais e aéreos, com o propósito de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na plataforma continental e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo País.

Os números apresentados pelos palestrantes durante a Conferência Nacional de Segurança e Proteção Marítima, realizada no Rio de Janeiro em 2011, confirmam a importância da segurança e defesa das riquezas presentes na Amazônia Azul para o país, que podem, em última análise, ser alvos de ataques terroristas. Mais de 90% do comércio exterior é feito

---

<sup>7</sup> Atualmente, o conceito da “Marinha de Mil Navios” tomou a forma da chamada “Parceria Marítima Global” (Global Maritime Partnership).

<sup>8</sup> Para aprofundar o tema sobre a nova estratégia dos EUA e os conceitos da “Marinha de Mil Navios” e “Parceria Marítima Global”, ver: [http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-\(1\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-(1))

<sup>9</sup> Decreto n.º 5.129/2004.

pelo mar. Somente a Petrobras produz mais de 2,34 milhões boe/d<sup>10</sup>, sendo 87% da produção localizada no mar (mais de 2 milhões boe/d). As reservas comprovadas de óleo e gás do país somam 15,28 bilhões de boe, sendo que 91% dessas reservas estão localizadas na plataforma continental. A empresa possui, atualmente, 120 plataformas de petróleo, com previsão de serem 130 até 2013. Além disso, conta com 250 embarcações contratadas que prestam apoio às plataformas e com previsão de serem mais de 460 nos próximos dois anos.

Em relação à infraestrutura portuária, o Brasil possui 34 portos públicos marítimos e 129 terminais de uso privativo. Somente o porto de Santos possui uma área de 7,7 milhões de m<sup>2</sup>, mais de 500.000 m<sup>2</sup> em armazéns, possuindo uma hidrelétrica localizada dentro do porto capaz de produzir 15.000 kVA. Em 2010, 5.748 navios atracaram neste porto, movimentando mais de 76 milhões de toneladas de cargas, representando ¼ de toda a balança comercial brasileira (US\$ 289,7 bilhões de dólares em 2009)<sup>11</sup>.

Embora, atualmente, a “real” ameaça à segurança e ao comércio marítimo tenha sido a pirataria, em face do aumento significativo de ataques a navios nas últimas décadas, há uma grande preocupação, por parte dos governos e estudiosos, com a relação entre pirataria e terrorismo marítimo.

A pirataria na costa da Somália, por exemplo, já é capaz de realizar seus ataques em alto-mar, empregando navios maiores e tecnologias disponíveis no mercado, como o Sistema de Identificação Automática e o Sistema de Posicionamento Global, na identificação de seus navios-alvo, por exemplo. Da mesma forma, há indícios que algumas organizações terroristas, motivadas por seus objetivos políticos e ideológicos, poderiam estar desenvolvendo suas táticas, meios e capacidades para executar ataques por via marítima. Além disso, poderia haver uma aproximação entre o crime organizado da pirataria e terroristas, de forma a aumentar os lucros e levantar fundos com o propósito de financiar ataques futuros<sup>12</sup>.

Comparado com a pirataria, o terrorismo marítimo é um campo relativamente novo nos estudos do terrorismo e contraterrorismo, haja vista que, como citado anteriormente, apenas 2% de todos os ataques terroristas realizados nas últimas décadas foram caracterizados como

---

<sup>10</sup> Barris de óleo equivalente/dia

<sup>11</sup> Números apresentados durante a Conferência Nacional de Segurança e Proteção Marítima, 2011.

<sup>12</sup> Universidade St. Andrews.

terrorismo marítimo. Desta forma, especialistas ao analisarem os piores cenários de terrorismo marítimo, o classificaram como sendo de “alto impacto, porém de baixa probabilidade”. No entanto, desde o caso do sequestro do navio Achille Lauro, em 1985, e a prisão de dois principais membros da Al Qaeda, Khalid Sheikh Mohammed (em 2003) e Abd al-Rahim al-Nashiri (em 2002), conhecido como príncipe dos mares, terem expressado a real intenção de realizar terrorismo marítimo, esta é uma possibilidade que não pode ser desprezada pelos governos.

Estima-se que quase 90% de todo o comércio mundial é transportado pelo mar, empregando pelo menos 50.054 navios<sup>13</sup> e 4.571 portos<sup>14</sup>, havendo, ainda, inúmeras rotas marítimas ainda desprotegidas e suscetíveis a ataques terroristas, suscitando, portanto, uma grande preocupação de que a indústria marítima torne-se um provável alvo do terrorismo transnacional.

Diante deste cenário, este artigo pretende apresentar, sumariamente, algumas considerações sobre o terrorismo marítimo. Inicialmente, será discutida a importância no aprofundamento dos estudos deste tema, haja vista os indícios de que algumas organizações terroristas, motivadas por seus objetivos políticos e ideológicos, poderiam estar desenvolvendo suas táticas, meios e capacidades para executar ataques por via marítima no pós 11 de setembro de 2001. Posteriormente, serão apresentados os principais ataques terroristas realizados no mar, assim como, as organizações com capacidade de realizá-los. Além disso, serão mencionadas as principais ameaças e os locais mais vulneráveis ao setor marítimo na atualidade. Por fim, serão indicadas algumas iniciativas legais internacionais e os principais sistemas de segurança contra atentados terroristas.

## PRINCIPAIS ATAQUES TERRORISTAS NO MAR

De acordo com o National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START)<sup>15</sup>, houve entre 1970 e 2010, 181 incidentes de terrorismo marítimo, conforme apresentado no gráfico abaixo:

---

<sup>13</sup> <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/number-of-ships.php>.

<sup>14</sup> <http://www.worldportsource.com/index.php>

<sup>15</sup> Para maiores informações sobre incidentes terroristas marítimo, ver: [http://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?start\\_yearonly=&end\\_yearonly=&start\\_year=&start\\_month=&start\\_day=&end\\_year=&end\\_month=&end\\_day=&asmSelect0=&asmSelect1=&target=11&dt2=all&success=yes&casualties\\_type=b&casualties\\_max=](http://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?start_yearonly=&end_yearonly=&start_year=&start_month=&start_day=&end_year=&end_month=&end_day=&asmSelect0=&asmSelect1=&target=11&dt2=all&success=yes&casualties_type=b&casualties_max=)

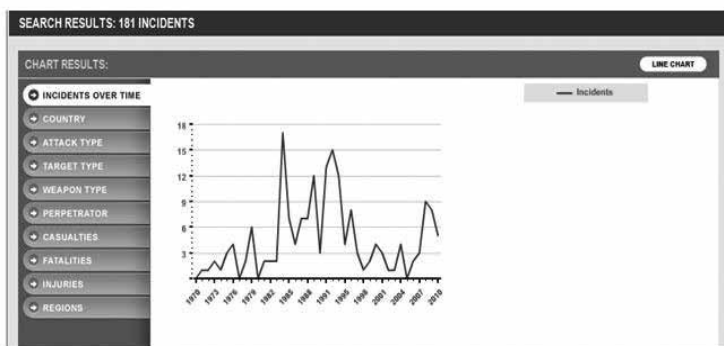


Fig.1: Incidentes de terrorismo marítimo entre 1970 e 2010

Fonte: START, 2011.

Não obstante, organizações terroristas e grupos guerrilheiros/separatistas têm demonstrado interesse em desenvolver suas capacidades de conduzir ataques no mar em termos de armamento, tecnologia e táticas, como observado nos ataques aos navios Achille Lauro em 1985; Petro Ranger em 1998; Our Lady Mediatrix em 2000; USS The Sulivans em 2000; USS Cole em 2000; M/V Ocean Silver em 2001; M/V Sintel Marine 88 em 2002; M/V Limburg em 2002; M/V Trimanggada em 2003; M/V Penrider em 2003; M/V Dong Yih em 2003; e o Super Ferry 14 em 2004.

