

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC LUCIANO DE OLIVEIRA ROCHA

GUERRA AO TERROR NO MAR ARÁBICO:
a atuação da *Combined Task Force 150* na condução de Operações de
Segurança Marítima

Rio de Janeiro

2022

CC LUCIANO DE OLIVEIRA ROCHA

GUERRA AO TERROR NO MAR ARÁBICO:
a atuação da *Combined Task Force 150* na condução de Operações de
Segurança Marítima

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

Orientador: CF Sandro Soares Laudiauzer

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2022

AGRADECIMENTOS

A Deus pela saúde e perseverança a mim dispensados e por manter-me na senda das boas intuições.

A minha esposa Gabriela, pelo carinho, compreensão e apoio incondicional dispensados durante a realização do trabalho.

Ao Capitão de Fragata Laudiauzer, meu orientador, pela amizade, sugestões e intervenções precisas, fundamentais para o direcionamento do estudo.

Ao Capitão de Corveta Anselmo Azevedo, pela amizade, apoio e orientações seguras que contribuíram significativamente para o resultado alcançado.

Ao Capitão de Corveta Brandão Oliveira, pela amizade e companheirismo ao longo de toda a jornada acadêmica.

RESUMO

O propósito da pesquisa é analisar a atuação da *CTF-150* no combate ao terrorismo no entorno do Mar Árabe, como vertente militar da estratégia de segurança marítima adotada pelos EUA no século XXI. Para alcançar o propósito, realizou-se uma pesquisa bibliográfica e documental, adotando-se as metodologias comparativa e analítica, baseada na questão de pesquisa de que o controle e interdição de área marítima, realizados pela *CTF-150*, foram responsáveis pelo estrangulamento do fluxo logístico terrorista no entorno do Mar Árabe no período de dezembro de 2017 a maio de 2022? Como teoria de apoio, foram utilizados os preceitos da estratégia marítima proposta por Corbett (1918) com ênfase no domínio do mar por meio do controle das linhas de comunicações marítimas e as operações navais necessárias para assegurar o domínio. A relevância do estudo consiste na oportunidade de entendermos a cooperação entre marinhas de diversos Estados, no contexto de Operações de Segurança Marítima, e como tal modelo pode ser aplicado em outras regiões estratégicas para o comércio marítimo internacional. Foram analisadas as operações navais realizadas pela *CTF-150* durante o período considerado e ao término do trabalho, considerou-se que as mesmas possuíam aderência com a teoria proposta e foram responsáveis pelo estrangulamento do fluxo logístico terrorista no entorno do Mar Árabe.

Palavras-chave: *CTF-150*. Terrorismo. Mar Árabe. Estratégia de segurança marítima. Operações de Segurança Marítima. Corbett. Domínio do mar. linhas de comunicações marítimas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Ilustração do ataque ao <i>USS Cole</i>	54
Figura 2 – Ilustração do ataque ao <i>MV Limburg</i>	55
Figura 3 – Golfo de Áden e porto de Al Mukalla	56
Figura 4 – <i>Choke Points</i> no comércio marítimo internacional.....	57
Figura 5 – Área de Responsabilidade da <i>CTF-150</i>	58
Figura 6 – Rotas marítimas de tráfico de drogas no Oceano Índico	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAM –	Controle de Área Marítima
CTF - 150 –	<i>Combined Task Force - 150</i>
C2 –	Comando e Controle
DHS –	<i>Department of Homeland Security</i>
DoD –	<i>Department of Defense</i>
EFD –	Estado Final Desejado
EUA –	Estados Unidos da América
GNL –	Gás Liquefeito de Petróleo
GLP –	Gás Natural Liquefeito
HUM –	<i>Harkat-ul-Mujahidin</i>
HMAS –	<i>Her Majesty Australian Ship</i>
JI –	<i>Jemaah Islamyya</i>
LCM –	Linhas de Comunicações Marítimas
MPRA –	<i>Maritime Patrol Reconnaissance Aircraft</i>
OEF –	Operação <i>Enduring Freedom</i>
OIM –	Operações de Interdição Marítima
OMI –	Organização Marítima Internacional
ONG –	Organização não Governamental
OPEP –	Organização dos Países Produtores de Petróleo
OSM –	Operações de Segurança Marítima
OTAN –	Organização do Tratado do Atlântico Norte
TO –	Teatro de Operações