Dentre esses incidentes, quatro casos na história recente chamaram a atenção da comunidade internacional para a emergência do terrorismo marítimo: os ataques ao Achille Lauro, USS Cole, M/V Limburg e ao Super Ferry.

## ACHILLE LAURO

Primeiro atentado terrorista no mar de grande repercussão na mídia. Em 07 de outubro de 1985, o Cruzeiro italiano Achille Lauro foi sequestrado por quatro membros da organização terrorista Frente de Libertação da Palestina, no Egito. A exigência dos terroristas era de que 50 palestinos presos em Israel fossem libertados. Após Israel não aceitar esta demanda, os terroristas mataram um passageiro norte-americano. Depois de prolongada negociação com autoridades italianas, egípcias e sírias, os terroristas concordaram em finalizar o sequestro em 09 de outubro daquele ano.



## **USS COLE**

Em 12 de outubro de 2000, o USS Cole foi atacado por uma lancha com 02 homens-bombas suicidas da Al Qaeda. Acredita-se que a embarcação estava carregada com, aproximadamente, 500 libras de explosivos C4. Esta carga foi suficiente para abrir uma avaria de 12m por 12m no costado do navio norte-americano. Neste ataque, 17 membros da tripulação morreram e 39 ficaram feridos. Estima-se que o atentado ao USS Cole tenha custado a Al Qaeda US\$ 50.000 dólares, enquanto o reparo do navio somou as cifras de US\$ 350 milhões de dólares.

Este foi o segundo atentado a navios da Marinha dos EUA. O primeiro atentado foi realizado em janeiro daquele ano contra o USS Sullivans, porém a lancha estava muito pesada e afundou antes de colidir com o navio.

## **M/V LIMBURG**

Em 06 de outubro de 2002, o super-petroleiro francês M/V Limburg, carregado com, aproximadamente, 400.000 barris de petróleo bruto, foi atacado por um pequeno bote carregado com explosivos por homens-suicidas da Al Qaeda, próximo ao porto de Mina AL-Dabah, no Iêmen. O impacto da explosão foi suficiente para perfurar o casco duplo do navio. Aproximadamente, 90.000 barris de petróleo foram espalhados pelo Mar da Arábia. Os rumores do incidente foram suficientes para elevarem o preço do petróleo em 1,3% nas primeiras horas após o ataque, assim como o seguro para os navios com destino ao Iêmen triplicaram um dia após o incidente.

## **SUPER FERRY 14**

No dia 26 de fevereiro de 2004, a organização Abu Sayyaf Group (ASG) realizou um ataque à bomba no Super Ferry 14, empregando 8 libras de TNT. Este navio do tipo roll on/roll off, com capacidade de até 1747 passageiros, era usado como transporte de passageiros entre Manila e Davao. Após as explosões, 116 passageiros morreram e o navio afundou.

## **PRINCIPAIS ORGANIZAÇÕES TERRORISTAS COM CAPACIDADE DE REALIZAR ATAQUES NO MAR**

Os ataques do 11 de setembro confirmaram a hipótese da natureza indiscriminada e imprevisível dos ataques perpetrados pelas organizações terroristas. Diante desta premissa, é factível que tais organizações desenvolvam técnicas, táticas e capacidades para atacarem pelo mar.

Contudo, são relativamente poucos os grupos que têm a capacidade de realizar operações marítimas, destacando-se entre eles: Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE), Al Qaeda, Abu Sayyaf Group (ASG), Moro Islamic Liberation Front (MILF), Palestinian Islamic Jihad e Jemaah Islamiyah (JI).<sup>16</sup>

## **LIBERATION TIGERS OF TAMIL EELAM (LTTE)**

**Informações Gerais** – Este grupo lutava pela independência do Estado de Tamil, no norte do Sri Lanka, até encerrar suas atividades em 2009. Em seu braço marítimo, também conhecido como Sea Tigers, chegou a possuir 3.000 membros e entre 100 e 200 embarcações. O grupo realizou diversos ataques no mar, muitos deles considerados sofisticados, com emprego de mergulhadores e com equipamentos similares aos empregados por mergulhadores de combate. Acredita-se que as técnicas suicidas utilizadas nos ataques ao USS Cole e ao Limburg foram as mesmas desenvolvidas pelo Black Sea Tigers, seção do Sea Tigers especialmente treinada para conduzir missões suicidas.

**Táticas** – Ataques marítimos suicidas, assim como táticas de perfídia para realizar seus ataques a navios mercantes ou a navios da Marinha de Guerra do Sri Lanka (SLN).<sup>17</sup>

**Meios** – Estima-se que o grupo chegou a possuir quase 200 embarcações, incluindo embarcações de até 50 pés, equipadas com metralhadoras .50mm. Desenvolveram, ainda, tecnologias primárias de stealth para reduzir a capacidade de detecção de suas embarcações. Quando o grupo foi desestruturado pelas Forças Armadas do Sri Lanka, projetos de minisubmarinos, minas flutuantes, torpedos e explosivos submarinos foram descobertos em suas instalações.

**Áreas de Atuação** – Basicamente na costa Nordeste do Sri Lanka e Sul da Índia.

**Principal ataque** – Em 23 de outubro de 2000, quatro embarcações com tripulações suicidas conseguiram penetrar a zona de segurança do Porto de Tricomalee no Sri Lanka. Os terroristas conseguiram destruir um navio

---

<sup>16</sup> Informações retiradas do módulo sobre Terrorismo Marítimo do curso Terrorism Studies da St. Andrew's University. Para aprofundar as informações sobre estas organizações, ver também: [http://www.start.umd.edu/start/data\\_collections/tops/](http://www.start.umd.edu/start/data_collections/tops/)

<sup>17</sup> Em uma de suas ações, esta organização chegou a pintar seus navios com as mesmas cores dos navios da SLN, assim como usar uniformes militares para conduzirem seus ataques a navios comerciais, simulando uma inspeção oficial.

de transporte de tropa da SLN. Aproximadamente, 40 marinheiros foram feridos neste ataque.

### **ABU SAYYAF GROUP (ASG)**

Informações Gerais - Categorizado como um grupo separatista, esta organização está baseada no sul das Filipinas e é influenciada, ideologicamente, pela Al Qaeda. Conduziu seu primeiro ataque em 1991. Para financiar suas atividades, este grupo realiza sequestros, assaltos e pirataria, incluindo incursões em resorts para realizar sequestros de ocidentais, como observado nas ações em Sabah - Malásia, em 2000 e, em Palawan - Filipinas, em 2001. Além da Al Qaeda, o grupo tem conexões com o Jemaah Islamiyah (JI) e Kumpulan Mujahedeen Malaysia (KMM). Acredita-se que o grupo possua entre 200 e 500 integrantes.

Táticas - Principalmente ataques de pirataria, assassinatos e sequestros. O grupo tem ameaçado atacar a indústria do petróleo e o comércio marítimo regional.

Meios - Estima-se que a organização possua pelo menos 300 fuzis, incluindo fuzis de assalto M-16, explosivos, morteiros e equipamentos de comunicações de última geração.

Áreas de Atuação - Basicamente na costa da Malásia e Filipinas.

Principal ataque - Ataque à bomba no Super Ferry 14, em fevereiro de 2004. Este navio do tipo roll on/roll off era usado como transporte de passageiros entre Manila e Davao. Após as explosões, 116 passageiros morreram.