USCENTCOM – *United States Central Command*

USN – *United States Navy*

USS – *United States Ship*

VBSS – *Visit, Board, Search and Seizure*

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
2	A ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE CORBETT COMO MODELO TEÓRICO.....	13
2.1	O DOMÍNIO DO MAR.....	13
2.2	FORMAS TÍPICAS DE OPERAÇÕES NAVAIS PARA ASSEGURAR O DOMÍNIO DO MAR.....	16
2.3	ATAQUE E DEFESA DO COMÉRCIO MARÍTIMO COMO MÉTODOS DE EXERCER O DOMÍNIO DO MAR.....	18
2.4	CONCLUSÕES PARCIAIS.....	20
3	A DIMENSÃO MARÍTIMA DO TERRORISMO.....	23
3.1	A DIFICULDADE INICIAL DOS GRUPOS TERRORISTAS DE ATUAREM NO MAR.....	23
3.2	A MUDANÇA NO <i>MODUS OPERANDI</i>	25
3.2.1	Fatores que impulsionaram a mudança.....	26
3.2.2	A estratégia marítima adotada pelos terroristas.....	30
3.2.3	As áreas marítimas mais vulneráveis.....	31
3.3	PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS DO TERRORISMO MARÍTIMO.....	32
3.4	CONCLUSÕES PARCIAIS.....	34
4	A ATUAÇÃO DA CTF-150 CONTRA O TERRORISMO NO MAR ARÁBICO.....	36
4.1	<i>THE NATIONAL STRATEGY MARITIME SECURITY</i>	36
4.1.1	Objetivos Estratégicos.....	38
4.1.2	Ações Estratégicas.....	39
4.2	AS OPERAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA.....	40
4.2.1	O conceito doutrinário e legal.....	40
4.2.2	Tipos de Operações de Segurança Marítima.....	41
4.3	<i>COMBINED TASK FORCE 150 (CTF-150)</i>	43
4.3.1	Composição, Área de Responsabilidade e Missão.....	43
4.3.2	Resultados obtidos.....	44
4.4	CONCLUSÕES PARCIAIS.....	47

5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	49
	REFERÊNCIAS.....	52
	ANEXOS.....	54

1 INTRODUÇÃO

Os registros históricos dos desdobramentos iniciais da “Guerra ao Terror”¹ remetem, quase que em sua totalidade, à invasão do Afeganistão pelas tropas terrestres da coalizão em 2001, seguida pela invasão do Iraque em 2003. Porém, como parte do esforço da campanha militar, em 2002, foi criada uma força-tarefa marítima de coalizão multinacional, conhecida por *Combined Task Force – 150* (CTF-150), liderada pelos Estados Unidos da América (EUA), e pouco explorada na literatura do combate ao terrorismo no século XXI.

Cabe ressaltar, que desde o ano 2000, quando a *Al-Qaeda*² e grupos extremistas associados atacaram navios da *US Navy*³ (USN), o ambiente marítimo, dada a sua natureza vasta e em grande parte não regulamentada, já se mostrara propício à ameaça terrorista.

Consoante com o que será apresentado nessa pesquisa, a partir de 2002, a *CTF-150* vem realizando operações navais no Mar Árábico, voltadas para o combate a grupos terroristas que utilizam as Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) internacionais como uma via para transporte de pessoal, comércio ilegal, contrabando de armas e tráfico de drogas, suas principais fontes de captação de recursos financeiros.

Destarte, o propósito do trabalho será analisar a atuação da *CTF-150* no combate ao terrorismo⁴ no entorno do Mar Árábico, como vertente militar da estratégia de segurança

¹ Em resposta aos atentados do 11 de setembro, os EUA e aliados desencadearam uma longa e custosa campanha militar conhecida como “Guerra ao Terror” (MARTINS, 2015, p.25).

² Osama Bin Laden fundou a *Al-Qaeda* em 1988 com árabes que lutaram no Afeganistão contra a ex-União Soviética e declarou seu objetivo como o estabelecimento de um califado pan-islâmico em todo o mundo muçulmano. Para esse fim, busca unir os muçulmanos para combater o Ocidente, especialmente os EUA, como meio de derrubar regimes muçulmanos que a organização considera terem se afastado de suas ideologias e crenças, expulsar a influência ocidental dos países muçulmanos e derrotar Israel. Disponível em: <https://www.dni.gov/nctc/groups/al_qaida.html>. Acesso em 05 jun. 2022.

³ Marinha norte-americana.

⁴ O termo “terrorismo” significa uma atividade que envolva um ato violento ou um ato perigoso para a vida humana, propriedade ou infraestrutura; e aparentar ser intencionado para intimidar ou coagir uma população civil; influenciar a política de um governo por meio de intimidação ou coerção; ou afetar a conduta de um governo por destruição em massa, assassinato, sequestro ou tomada de reféns. Disponível em: <

marítima adotada pelos EUA no século XXI, traçando um comparativo com os preceitos teóricos do historiador naval britânico Sir. Julian Stafford Corbett (1854 – 1922).

A fim de atingirmos o propósito, serão utilizadas as metodologias comparativa e analítica, fundamentadas em pesquisa bibliográfica e documental, encontrando similaridades com a teoria de apoio e avaliando os resultados decorrentes.