### **ANTI-ISRAEL GROUPS**

Informações Gerais - Desde 1966, o conflito entre Israel e Palestinos possui uma dimensão no mar. Porém, desde o 11 de setembro, analistas apontam para o aumento de atentados a navios israelenses por organizações terroristas palestinas no Estreito de Málaca, semelhantes aos ataques realizados ao USS Cole e Limburg. Como exemplos de organizações palestinas que incluem o terrorismo marítimo como modalidade de ataque estão: Hamas, Hezbollah e Paletinian Islamic Jihad (PIJ).

Táticas - Entre as táticas usadas, incluem ações suicidas com o emprego de embarcações, mergulhadores e a tática da perfídia.

Meios - Não confirmados.

Áreas de Atuação - Não confirmadas.

Principal ataque – Em 22 de novembro de 2002, um barco pesqueiro foi preparado com bombas para explodir ao entrar na área patrulhada pelas Forças de Israel. Quando uma patrulha israelense se aproximou para identificar a embarcação, as bombas foram detonadas. Felizmente, a bomba foi acionada prematuramente, causando pequenas avarias ao navio israelense, contudo, 04 membros da tripulação israelense foram feridos neste ataque.

## **MORO ISLAMIC LIBERATION FRONT (MILF)**

Informações Gerais – Categorizado como um grupo separatista, o MILF é uma organização islâmica, formada na década de 1970, e o seu objetivo é a luta pela independência da minoria étnica Moro nas Filipinas. Há suspeitas de que esta organização esteja vinculada a outras duas organizações terroristas: o Jemaah Islamiyah (JI) e o Abu Sayyaf (ASG).

Táticas – Guerrilha e ataques suicidas.

Meios – Explosivos.

Áreas de Atuação – Filipinas.

Principal ataque – A organização foi responsabilizada pelos ataques ao Ferry Our Lady Mediatrix, em 2000, e ao cais em Davao em 2003, onde havia dois Ferries interilhas ancorados. Nestes ataques morreram 16 pessoas e 55 foram feridas.

## **JEMAAH ISLAMIYAD (JI)**

Informações Gerais – O Jemaah Islamiyah é uma organização islâmica terrorista localizada na Indonésia. Seu objetivo é o de unificar o sul das Filipinas com a Indonésia, Malásia, Singapura, Brunei e os muçulmanos denominados deep South da Tailândia, para formar uma República islâmica na região. Acredita-se que o grupo tenha conexões com o ASG e MILF.

Táticas – Principalmente ataques por terra. Porém, em dezembro de 2001, o Departamento de Segurança de Singapura descobriu o planejamento de um ataque coordenado contra vários alvos, incluindo um ataque suicida, semelhante ao realizado ao USS Cole, a um navio norte-americano atracado na base naval de Xangai.

Meios – Armas automáticas, explosivos e lança-granadas.

Áreas de Atuação – Filipinas, Indonésia, Malásia, Singapura, Brunei e Tailândia.

Principal ataque – A organização foi responsabilizada pelos ataques

ao Ferry Our Lady Mediatrix, em 2000, e ao cais em Davao em 2003, onde havia dois Ferries interilhas ancorados. Nestes ataques morreram 16 pessoas e 55 foram feridas. A organização foi responsabilizada pelo planejamento de atentados a navios norte-americanos ancorados no porto Sembawang Wharf e na Base Naval de Xangai. Porém, tais ataques não foram executados por falta de experiência na condução de ataque. No entanto, este incidente aponta para possibilidades futuras desta organização conduzir ataques às instalações portuárias.

## **AL QAEDA**

**Informações Gerais** – Estima-se que a Al Qaeda possua mais de 20 organizações filiadas, espalhadas em mais de 60 países. Desde os ataques do 11 de setembro, as medidas de segurança desenvolvidas pelos países têm tornado extremamente difíceis as ações por parte das organizações terroristas por terra ou pelo ar. Diante desse fato, especialistas em terrorismo passaram a estudar a possibilidade de que a Al Qaeda passasse a desenvolver técnicas para realizar ataques pelo mar. Essas previsões foram confirmadas na ação de captura de Osama Bin Laden no Paquistão, em que as análises dos computadores confirmaram as intenções do grupo em realizar terrorismo marítimo como estratégia para atingir a economia ocidental, conforme apresentado anteriormente.

**Táticas** – Ataques marítimos suicidas com embarcações e mergulhadores. Porém a maior preocupação é que a organização empregue armas NQBR em seus futuros ataques. No que concerne ao terrorismo marítimo, a preocupação é que essas armas sejam transportadas em contêineres e detonadas ao atingir algum superporto.

**Meios** – Não confirmados.

**Áreas de Atuação** – A organização ainda tenta manter suas conexões em todo o globo mesmo após a morte de Osama Bin Laden. Em relação ao terrorismo marítimo, as principais preocupações recaem sobre as conexões no Sudeste da Ásia, particularmente na Malásia, Filipinas, Indonésia e Singapura. O grupo possui ligações com o ASG, MILF e JI.

**Principal ataque** – Ataques suicidas ao USS Cole e ao M/V Limburg em 2002, ambos na costa do Iêmen. Ataques suicidas aos terminais de petróleo em Al Basrah e Khawr Al Armaya (ABOT e KAAOT) em abril 2004. Atentados, sem êxito, aos USS Kearsarge e USS Ashland, localizados no porto de Aqaba em agosto de 2005. Atentado suicida, sem êxito, ao petroleiro japonês M Star, em 28 de julho de 2010, no estreito de Hormuz.

## PRINCIPAIS AMEAÇAS AO SETOR MARÍTIMO

Os incidentes do 11 de setembro de 2001 ao World Trade Center e ao Pentagon demonstraram como aeronaves civis, sem qualquer tipo de alteração em sua estrutura ou preparadas com explosivos, foram empregadas para atingir os ícones capitalista e militar dos EUA, além, é claro, de terem causado um grande impacto na economia e serem alvos considerados de alta letalidade (mass casualty) . Transportando este cenário para o mar, surgem algumas possibilidades de ameaças que o setor marítimo pode enfrentar em futuro próximo:

- Navios militares como alvos compensadores (ícones / alta repercussão na mídia);
  - Navios, portos e plataformas como alvos econômicos;
  - Navios sendo empregados como armas;
  - Navios como transporte de pessoas, cargas perigosas e armas de destruição em massa;
  - Sequestro de navios ou de membros da tripulação para fins diversos.
- Navios militares como alvos compensadores (ícones / alta repercussão na mídia)

Navios de guerra podem ser considerados alvos em potencial para organizações terroristas, como a Al Qaeda e o LTTE. O LTTE executou mais de 40 ataques suicidas contra navios da Marinha do Sri Lanka entre 1990 e 2009<sup>18</sup>. Os atentados ao USS Cole e ao USS The Sullivans em 2000 no Iêmen; os atentados ao USS Ashland e USS Kearsarge na Jordânia em 2005; os planos descobertos de ataque a navios dos EUA em Singapura e no Estreito de Hormuz, assim como os planos contra navios do Reino Unido no Estreito de Gibraltar, apontam para a possibilidade de ataques futuros a navios de guerra como um alvo compensador.

## NAVIOS, PORTOS E PLATAFORMAS COMO ALVOS ECONÔMICOS

Em um vídeo divulgado em 2004, Osama Bin Laden demonstrou sua vontade de fazer com que os EUA falhem economicamente. Não há dúvidas de que o petróleo é uma fonte de energia de vital importância para o desenvolvimento de qualquer país, como também o é para a economia norte-americana. As consequências econômicas do ataque ao MV Limburg, em 2002, fez com que o preço do petróleo subisse nas primeiras horas

---

<sup>18</sup> St. Andrew's University, 2011.

após a divulgação na mídia sobre o ataque, assim como, fez com que triplicasse os valores de seguro de navios para aquela região. Contudo, por meio de uma análise mais aprofundada, verifica-se que as consequências econômicas desse ataque ficaram limitadas à região do Oriente Médio e foram rapidamente superadas.