Para tal, estabeleceu-se a seguinte questão de pesquisa: o controle e interdição de área marítima, realizados pela *CTF-150*, foram responsáveis pelo estrangulamento do fluxo logístico terrorista no entorno do Mar Árabe no período de dezembro de 2017 a maio de 2022?

A relevância do estudo consiste na oportunidade de entendermos a cooperação entre Marinhas de diversos Estados, no contexto de Operações de Segurança Marítima, e como tal modelo pode ser aplicado em outras regiões estratégicas para o comércio marítimo internacional.

O presente trabalho será estruturado em cinco capítulos, incluindo a Introdução como sendo o primeiro. No segundo capítulo, utilizaremos para o desenvolvimento da pesquisa, a estratégia marítima proposta por Corbett, apresentando, dentre outros, o conceito de domínio do mar por meio do controle das LCM. Assim, buscaremos facilitar o entendimento da conjuntura global de enfrentamento do problema seguindo princípios teóricos.

No terceiro capítulo, detalharemos o terrorismo marítimo no entorno do Mar Árabe a partir do ano 2000 e serão apresentadas: a estratégia marítima dos grupos terroristas; as áreas marítimas mais vulneráveis; e as principais consequências decorrentes da

ameaça, permitindo uma melhor compreensão da questão.

No quarto capítulo discorreremos sobre a estratégia de segurança marítima norte-americana conhecida por *The National Maritime Security*; a atuação da *CTF-150* conduzindo Operações de Segurança Marítima (OSM); e os resultados obtidos entre dezembro de 2017 e maio de 2022. E, finalmente, no quinto capítulo, apresentaremos as considerações finais do estudo, desenvolvendo uma análise, do ponto de vista do autor, entre a questão de pesquisa formulada e os resultados obtidos, traçando um comparativo com o modelo teórico proposto.

Iniciaremos agora o capítulo dois, apresentando o modelo teórico de apoio, que propõe uma visão abrangente sobre como foram estruturadas as operações de combate ao terrorismo marítimo.

2 A ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE CORBETT COMO MODELO TEÓRICO

O presente capítulo tem por objetivo analisar os conceitos atinentes à estratégia marítima proposta pelo historiador naval britânico Sir. Julian Stafford Corbett, como modelo teórico que auxiliará o desenvolvimento do presente estudo, a qual visava ao uso do Poder Marítimo⁵ a serviço do Estado tanto na paz quanto na guerra⁶, cabendo à estratégia naval, como parte integrante da estratégia marítima, determinar os métodos de emprego da esquadra para a proteção do comércio marítimo.

Para tal, o capítulo será estruturado em quatro seções: na primeira, apresentaremos o conceito de domínio do mar⁷; na segunda seção serão apresentadas as formas típicas de operações navais para assegurar o domínio; na terceira, serão abordados o ataque e defesa do comércio marítimo como métodos de exercer o domínio do mar; e finalmente, na quarta seção, faremos as conclusões parciais.

2.1 O DOMÍNIO DO MAR

Segundo Corbett (1918), na guerra naval deve-se sempre buscar como objetivo, seja direta ou indiretamente, a garantia do domínio do mar ou pelo menos impedir que o inimigo o assegure. Porém, o mais comum é que nenhuma das partes em contenda possua

⁵ Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que dispõem a nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer (BRASIL, 2020a, p. 14).

⁶ É o conflito no seu grau máximo de violência. Em função da magnitude do conflito, pode implicar a mobilização de todo o Poder Nacional, com predominância da expressão militar, para impor a vontade de um ator ao outro (BRASIL, 2015, p. 133).

⁷ Há autores que empregam a expressão “comando do mar” utilizando uma tradução literal do original “*Command of the sea*” e outros que usam “domínio do mar”. No presente estudo, será adotada a última expressão, “domínio do mar”.

esse domínio, principalmente em virtude das grandes distâncias envolvidas no ambiente marítimo.

Para entendermos melhor o conceito é necessário estabelecer um comparativo com a guerra em terra e suscitar a reflexão sobre a questão da postura ofensiva ou defensiva que uma campanha no mar deve possuir.

Por muito tempo a postura defensiva foi condenada por pensadores da estratégia marítima⁸. Contudo, está longe de ser um fator desprezível no mar e a história militar mostrou que a defensiva é um fator inerente a toda guerra. Questões primordiais de estratégia tanto no mar quanto em terra dependem das possibilidades relativas de ofensiva e defensiva, e das proporções relativas em que cada uma deve assumir em um planejamento militar⁹ (CORBETT, 1918).