No entanto, após Abd al-Rahim al-Nashiri ter anunciado que a Al Qaeda planejava atacar, simultaneamente, vários navios petroleiros no Estreito de Hormuz, com o propósito de causar o maior dano possível à economia ocidental, as medidas de segurança contra o terrorismo marítimo foram intensificadas. O planejamento a ser executado pela organização seria o de afundar vários navios petroleiros, de forma a bloquear o estreito e impedir o comércio marítimo na região, causando um caos nas bolsas de valores mundiais e interrompendo o mercado de petróleo temporariamente.

Em relação às instalações de petróleo e gás, verifica-se que a Al Qaeda realizou alguns ataques, por terra, a instalações de petróleo na Arábia Saudita e no Iraque, degradando, sensivelmente, a produção de óleo e a economia local. No entanto, atentados a terminais ou ataques a plataformas de petróleo, por via marítima, são raros. Há relato de apenas uma tentativa de ataque, por mar, a um terminal de petróleo iraquiano. Em abril de 2004, três embarcações da Al Qaeda estavam a seis milhas da costa de Basra, navegando em direção aos terminais de petróleo. Um navio patrulha norte-americano foi enviado para realizar a identificação e a inspeção destas embarcações. Ao se aproximar, uma das embarcações foi explodida pelos terroristas suicidas, matando três marinheiros norte-americanos. As outras duas embarcações iniciaram o deslocamento na direção do terminal, porém, explodiram antes de atingirem o alvo. Não há relatos de que incidentes desta natureza tenha se repetido até então, contudo, as consequências econômicas no mercado mundial serão altíssimas caso um ataque desses seja bem sucedido.

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, a Universidade de St. Andrew's considera que a probabilidade de um navio ser empregado como arma para atingir um porto é baixa, porém com um alto impacto para a economia caso se concretize. Esta análise fundamenta-se na dificuldade de manobrar navios e da necessidade de se ter um planejamento detalhado das instalações portuárias, a fim de que o navio atinja um local que possa maximizar os danos, como, por exemplo, armazéns com produtos inflamáveis ou depósito de combustíveis.

## NAVIOS SENDO EMPREGADOS COMO ARMAS

Navios poderão ser empregados, em similitude com as aeronaves usadas nos ataques do 11 de setembro, como armas para atacar terminais de petróleo e gás, plataformas, portos, outros navios ou espalhando cargas ou substâncias no mar que afetem o meio ambiente e o comércio marítimo. Um pequeno bote, rebocador ou traineira, por exemplo, pode ser preparado com explosivos para uma missão suicida.

Um exemplo histórico demonstra o poder destrutivo de um navio carregado com material inflamável ou explosivo. Em 06 de dezembro de 1917, o navio francês *Mont Blanc*, transportando 2.500 toneladas de benzol, TNT e ácido pícrico explodiu no porto de Halifax- Nova Escócia, Canadá. Mais de 1.600 pessoas morreram, imediatamente, com as explosões. Posteriormente, as mortes chegaram a mais de 2.000 pessoas e mais de 9.000 feridos. (MURPHY, 2007)

Fazendo um paralelo com os ataques do 11 de setembro, o potencial destrutivo que navios carregados com substâncias perigosas, como nitrato de amônia (utilizados para produzir fertilizante, porém altamente explosivo), cargas voláteis (como gás natural, LNG ou LPG) ou petróleo é enorme, podendo se tornar um meio para que organizações terroristas empreguem estes navios como bombas.

Outro fator preocupante recai no furto de embarcações com o propósito de usá-las em ataques terroristas. Em 02 de outubro de 2002, o jornal *The Economist* reportou a preocupação de especialistas ingleses baseados na *Aegis Defense Services (ADS)* de que rebocadores estariam sendo furtados no Estreito de Málaca e que poderiam ser usados por terroristas a ataques a portos ou para rebocar grandes navios a serem usados como bombas.

Como citado anteriormente, outra possibilidade é que organizações terroristas empreguem os navios para obstruir a passagem em algum estreito ou canal, afundando-os ou utilizando a sua carga para fazê-lo, como, por exemplo, despejando óleo ou contêineres no mar. Em 2005, relatórios de segurança apontavam para a possibilidade de ataques terroristas a navios no Canal de Suez, na tentativa de afundá-los e impedir o tráfego marítimo. (ibidem, 2007)

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, a Universidade de *St. Andrew's* considera que a probabilidade de que um navio de grandes proporções seja empregado como arma é baixa, porém com alto impacto. Esta análise fundamenta-se na dificuldade de manobrar navios maiores e, em termos de destruição, o impacto é alto, em face da quantidade de combustível e outros materiais transportados em um navio deste porte.



Para o caso de pequenos botes, a probabilidade é alta, porém com um baixo impacto. Esta análise fundamenta-se na facilidade de aquisição e manobrabilidade de embarcações de menor porte e, em termos de destruição, o impacto é baixo, em face da quantidade de combustível e explosivos que uma embarcação pequena pode transportar (exceto se empregado contra um alvo ícone, em face da repercussão na mídia).

Para a situação de uso de navios para poluir um canal ou estreito, a Universidade considera a probabilidade alta, porém com um baixo impacto. Esta análise fundamenta-se na teoria de que é necessário apenas um único navio para espalhar grande quantidade de óleo, porém, o impacto no meio-ambiente e na economia pode ser considerado apenas local.

Já para o caso de afundar navios, a fim de bloquear um estreito ou canal, considera-se a probabilidade baixa, porém com um alto impacto. Esta análise fundamenta-se na dificuldade de afundar vários navios para atingir este objetivo, porém, caso seja concretizado um ataque dessa natureza, o impacto será alto para o comércio marítimo.

Navios como transporte de pessoas, cargas perigosas e armas de destruição em massa

As maiores preocupações no pós 11 de setembro, em relação ao terrorismo internacional, recaem sobre a possibilidade de organizações terroristas terem acesso a material NBQR.

Não obstante, especialistas apontaram para a possibilidade de armas de destruição em massa, principalmente bombas radiológicas, conhecidas como bombas sujas (dirty bombs), e terroristas serem transportados em contêineres.

A revolução na logística mundial, provocada pela movimentação de cargas por meio de contêineres, em face da velocidade nas operações de carga e descarga e a proteção às mercadorias, proporcionou, também, um grande risco à segurança, tendo em vista que não há como autoridades portuárias e aduaneiras realizarem a inspeção em 100% dos contêineres.

Somente em 2010, estima-se que houve a movimentação de mais de 20 milhões de contêineres em todo mundo, sendo que menos de 2% deles foram inspecionados fisicamente ou escaneados por equipamentos com a tecnologia de Raio X e Raio Gama (X-ray e Gamma Ray scanners). De acordo com a Universidade de St. Andrew's, sete milhões de contêineres entram nos EUA anualmente, sendo que menos de 5% são fisicamente inspecionados ou escaneados. No Brasil, 70 milhões de toneladas foram movimentadas em contêineres em 2010, com previsão de atingir 200 milhões até 2030.

Navios e contêineres poderiam também ser empregados para transporte de cargas perigosas e terroristas. Atualmente, verifica-se que uma das

grandes dificuldades é o cadastro de tripulantes dos navios. Uma pesquisa realizada em 54 administradoras marítimas, pelo International Maritime Bureau (IMB), revelou mais de 12.000 irregularidades no cadastro de pessoas que trabalham no setor marítimo. Diante desse fato, alguns especialistas em terrorismo marítimo acreditam que pode haver algumas células terroristas “adormecidas” atuando legal ou ilegalmente no comércio marítimo, esperando apenas uma ordem para entrar em ação.