No mar, nem mesmo o beligerante mais poderoso e de postura agressiva pode evitar seus períodos alternados de defesa, resultantes de ação ofensiva inimiga. A defensiva, então, deve ser considerada. Essa afirmativa será importante para compreendermos, mais adiante no estudo, a postura a ser adotada por uma força naval em relação às suas LCM no que se refere à defesa do comércio. Prosseguiremos então com a análise do termo domínio do mar e o seu significado na guerra.

Diferentemente da conquista de um território, não podemos conquistar o mar pois o mesmo não é suscetível de propriedade, pelo menos fora das águas territoriais. Logo,

⁸ Contra-Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914) em seu livro *"The influence of Sea Power Upon History: 1660-1783"* (1890) era adepto da ofensiva e buscava a aniquilação da esquadra inimiga por meio da batalha decisiva, como meio de garantir o controle do mar (MAHAN, 1949, p. 338).

⁹ Planejamento que tem por finalidade definir a concepção das Forças Armadas, ou de uma Força em particular, quanto à forma de participação do Poder Militar, no esforço conjunto, para aplicação do Poder Nacional, na busca da consecução dos Objetivos Nacionais. Genericamente, representa também a atividade levada a efeito por qualquer Força Armada ou fração, visando a sistematizar o processo de tomada de decisões na solução de um problema de ordem militar (BRASIL, 2015, p. 207).

devemos nos certificar o que podemos garantir para nós mesmos em termos de uso e o que podemos negar ao inimigo. Se excluirmos os direitos de pesca, que são irrelevantes para o presente estudo, o único direito que se pode ter sobre o mar é o direito de passagem. Consequentemente, negando a um inimigo esse direito, é possível controlar o movimento de sua vida nacional no mar da mesma forma como é realizado em terra (CORBETT, 1918).

O domínio do mar, portanto, significa o controle das LCM, sejam para fins comerciais ou militares e o objetivo da guerra naval é estabelecer esse controle e não, como na guerra terrestre, a conquista de território. Ao controlarmos as linhas de comunicações e fecharmos os seus pontos finais de distribuição, destruímos a vida nacional no mar e, assim, verificamos a vitalidade da vida em terra, na medida em que uma depende da outra (CORBETT, 1918).

Cabe ressaltar que a guerra naval deve trazer consigo o direito de proibir, se pudermos, a passagem de propriedade pública e privada no mar. Agora, o único meio que temos para impor esse direito é, em último recurso, a captura ou destruição de propriedades marítimas. Tal captura ou destruição é a penalidade que impomos ao nosso inimigo por tentar usar as comunicações das quais ele não detém o controle (CORBETT, 1918).

Qualquer coisa, portanto, que possamos alcançar para prejudicar as finanças de nosso inimigo é um passo direto para sua derrubada, e o meio mais eficaz que podemos empregar para esse fim contra um Estado marítimo é negar-lhe os recursos do comércio marítimo (CORBETT, 1918, p. 134 e tradução nossa).¹⁰

Tais são, portanto, as conclusões a que chegamos em nossa análise do conceito de domínio do mar e sua relação com o controle das LCM, bem como a importância de protegê-las. Seu valor concreto aparecerá quando abordarmos na próxima seção as típicas formas que

¹⁰ No original: "Anything, therefore, which we are able to achieve towards crippling our enemy's finance is a direct step to his overthrow, and the most effective means we can employ to this end Against a maritime State is to deny him the resources of sea-borne trade".

as operações navais podem assumir e quais podem melhor explorar uma vantagem estratégica.

2.2 FORMAS TÍPICAS DE OPERAÇÕES NAVAIS PARA ASSEGURAR O DOMÍNIO DO MAR

Na condução da guerra naval, todas as operações se relacionam com os objetivos de obter ou disputar o domínio do mar e a partir de então, exercer o controle das linhas de comunicações marítimas inimigas ou estar em condições de defender as nossas próprias (CORBETT, 1918).

Iniciaremos a nossa análise com as operações navais mais comumente empregadas para assegurar o domínio do mar, são elas: a decisão pela batalha e o bloqueio. Historicamente, das duas, a primeira era a menos frequentemente alcançável, mas era a preferida por marinhas que possuíam preponderância sobre o inimigo como o exemplo da Marinha Real Britânica no século XIX¹¹. Enquanto a política de preponderância de forças fosse mantida, as chances são de que a preferência pela batalha também fosse mantida (CORBETT, 1918).

Segundo Corbett (1918), por mais devota que seja a fé na batalha, nem sempre é possível ou sábio agir de acordo com ela. Quando fortes, pressionaremos a questão da batalha o quanto pudermos. Se somos fracos, não aceitamos a questão a menos que seja necessário.

Com isso, percebemos aparentemente que a simples doutrina da batalha estava quase sempre enredada em dois dos problemas mais difíceis que afligiam os antigos almirantes: no caso normal de força, não era como derrotar o inimigo, mas como colocá-lo

¹¹ Em seu livro, Corbett relata que a ideia parece estar enraizada nas tradições mais antigas da Marinha Real Britânica, com a convicção de que a guerra é principalmente uma questão de batalhas, e que as batalhas, uma vez travadas em termos iguais, devem ser pressionadas até o último suspiro (CORBETT, 1918, p.147).

em ação; e em casos eventuais de fraqueza temporária, não era como vender caro sua vida, mas como manter a frota ativamente na defensiva para negar ao inimigo a decisão que ele buscava e impedir que ele alcançasse seu objetivo ulterior (CORBETT, 1918).

A partir da análise de força ou fraqueza de uma esquadra em relação ao seu oponente podemos correlacionar as operações navais de acordo com duas situações:

Na primeira delas, consideramos que possuímos a preponderância de força ou vantagem e adotamos os seguintes métodos para garantir o domínio do mar: operações navais para garantir uma decisão pela batalha, com as quais, como foi citado, devemos nos preocupar principalmente com os métodos de levar à ação um inimigo relutante; e as operações navais que se tornam necessárias quando nenhuma decisão pela batalha é obtida e nosso planejamento exige o controle imediato das comunicações. Pelo exposto, será conveniente considerar todas as formas de bloqueio, seja militar ou comercial, por se tratar de artifícios para forçar o inimigo a tomar uma decisão (CORBETT, 1918).

A segunda situação, abrange operações navais as quais temos que recorrer de forma alternativa, quando nossa força relativa não é adequada para garantir o domínio do mar. Em tais condições, temos que nos contentar em tentar manter o domínio em disputa, isto é, nos esforçamos por operações defensivas ativas para evitar que o inimigo assegure ou exerça o controle dos objetivos almejados por ele. Tais operações são conhecidas como “esquadra em potência”, na qual uma esquadra encontra-se relativamente segura em um porto, mesmo com o inimigo próximo, utilizando-se eventualmente de pequenos contra-ataques incluindo o uso de torpedos e minagem ofensiva, os quais funcionam como equalizadores de poder (CORBETT, 1918).

Por fim, uma vez assegurado o domínio do mar, cabe ressaltar os métodos de exercício do controle de passagem e comunicação marítima. São operações navais que variam

de acordo com os propósitos para os quais o controle é desejado (CORBETT, 1918). Como objeto do presente estudo, vamos nos ater apenas às operações de ataque e defesa do comércio marítimo com foco nas rotas e terminais comerciais, que serão melhor detalhadas na próxima seção.

2.3 ATAQUE E DEFESA DO COMÉRCIO MARÍTIMO COMO MÉTODOS DE EXERCER O DOMÍNIO DO MAR

Segundo Corbett (1918), as áreas férteis eram definidas pelos terminais de partida e de destino onde o comércio tende a ter uma maior concentração e, em grau secundário, os pontos focais onde, devido à conformação da terra, o comércio tende a convergir. Já as áreas inférteis eram as grandes rotas que passavam pelos pontos focais e ligavam as áreas terminais.

Historicamente, as áreas mais férteis de comércio marítimo sempre atraíam o ataque mais forte e, portanto, exigiam a defesa mais forte. Para fins estratégicos, era possível traçar uma linha definida e constante entre as áreas férteis e inférteis. Conseqüentemente, o ataque ao comércio marítimo pode assumir as seguintes formas: pode ser terminal ou pelágico¹², sendo o ataque terminal o mais lucrativo, exigindo maior força e risco, e o ataque pelágico sendo o mais incerto, envolvendo menos força e risco (CORBETT, 1918).

O planejamento de uma campanha no mar que tem como objetivo primário a destruição do comércio, sendo ele terminal ou pelágico, normalmente é utilizado pelo lado beligerante que se encontra em condições de inferioridade de forças. Se estivesse em preponderância de forças, seu objetivo seria converter essa superioridade decidindo pela batalha ou bloqueio. A forma mais forte de ataque seria a ocupação dos terminais do inimigo

¹² Vastas distâncias em mar aberto.

e o estabelecimento de um bloqueio comercial dos seus portos (CORBETT, 1918).

Um outro princípio importante é que devido ao fato de as comunicações marítimas serem comuns a ambos os beligerantes, o ataque e a defesa do comércio estão tão intimamente ligados e uma operação é quase indistinguível da outra.

No que diz respeito à defesa do comércio marítimo, normalmente não se constitui em uma tarefa fácil. A dificuldade reside fundamentalmente na extensão marítima envolvida. Por outro lado, as áreas onde esse comércio tende a convergir, conseqüentemente mais vulneráveis, são em menor número e estreitas, as quais podem ser facilmente ocupadas se tivermos preponderância de força.