A preocupação de terroristas estarem sendo transportados em contêineres foi confirmada em outubro de 2001, praticamente um mês após os ataques ao World Trade Center. Autoridades portuárias italianas do porto Gioia Tauro descobriram um passageiro clandestino dentro de um contêiner, o qual possuía cama, comida e água suficiente para uma longa viagem. O passageiro de nacionalidade egípcia, porém com passaporte canadense, possuía dois telefones celulares, telefone satelital, laptop, diversas câmeras, credenciais de segurança e certificados de mecânico de voo de quatro grandes companhias aéreas dos EUA. Além desse caso, foi declarado pelo chefe do Comitê de Inteligência do Senado dos EUA, senador Bob Graham, que 25 “extremistas” entraram em solo norte-americano por meio de viagens em contêineres. (RICHARDSON, 2004)

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, a Universidade de St. Andrew’s considera que a probabilidade de transportar cargas perigosas e terroristas em contêineres é alta, porém com um baixo impacto em termos de destruição. Esta análise fundamenta-se na dificuldade em inspecionar 100% dos contêineres e o impacto ser apenas local.

Já para o caso de transporte de armas de destruição em massa, considera-se de probabilidade baixa, porém com alto impacto. Esta análise fundamenta-se na complexidade de adquirir e esconder uma arma NBQR, porém, em caso de detonação o impacto em vidas humanas e para a economia são altíssimos.

Sequestro de navios ou de membros da tripulação para fins diversos

Segundo a Universidade de St. Andrew’s, o sequestro de navios pode ser perpetrado por diversas razões, entre elas: pirataria com fins políticos, “escola de navegação”, tomada de reféns e, obviamente, terrorismo marítimo.

- Pirataria com fins políticos: a linha que separa a pirataria e o terrorismo, neste caso, é tênue. Geralmente, o objetivo de piratas é o ganho financeiro, fruto do seu roubo, porém, o dinheiro arrecadado do sequestro de navios e sua tripulação poderão ser utilizados para financiar organizações terroristas.

- “Escola de Navegação”: no pós 11 de setembro, especialistas em terrorismo alertaram para a possibilidade de organizações terroristas

estarem desenvolvendo suas capacidades marítimas, entre elas, apontaram para a possibilidade de sequestro de tripulações com o propósito de aprender como manobrar navios. Um caso em especial chamou a atenção da comunidade internacional: no dia 26 de março de 2003, quando o navio Dewi Madrim estava navegando na costa da Sumatra, sua tripulação foi surpreendida pelo ataque de um “grupo de piratas” bem armados. De acordo com o jornal *The Economist* de 02 de outubro de 2003, os “piratas” navegaram por uma hora pelo estreito de Málaca e depois deixaram o navio, sequestrando o comandante e o imediato do navio, sem deixar qualquer pedido de resgate. Especialistas de Londres, baseados na Aegis Defense Services (ADS), acreditam que esse sequestro foi realizado por terroristas e não por piratas, com o propósito de ganharem experiência na manobra de navios de grande porte naquele estreito.

Em termos de análise das probabilidades de ameaça, considera-se que a probabilidade de sequestros a navios e tripulações de navios é alta, porém de baixo impacto.

Principais equipamentos e tecnologias que contribuem para o terrorismo marítimo

Segundo estudos desenvolvidos pela Universidade de St. Andrew’s, há diversas tecnologias e equipamentos vendidos livremente no mercado e de difícil controle que poderão ser empregados por organizações terroristas, como, por exemplo:

- Lanchas rápidas, como as lanchas pneumáticas e de casco rígido. Encontradas facilmente no mercado e de simples operação, as quais poderão ser empregadas em ataques suicidas, como visto anteriormente.

- Equipamento de mergulho de circuito fechado, que recicla o oxigênio e não produz bolhas, o que dificultaria a identificação dos mergulhadores. Apesar do mergulho ser limitado a aproximadamente 10 metros de profundidade, é o suficiente para que organizações terroristas realizem um ataque submerso.

- Veículos de propulsão submarina (sea scooters), não são difíceis de operar, de baixo custo e, dependendo do tipo, permitem uma autonomia de 90 minutos a uma velocidade de 3,5km/h, operando entre 20 e 30 metros de profundidade.

- Minissubmersíveis (Swimmer Delivery Vehicles). Não são facilmente encontrados no mercado civil, porém há firmas que constroem este equipamento para fins turísticos (geralmente para 02 pessoas), podendo ser empregados por terroristas. O Departamento de Segurança dos EUA já adicionou o minissubmersível em seu boletim, com instruções para que escolas de mergulho e lojas reportem qualquer atividade suspeita em relação

à compra e/ou uso desse tipo de equipamento.

Um fato que chamou a atenção de especialistas foi o sequestro de um instrutor de mergulho em junho de 2003, pela organização terrorista Abu Sayyaf. Por ocasião de sua libertação, o instrutor reportou que o grupo estava interessado em que ele ensinasse técnicas de mergulho. Experts em contraterrorismo apontam que a Al Qaeda pode estar treinando seus membros para realizarem ataques empregando técnicas de mergulho, com sea scooters e homens-bombas-torpedo.

- Equipamentos de navegação, como o Global Positioning System (GPS), e o Automated Identification System (AIS). O GPS poderia, por exemplo, ser usado para acompanhar o deslocamento de um contêiner que está transportando uma bomba suja (radiológica) e detoná-la a distância no local desejado. Já em relação ao AIS, este é um sistema que informa o nome do navio, seu curso, destino, velocidade e detalhes sobre a carga transportada. Organizações terroristas de posse de um equipamento-receptor AIS podem empregá-lo para selecionar seus alvos.

## **PRINCIPAIS ESTREITOS E CANAIS VULNERÁVEIS A ATAQUES TERRORISTAS**

A presença de algumas características da geografia marítima cria condições favoráveis ao terrorismo marítimo, tais como os pontos de passagem de elevado valor estratégico, como estreitos e canais de grande circulação de navios, chamados de choke points. Nestes locais, os navios estão mais vulneráveis a ataques de piratas e terroristas, em função de serem obrigados a navegarem em velocidade reduzida. Entre estes choke points vulneráveis a ações terroristas, destacam-se: Estreito de Gibraltar, Bósforos, Canal de Suez, Estreito de Málaga, Canal do Panamá, Estreitos de Hormuz, Bab el-Mandeb, Sunda e Lombok.<sup>19</sup>

- Estreito de Málaga: possui 805 km de extensão e 2,8 km (1,5 milhas

---

<sup>19</sup> Cabendo aqui um breve questionamento: estariam as organizações terroristas estudando geoestratégia para atingir seus propósitos? Um dos principais historiadores navais e geoestrategista foi o britânico Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922). O construto teórico de Corbett para a Estratégia Naval estava pautado na proteção das vias de comunicação marítimas. O autor sustentava a teoria de que o objeto da Guerra Naval deveria ser o de assegurar o Comando do Mar ou negá-lo ao inimigo. Segundo Corbett, o Comando do Mar estaria relacionado ao controle das vias de comunicação marítimas, com propósitos comerciais ou militares. Para tanto, o controle destas vias seriam relevantes, além das bases navais, os terminais das rotas comerciais e das áreas focais, onde convergem as rotas. Corbett definiu dois métodos fundamentais para obter o controle das vias de comunicação marítimas: a destruição física ou a captura de navios de guerra ou mercantes inimigos e o bloqueio naval. (CAGARRINHO, 2011)

náuticas) de largura no seu ponto mais estreito. Este estreito é considerado a rota mais perigosa aos ataques. Um quarto de todo comércio mundial, incluindo metade de todo o tráfego de óleo bruto do Leste da Ásia e dois terços de todo o comércio de gás natural liquefeito, passam por este estreito. Aproximadamente, 600 navios passam por este choke point por dia.