A partir do século XIX o comércio marítimo internacional aumentou substancialmente o volume transportado e o montante de cifras envolvidas. Se tornou muito mais uma questão de vida ou morte para um Estado do que nos dias em que alimentos e matérias-primas não constituíam a maior parte das importações. Em vista das novas condições, afirma-se que somos mais vulneráveis por meio do nosso comércio agora do que anteriormente e que, conseqüentemente, devemos dedicar relativamente mais atenção e força à sua defesa (CORBETT, 1918).

Ainda relacionado ao comércio, a dificuldade encontrada por uma potência marítima em defendê-lo está relacionada ao volume do mesmo, ou seja, quanto maior o volume do comércio, maior deve ser a força dedicada à sua proteção. Uma vez que o objetivo da guerra é forçar nossa vontade sobre o inimigo, a única maneira pela qual podemos esperar que a guerra ao comércio sirva ao nosso fim é infligir danos suficientes para que o nosso inimigo prefira a paz de acordo com os nossos termos a uma continuação da luta. A pressão sobre seu comércio deve ser insuportável e prejudicar seriamente suas finanças ou ameaçar estrangular sua vida e atividades estatais (CORBETT, 1918).

Finalmente, ao abordar o problema da proteção comercial e, especialmente para a determinação real da força e distribuição que ela requer, há uma limitação dominante a ser lembrada: por nenhum meio concebível é possível dar proteção absoluta ao comércio. Buscar a invulnerabilidade é cair no vício estratégico de tentar ser superior em todos os lugares e basear nossos planos na suposição de que a guerra pode ser travada sem perdas, que é, em suma, algo que nunca aconteceu. Nosso objetivo, então, restringe-se a garantir ao máximo a nossa vitalidade econômica por meio de um comércio sujeito a poucas perdas, o que permitirá nutrir nossos recursos financeiros, buscando ao mesmo tempo, negar ao inimigo a possibilidade de sufocá-los.

2.4 CONCLUSÕES PARCIAIS

Com base no modelo teórico apresentado, vimos que ficou evidenciada a importância do Poder Naval ¹³ ligado à sua capacidade de influenciar os acontecimentos em terra e a colocação do Poder Marítimo no centro da defesa dos interesses para o bem-estar econômico geral ou sobrevivência dos Estados dependentes do mar.

Ao abordar o conceito de domínio do mar, percebemos que o mesmo se encontra em constante disputa e que se dá de forma relativa, ou seja, por um período limitado de tempo e de pequenas áreas. Somente quando um ou outro oponente é derrotado militarmente, o domínio do mar pode ser absoluto.

¹³ Parte integrante do Poder Marítimo capacitada a atuar militarmente no mar, em águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente. Compreende as Forças Navais, incluídos os meios navais, aeronavais próprios e de fuzileiros navais, suas bases e posições de apoio e suas estruturas de comando e controle, logísticas e administrativas, bem como os meios adjudicados pelos poderes militares terrestre e aeroespacial, e outros meios, quando vinculados ao cumprimento da missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval (BRASIL, 2015, p. 212).

Embora exista a concepção de que uma esquadra é construída e empregada primordialmente para vencer batalhas se opondo à outra força organizada, ficou evidenciado que o domínio do mar, portanto, nada mais significa do que o controle das LCM, seja para fins comerciais ou militares. Daí a importância de protegê-las.

Considerando a pesquisa realizada, a importância da proteção das LCM aparece como o componente central na questão do combate ao terrorismo marítimo na região do entorno do Mar Árabe, remetendo ao conceito de domínio do mar elaborado por Corbett (1918) e servindo como a base teórica apropriada para compreender a atuação da *CTF-150* e a condução das OSM.

Continuando na teoria escolhida, quanto aos métodos de assegurar o domínio, o autor elege duas operações navais, a batalha e o bloqueio, como sendo as protagonistas no teatro de operações (TO). Ambas estão interligadas, pois o bloqueio tem como propósitos: exercer uma pressão sobre o inimigo confinando suas forças navais em suas bases, vertente militar; e estrangular a economia ao impedir o comércio de utilizar as rotas marítimas, vertente econômica.

Com especial atenção a vertente econômica, percebemos que as guerras não são decididas exclusivamente pela força militar e naval, mas que o aspecto financeiro tem um papel preponderante. É a respeito desta vertente, que no capítulo quatro, serão apresentados os resultados do combate ao terrorismo no mar.

Adicionalmente, identificamos onde são as áreas férteis do comércio marítimo, conhecimento fundamental para dimensionar a força naval adequada para a sua proteção. O inimigo, quando em condição de inferioridade de forças, irá optar pela destruição do comércio, buscando, em função das vastas distâncias envolvidas, empreender ataques nas áreas onde o fluxo comercial tende a convergir e que se mostram em menor número e mais estreitas. No

caso do nosso estudo, foram identificadas como áreas de maior vulnerabilidade os estreitos internacionais.

Logo, diante da impossibilidade de garantir a invulnerabilidade do nosso comércio e sua defesa absoluta, o foco das nossas ações consiste na obtenção da preponderância de força nos locais críticos, afim de garantir um comércio sujeito a poucas perdas, ao mesmo tempo que negamos o uso do mar ao inimigo. Devido a esses pontos focais serem uma preocupação comum a toda comunidade marítima, é necessário definir estratégias cooperativas voltadas para a segurança marítima internacional.

Mas, antes de iniciarmos o estudo da estratégia adotada pelos EUA e o emprego do poder militar, compreenderemos melhor, no próximo capítulo, a dimensão marítima do terrorismo, segundo suas particularidades e consequências.

3 A DIMENSÃO MARÍTIMA DO TERRORISMO

Concluída a apresentação, no capítulo dois, do conceito de domínio do mar e a importância do controle das linhas de comunicações marítimas, passaremos a descrever, no presente capítulo, a dimensão marítima do terrorismo, com o propósito de identificar as suas particularidades, áreas marítimas mais vulneráveis, bem como esse tipo de ameaça pode utilizar as LCM internacionais para desenvolver suas atividades e afetar a vitalidade econômica de um Estado que possui o ambiente marítimo como fonte de sobrevivência e prosperidade.

Para tal, dividiremos o capítulo em quatro seções: na primeira, abordaremos a dificuldade inicial dos grupos terroristas de atuarem no mar. Na segunda, será analisada a mudança no modo de operação de grupos terroristas quando suas atenções se voltaram para o ambiente marítimo, com ênfase nos fatores que impulsionaram essa mudança e na estratégia marítima adotada pelos terroristas. Na terceira seção, serão apresentadas as consequências do terrorismo marítimo¹⁴, detalhando os seus alcances humanos e econômicos para os Estados. E, por fim, encerraremos com as conclusões parciais.

3.1 A DIFICULDADE INICIAL DOS GRUPOS TERRORISTAS DE ATUAREM NO MAR

Até o início da década de 2000, os oceanos não haviam se mostrado um palco relevante para as atividades terroristas. Traduzindo em números, de acordo com o banco de dados de terrorismo da *RAND Corporation*¹⁵, ataques de pequeno vulto a alvos e ativos

¹⁴ Terrorismo marítimo refere-se à realização de atos terroristas e atividades dentro do ambiente marítimo, seja contra navios ou plataformas fixas no mar ou no porto, ou contra qualquer um dos seus passageiros ou pessoal, contra instalações ou povoações costeiras, incluindo estâncias turísticas, zonas portuárias ou cidades (CHALK, 2008, p.3).

¹⁵ A *RAND Corporation* é uma organização de pesquisa, sem fins lucrativos, que fornece análise objetiva e eficaz para soluções que atendam aos desafios voltados para os setores público e privado em todo o mundo.

marítimos figuravam apenas 2% de todos os incidentes internacionais registrados até então. A relativa escassez se devia, em parte, ao fato de que muitas organizações terroristas não operavam perto das regiões costeiras, permanecendo mais interiorizadas e não tinham como estender seu alcance físico além dos TO puramente terrestres (GREENBERG, 2006).

Operar no mar exigia habilidades e conhecimentos técnicos em navegação, além de acesso às embarcações de assalto e transporte, bem como desenvolver a capacidade de planejar e executar operações no ambiente marítimo. É bem prudente afirmar que recursos financeiros limitados impediram por muito tempo que grupos extremistas utilizassem o novo ambiente operacional.

Outro aspecto importante está no fato de que os terroristas possuem, como característica intrínseca, o conservadorismo na hora de escolher as modalidades de ataque. A maioria dos grupos escolheu seguir o caminho de menor resistência aderindo aos métodos testados e comprovados que funcionavam, que ofereciam chances razoavelmente altas de sucesso, e cujas consequências poderiam ser previstas com relativa facilidade (CHALK, 2008).

Uma consideração adicional diz respeito à visibilidade e repercussão que ataques a alvos marítimos poderiam ter, especialmente navios comerciais, pelas distâncias que navegam afastados da costa. Equivocadamente, acreditavam que um ataque a um navio era menos provável de obter a mesma publicidade – seja no escopo ou imediatismo – que um ataque a alvos terrestres, que, por serem fixos e normalmente localizados perto de áreas urbanas, são muito mais acessíveis à mídia. O terrorismo, em sua essência, utiliza-se da propaganda e divulgação de seus atos para difundir suas mensagens, angariar apoiadores e organizar atentados em outros países (CHALK, 2008).