- Estreito de Bab el Mandeb: extensão de 30 km e largura de 2,8 km no seu ponto mais estreito. Aproximadamente, 3,3 milhões de barris de óleo são transportados por dia por este estreito. Principal entrada dos navios ao mar Vermelho.

- Estreito de Hormuz: estreito de 280 km de extensão e 2,8 km de largura no seu ponto mais estreito. Aproximadamente, 15 milhões de barris de petróleo são transportados por dia por esta rota. Conecta o golfo pérsico ao mar da Arábia.

- Bósforos: 30 km de extensão e aproximadamente 700 metros de largura no ponto mais estreito. Conecta o mar Negro ao Mediterrâneo. Anualmente, aproximadamente 50.000 navios usam esta rota, sendo 10% deste total, aproximadamente, de petroleiros transportando óleo russo e cáspio.

A região Sudeste da Ásia é, indiscutivelmente, um dos maiores centros de rotas marítimas, assim como, também é reconhecida como um dos lugares mais críticos à navegação, seja pela sua complexidade nos Choke Points, seja em face do risco de ataques por terroristas e piratas<sup>20</sup>. Além disso, a região é conhecida por fazer parte da área de operações de algumas organizações terroristas, como o Jemmah Islamiyah e o Abu Sayyaf, que possuem apoio logístico e de infraestrutura na região.

## **INICIATIVAS LEGAIS INTERNACIONAIS**

Desde o sequestro do navio Aquille Lauro, a comunidade internacional mobilizou-se na tentativa de estabelecer sistemas e medidas de segurança internacionais que prevenissem ataques de piratas e terroristas a navios e portos. Contudo, em face dos ataques do 11 de setembro, algumas medidas sofreram alterações e outras medidas legais foram criadas com o propósito de evitar o terrorismo marítimo.<sup>21</sup>

## **MEDIDAS LEGAIS ANTERIORES AO 11 DE SETEMBRO**

---

<sup>20</sup> Esta região concentra 41% dos índices de pirataria no globo.

<sup>21</sup> Para aprofundar o assunto, sugere-se o site da IMO: [www.imo.org](http://www.imo.org)

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (United Nations Conventions on the Law of the Sea - UNCLOS) – 1982;

- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Safety of Life at Sea Convention -SOLAS) – 1974/1988;

- Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation - SUA).

### **MEDIDAS LEGAIS PÓS 11 DE SETEMBRO**

- SOLAS sofreu reformas em seu texto inicial e recebeu novos suplementos;

- Criação do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS) – 2004.

### **UNCLOS**

- Estabelece os princípios fundamentais que regem as liberdades e obrigações no alto mar. Em sua parte VII, “alto-mar” (artigos 100 a 107), a Convenção foca as medidas de segurança, contudo, volta-se, especificamente, para atos de pirataria.

### **SOLAS**

- A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar tem por propósito, entre outros, estabelecer a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados. É considerada a mais importante Convenção para a segurança de navios mercantes em viagens internacionais. As alterações realizadas com a ameaça terrorista incluem:

- Sistema de Identificação Automática (AIS);
- Números identificadores;
- Poder aos Estados para realizar inspeções, controle, retardar/ impedir ou expulsar navios;
- Registro contínuo de navios;
- Sistema de alerta navio-seguro;
- Inclusão do código ISPS.

### **SUA**

- Tem o propósito de promover a cooperação internacional entre os Estados na formulação e adoção de medidas eficientes e práticas para a prevenção de todos os atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima e para o julgamento e punição de seus perpetradores.

## ISPS

- O código versa sobre as diretrizes da IMO sobre a implementação de medidas de segurança para prevenir a ocorrência de ações ilícitas contra navios e instalações portuárias ou a utilização dessas instalações e/ou navios para a prática de atos terroristas. Os objetivos deste Código são:

1. estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;

2. estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a nível nacional e internacional a fim de garantir a proteção marítima;

3. garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas a proteção;

4. prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações nos níveis de proteção; e

5. garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas.

Para tanto, o ISPS Code prevê o estabelecimento de três níveis de proteção para uso internacional, sendo aplicáveis a navios e instalações portuárias, em um determinado período. Estes são:

- Nível 1 de proteção: significa o nível para o qual medidas mínimas adequadas de proteção deverão ser mantidas durante todo o tempo.

- Nível 2 de proteção: significa o nível para o qual medidas adicionais adequadas de proteção deverão ser mantidas por um período de tempo como resultado de um risco mais elevado de um incidente de proteção.

- Nível 3 de proteção: significa o nível para o qual medidas adicionais específicas de proteção deverão ser mantidas por um período limitado de tempo quando um incidente de proteção for provável ou iminente, embora possa não ser possível identificar o alvo específico.

## **OUTRAS INICIATIVAS DOS EUA PARA COMBATER O TERRORISMO MARÍTIMO**

No pós 2001, os EUA lançaram três iniciativas, especificamente, com o propósito de prevenir e inibir o terrorismo marítimo. O foco principal destas medidas está centrado na prevenção de que possíveis ameaças atinjam o solo norte-americano. Para tanto, estas medidas visam assegurar o transporte seguro de mercadorias em navios, principalmente, em contêineres. Estas medidas são:

- Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) – 2001;
- Container Security Initiative (CSI) – 2002;
- Proliferation Security Initiative (PSI) -2003.

- C-TPAT: O propósito deste programa é o de aumentar a segurança na cadeia de suprimento das companhias privadas que exportam seus produtos para os EUA. Desta forma, as companhias que aderirem este programa serão vistas como de “baixo-risco” e terão “facilidades” no acesso de suas mercadorias em solo norte-americano, não estando sujeitas às inspeções de rotina conduzidas pela US Customs and Border Protection (CBP), reduzindo os custos e o tempo na entrega de mercadorias.<sup>22</sup>

- CSI: O propósito desta iniciativa é o de evitar que organizações terroristas transportem armas de destruição em massa e outras cargas perigosas, em contêineres, para os EUA. Para tanto, é necessário que 100% dos contêineres sejam escaneados (Raio X e Gama) antes de atingirem o solo norte-americano.<sup>23</sup>

- PSI: Iniciativa global proibindo o transporte marítimo de armas de destruição em massa ou qualquer material relacionado a armas NBQR. Apesar de ser um acordo informal, há mais de 40 Estados que apoiam a iniciativa.<sup>24</sup>

## **PRINCIPAIS SISTEMAS DE SEGURANÇA EMPREGADOS NA SEGURANÇA DE NAVIOS E PORTOS**

---

<sup>22</sup> Para aprofundar o tema sobre C-TPAT: [http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/ctpat/apply\\_ctpat/](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/apply_ctpat/)

<sup>23</sup> Para aprofundar o tema sobre CSI: [http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/csi/csi\\_in\\_brief.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/csi_in_brief.xml)

<sup>24</sup> Para aprofundar o tema sobre PSI: <http://www.armscontrol.org/factsheets/PSI>



Atualmente, os principais sistemas de segurança empregados para apoiar as medidas de segurança e vigilância de navios e portos são:

- Automated Notice to Mariners System (ANMS);
- X-Ray and metal detection equipment;
- Container tracking and tracing equipment;
- Long range acoustic device (LRAD) ;
- ShipLoc;
- Secure-Ship;
- Unmanned Aerial Vehicle (UAV);
- Automatic Identification System (AIS).

- ANMS: Este sistema provê informações aos navegantes sobre a segurança da navegação (similar ao “aviso aos navegantes”). No que concerne ao terrorismo marítimo e à pirataria, o sistema informa os principais incidentes e áreas de risco à navegação contra possíveis ameaças.

- X-Ray and metal detection equipment: Empregado para verificar o conteúdo de contêineres, principalmente materiais perigosos, como armas NBQR, explosivos e armamentos.

- Container tracking and tracing equipment: Sistema empregado para verificar a localização do contêiner, assim como, informa se o contêiner foi violado, em tempo real.

- Long range acoustic device (LRAD): Equipamento acústico que emite feixe sonoro a uma distância de até 3.000m. Porém, a curtas distâncias, poderá ser empregado como arma não-letal, em face da potência do equipamento.

- ShipLoc: Consiste em um sistema de localização de navios por satélite privativo. Possui sistema de alarme que avisa aos proprietários do navio e autoridades competentes sobre a invasão, ataque, seqüestro, etc, sem poder ser identificado por qualquer pessoa que tenha invadido o navio ou por outros navios na área.

- Secure-Ship: Consiste em uma cerca elétrica, não letal, instalada no costado do navio a fim de evitar que piratas ou terroristas subam a bordo.

- Unmanned Aerial Vehicle (UAV): Veículos aéreos não tripulados que poderão ser empregados para realizar a vigilância de uma determinada área marítima.

- Automatic Identification System (AIS): Este sistema provê informações entre navios, portos, armadores, etc com informações, em tempo real, sobre a identificação do navio, velocidade, posição, detalhes sobre a carga e local de destino. Apesar do sistema contribuir para a segurança no mar como, por

exemplo, contra abaloamento, o sistema permite que qualquer indivíduo, de posse de um equipamento AIS, receba todas estas informações, inclusive terroristas e piratas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo tinha por finalidade apresentar, sumariamente, algumas considerações e fatos sobre o terrorismo marítimo.

O terrorismo, em função da natureza indiscriminada de suas ações, tem a capacidade de tornar qualquer pessoa um alvo em potencial, disseminando, desta forma, a intimidação coletiva, pois, em última análise, estão todos na rota da morte, sejam os descrentes como infiéis, sejam os crentes atuando como mártires de uma causa. Sua imprevisibilidade e violência provocam o sentimento de insegurança, vulnerabilidade e impotência a todos os Estados e cidadãos, sendo considerado a principal ameaça à paz mundial.

Os atentados de 11 de setembro de 2001 aos Estados Unidos da América, sem dúvida alguma, abriram um novo capítulo na história da humanidade, marcando de forma contundente este tipo de terrorismo, com ações de proporções globais e ilimitadas, expresso sob múltiplas formas, meios e métodos de ataque e nutrido por motivações políticas, étnicas e religiosas. Alguns autores sugerem que esse acontecimento representa o mais importante marco histórico do início do século XXI, pois nenhum outro evento na história teve tamanha repercussão no cenário mundial desde o colapso da URSS, representando um ponto de inflexão tanto na história dos EUA quanto da própria ordem mundial, pois, ao atingir os principais símbolos do poderio econômico e militar dos EUA, a organização terrorista Al Qaeda impôs um fim à América Inviolável, “marcando o fim de uma Era”. (BOOTH; DUNNE, 2002; CHOMSKY, 2002; PECEQUILO, 2003 apud AMARAL, 2008)

Verificou-se que as medidas de segurança adotadas pelos Estados no pós 11 de setembro, principalmente nos EUA e na Europa, priorizaram as questões de segurança contra a possibilidade de atentados provenientes de terra, por meio de explosivos, e pelo ar, com o emprego de aeronaves. Diante deste fato, surgiu a preocupação de que organizações terroristas estivessem desenvolvendo tecnologias, táticas e técnicas para empregar no ambiente marítimo a fim de conduzir seus ataques, por ser, em tese, menos protegido e de difícil controle.

O Brasil, por meio de suas ações da política externa, vem procurando,

nesses últimos anos, projetar o país, de forma a angariar uma maior inserção na arena das decisões mundiais. Porém, ao buscar esta posição no concerto internacional, é preciso que o Estado esteja preparado para a entrada em um mundo de competição global sujeito a qualquer tipo de retaliação, inclusive terrorista.

Neste contexto, surgem indagações acerca da possibilidade de atentados terroristas no Brasil como, por exemplo: O Brasil pode ser palco para ações terroristas contra seus alvos tradicionais? O Brasil pode ser alvo de ações terroristas? O Brasil pode ser local de obtenção de facilidades para terroristas?

Estes questionamentos foram apresentados e debatidos por ocasião do II Encontro de Estudos sobre Terrorismo, realizado pela Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, em julho de 2004. Segundo Diniz (2004), todas as respostas foram afirmativas, pois, primeiramente, o Brasil dispõe de inúmeras instalações que são “alvos tradicionais” de organizações terroristas; em segundo lugar, o Brasil poderia ser alvo de atentados terroristas caso a Al Qaeda, por exemplo, encontrasse dificuldades de realizar seus ataques aonde vem agindo ou devido a necessidade de mostrar aos seus próprios seguidores que ainda está em condições de luta e, pelo fato do Brasil ser um local de fácil entrada e saída; em terceiro lugar, pelo fato do Brasil ter dificuldades comprovadas nas áreas de inteligência e segurança, combinadas com as diversas etnias aqui presentes, que tornam o Estado brasileiro privilegiado para a obtenção de facilidades para ações terroristas. Ou seja, não há nada que exclua o Brasil da possibilidade de ser alvo de um ataque terrorista.<sup>25</sup>

Nesse aspecto, mesmo havendo uma baixa probabilidade de ocorrência de ataques terroristas em solo brasileiro, existe esta possibilidade, principalmente quando se considera a hipótese de atos terroristas contra os alvos tradicionais, como: embaixadas; empresas multinacionais; ou delegações oficiais estrangeiras, como serão presenciadas em maior intensidade nos próximos anos, em face da realização do Rio+20, em 2012; da Copa do Mundo, em 2014; e Olimpíadas, em 2016, entre outros grandes eventos que o país sediará e que contará com a divulgação dos eventos, em tempo real, pela mídia internacional.

---

<sup>25</sup> O Brasil, dentro do concerto internacional, apresentava em 2004 um risco médio de sofrer alguma ameaça terrorista. Os parâmetros utilizados para classificá-lo neste nível foram: desde a percepção (não testada empiricamente) pelos órgãos responsáveis pela segurança do Estado até a caracterização da ameaça terrorista como parte de uma realidade mais complexa: A GUERRA ASSIMÉTRICA. (CEPIK, 2004)

Após o 11 de setembro, a postura brasileira frente à crise internacional resultou na rediscussão da agenda de segurança internacional, o que impulsionou a reavaliação da política de segurança e de defesa nacional do país, discutindo as questões do emprego das Forças Armadas no combate ao terrorismo, da Tríplice Fronteira e cooperação regional e hemisférica contra o terrorismo, questões, até então, relegadas a segundo plano, em função da ausência de tensões regionais ou de preocupações com conflitos de natureza clássica interestatal na região da América do Sul.

Segundo Vidigal (2004a), embora o terrorismo seja um problema tipicamente policial, em alguns casos extremos pode envolver a intervenção das Forças Armadas que, assim, devem dispor de Unidades contraterror para essa eventualidade. Para Vidigal, apesar do papel tradicional das Forças Armadas ter sido sempre o de enfrentar Forças regulares inimigas, “[...] o contexto atual indica a necessidade de ampliação do emprego das Forças Armadas do país em inúmeras situações antes não previstas”.

Os ataques terroristas de 2001 trouxeram novas variáveis para o cenário mundial, no qual, em um contexto de ameaças difusas<sup>26</sup>, é indispensável que o Brasil identifique novos parâmetros para que possa orientar os seus planejamentos estratégicos de defesa. Nesta ótica, Vidigal (2004b) propõe que seja empregado como parâmetro a identificação das vulnerabilidades estratégicas nacionais. Isto é, os pontos fracos do Estado, por meio dos quais o país pode ser facilmente ameaçado. Segundo o autor, será a partir da identificação dessas “vulnerabilidades estratégicas” que será possível definir os meios necessários para diminuí-las ou eliminá-las, de forma que as ações de médio e longo prazo promovam soluções eficazes para mitigá-las.

No que concerne o papel da Marinha do Brasil na consecução de suas atribuições subsidiárias, a Marinha deve manter o Poder Naval preparado para que o Estado possa fazer uso do mar, ou garanti-lo, em prol dos seus interesses nacionais, tornando-se imprescindível o aprestamento dos meios para patrulhar, de forma permanente, toda a Amazônia Azul.

Além disso, com o propósito de monitorar e proteger as águas jurisdicionais brasileiras, a Marinha do Brasil apresentou ao Ministério

---

<sup>26</sup> Segundo Vidigal (2004), “o fato de considerarmos difusas as ameaças não significa que elas não sejam concretas, objetivas; o que queremos assinalar é que essas ameaças podem vir de muitas possíveis direções, sendo um risco desnecessário relacioná-las a um inimigo específico, a um determinado Estado. O inimigo é qualquer um que possa concretizar as ameaças identificadas. A questão, portanto, está em estabelecer critérios para a concreta identificação dessas ameaças. A afirmativa de que o inimigo precisa ser claramente estabelecido é uma reminiscência da época em que as hipóteses de guerra eram o marco orientador do planejamento estratégico”.

da Defesa em 2007, a concepção do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), que contém no seu bojo, dentre outros, o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), o Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS) e o sistema de Proteção às Instalações de Prospecção e Extração de Petróleo, de forma a contribuir para neutralização das atuais vulnerabilidades existentes no mar.

Por fim, apesar de todas as evidências obtidas de que não há na América do Sul nenhuma célula terrorista, inclusive com capacidade de realizar terrorismo marítimo, não há nada que garanta que isso não possa mudar no futuro próximo. Neste contexto, a participação em fóruns internacionais, com o propósito de fomentar a cooperação internacional, coordenar os esforços políticos e os mecanismos de segurança e defesa da região, bem como aumentar o intercâmbio de informações, permitirá conjugar esforços na busca da preservação da paz mundial contra esta terrível ameaça.

Isto posto, verifica-se que a integração regional é fundamental para o desenvolvimento destes processos de segurança e de defesa. Neste aspecto, a atividade de Inteligência é um bem vital para o desenvolvimento da integração, podendo se constituir no instrumento mais valioso que fortalecerá todo arcabouço de defesa necessário para a segurança regional. No que concerne especificamente ao emprego da Inteligência contra o terrorismo, considera-se que um dos fatores para o seu êxito depende, em muito, do planejamento e da execução das ações baseadas em um consistente e bem estruturado Sistema de Inteligência, por ser considerado o meio mais eficaz de combatê-lo e a primeira linha de defesa dos Estados contra esta ameaça. (RIBEIRO, 2006)

Diante desta premissa, verifica-se a imperiosa e inadiável necessidade de reestruturação e formação de sistemas de Inteligência, com amplo intercâmbio entre os Estados, a fim de contrapor-se a estas novas ameaças do cenário internacional.

## REFERÊNCIAS

AKPAN, Idongesit Uko. Terrorismo: a nova guerra. Rio de Janeiro: ECEME, 2007.

AMARAL, Arthur Bernardes. A guerra ao terror e a Tríplice Fronteira na agenda de segurança dos Estados Unidos. Rio de Janeiro: PUC-RJ, 2008.

BRASIL. Presidência da Republica. Política de Defesa Nacional. Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005.

CAGARRINHO, Elias J. V. O papel da estratégia naval decorrente das novas ameaças e cenários de crises. Instituto de Estudos Superiores Militares: Lisboa, 2011.

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

DIAMINT, Rut. Terrorismo e democracia nas Américas. Texto apresentado no Fórum Interparlamentar das Américas em novembro de 2003.

DINIZ, Eugênio. Considerações sobre a possibilidade de atentados terroristas no Brasil. II Encontro de estudos: Terrorismo. Gabinete de Segurança Institucional. Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais. Brasília, 2004.

FIALHO, Ivan. A questão da segurança nacional reconsiderada. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, v. 41, n. 19, 2002.

FORTUNA, Hernani Goulart. O desafio brasileiro no início do Século XXI. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, v. 41, n. 19, 2002.

FUKUYAMA, Francis. O fim da história e o último homem. São Paulo: Rocco, 1992.

LANDIN, José W. Geopolítica brasileira e a proteção da Amazônia Azul. EGN, 2008.

LAQUEUR, Walter. The New Terrorism: fanaticism and the arms of mass destruction. New York: Oxford University Press, 1999.

\_\_\_\_\_. A History of Terrorism. 3.ed. New Jersey: Transaction Publishers, 2002.

LIANG, Qiao; XIANGSUI, Wang. A guerra além dos limites: conjecturas sobre a guerra e a Tttica na era da globalização. Beijing: PLA Literature and Arts Publishing house, 1999.

LINS, Michelline Carmo. As novas ameaças à segurança internacional e a Organização dos Estados Americanos. UnB: Brasília, 2005.

MURPHY, Martin N. Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security. Routledge, UK: The International Institute for Strategic Studies, 2007.

QUINTÃO, Geraldo Magela da Cruz. Aula Inaugural do Ano Letivo de 2002 da Escola Superior de Guerra. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, v. 41, n. 19, 2002.

RIBEIRO, Fábio Pereira. Cooperação Estratégica em Inteligência Formação da Defesa Regional: uma contribuição dos serviços de inteligência. Cadernos PROLAM/USP, São Paulo, v. 1, n. 5, 2006.

RICHARDSON, Michael. A time bomb for global trade: maritime-related terrorism in an age of weapons of mass destruction. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies, 2004

ROTH, Luis Carlos de Carvalho. Contribuições para a formulação de uma nova

estratégia marítima pelos Estados Unidos. In: *Perspectivas sobre estratégia marítima : ensaios das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre uma estratégia cooperativa para o poder marítima no século XXI*. Naval War College Press, 2010. Disponível em: <[http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-\(1\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-(1))>. Acesso em: 10 set. 2011.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. *Vencendo a guerra e perdendo a paz*. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, 2004.

SIMIONI, Alexandre A. C. *O terrorismo contemporâneo: consequências para a segurança e defesa do Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

VIDIGAL, Armando F. *A nova estratégia de segurança nacional dos Estados Unidos da América: uma reflexão político-estratégica*. Simpósio da Escola de Guerra Naval. EGN, 2002 a.

\_\_\_\_\_. 11 de Setembro de 2001. Rio de Janeiro: FEMAR, 2002 b.

\_\_\_\_\_. *A Missão das Forças Armadas para o Século XXI*. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 4º Trimestre, 2004 a.

\_\_\_\_\_. *Inteligência e Interesses Nacionais*. III Encontro de Estudos: Desafios para a Atividade de Inteligência no Século XXI. Brasília. Gabinete de Segurança Institucional; Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais, 2004 b.

\_\_\_\_\_. *Segurança Regional*. Texto apresentado no VII Encontro de Estudos Estratégicos, Brasília, DF. Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, 06 a 08 de novembro de 2007.

WHITTAKER, David J. (Org). *Terrorismo: um retrato*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2005.

WOOLSEY, R. James. *Countering the Changing Threat*. Estados Unidos da América: National Commission on Terrorism, 2000. Disponível em: <<http://www.fas.org/irp/threat/commission.html>>. Acesso em: 15 nov. 2007.

Recebido em: 04/10/2011

Aceito em: 29/11/2011