3.2 A MUDANÇA NO *MODUS OPERANDI*¹⁶

Dois atentados a navios da USN no ano de 2000 simbolizaram o prelúdio da mudança no modo de operação de umas das organizações terroristas mais violentas do mundo: a *Al-Qaeda*.

Segundo Richardson (2004), a tentativa mal sucedida de atingir o *USS The Sullivans*¹⁷ em janeiro de 2000 e o quase afundamento do contratorpedeiro *USS Cole*¹⁸ em outubro do mesmo ano (FIG. 1, ANEXO A), chamaram a atenção da comunidade marítima internacional para uma nova ameaça que surgira. Dois anos depois, foi a vez da navegação comercial com o petroleiro francês *Limburg*¹⁹ (FIG.2, ANEXO B), atingido nas proximidades do porto de Al Mukalla, na costa do Iêmen (FIG. 3, ANEXO C), por um barco carregado de explosivos e pilotado por um membro da *Al-Qaeda*.

O alerta internacional e a publicidade gerados por esses ataques icônicos levaram a *Al-Qaeda* e seus grupos associados²⁰ a investirem amplamente no desenvolvimento de tecnologias, táticas e técnicas para conduzir ataques terroristas melhores elaborados no ambiente marítimo, estendendo decisivamente as suas atividades além dos TO que era

¹⁶ *Modus Operandi* significa a maneira através da qual uma pessoa ou uma associação, empresa, organização ou sociedade, trabalha ou realiza suas ações. Disponível em: < <https://www.dicio.com.br/modus-operandi/>>. Acesso em 05 jun. 2022.

¹⁷ O ataque contra o *USS The Sullivans* falhou quando o bote suicida, carregado de explosivos, afundou antes de atingir o navio (RICHARDSON, 2004, p.18).

¹⁸ Dois terroristas atacaram o *USS Cole* usando um bote carregado com cerca de 225 kg de explosivos C-4 (Composto-4). A explosão, que deixou um buraco de 40 pés na lateral do contratorpedeiro, matou 17 marinheiros norte-americanos e feriu outros 40. Foram necessários mais de 14 meses e custou cerca de US\$ 250 milhões para reparar o navio (RICHARDSON, 2004, p.18).

¹⁹ O petroleiro registrado na França, *Limburg*, transportando petróleo bruto da costa do Iêmen, foi atingido e incendiado em outubro de 2002 em outro ataque terrorista usando um pequeno barco carregado de explosivos. *Al-Qaeda* reivindicou a autoria. A explosão rasgou o casco de aço duplo do petroleiro. Ele permaneceu à tona e o fogo acabou sendo extinto, mas um marinheiro se afogou quando a tripulação abandonou o navio em chamas. De acordo com a agência Bloomberg, cerca de 90.000 barris de petróleo foram derramados no Golfo de Áden (RICHARDSON, 2004, p.18).

²⁰ Receberam financiamento, treinamento e ideologia da *Al-Qaeda* (RICHARDSON, 2004, p.vii).

puramente terrestres. Com isso, passou-se a observar novos incidentes de terrorismo envolvendo o comércio marítimo internacional os quais destacamos: ataques suicidas aos 26 terminais de petróleo em Al Basrah e Khawr Al Armaya, ambos no Iraque, em abril 2004; atentados, sem êxito, aos *USS Kearsarge* e *USS Ashland*, localizados no porto de Aqaba, Jordânia, em agosto de 2005; e atentado suicida, sem êxito, ao petroleiro japonês *M Star*, em 28 de julho de 2010, no estreito de Hormuz (SIMIONI, 2011).

3.2.1 Fatores que impulsionaram a mudança

Após a invasão do Afeganistão em outubro de 2001 pelas forças de coalizão na Guerra ao Terror, manuais de treinamento terroristas e planos de ataque foram encontrados em cavernas, contendo intenções que visavam à navegação comercial na Ásia, no Golfo e no Mediterrâneo como principais alvos de ataques. Alguns dos manuais de treinamento da *Al-Qaeda* e seus grupos associados, especialmente o *Harkat-ul-Mujahidin*²¹ (HUM), demonstraram que o terrorista contemporâneo havia desenvolvido amplo conhecimento para condução de ataques marítimos tanto na superfície quanto subaquáticos (RICHARDSON, 2004).

Cinco fatores são apontados para explicar a mudança no foco das organizações extremistas para o ambiente marítimo:

Primeiro, o crescimento do número de empresas comerciais especializadas em esportes e equipamentos náuticos, sem dúvida, forneceu aos terroristas uma via facilmente

²¹ *Harakat Ul-Mujahidin* (HUM) é uma organização terrorista relacionada à *Al-Qaeda* e está sediada em Muzaffarabad, Rawalpindi e várias outras cidades do Paquistão. Seus membros realizam atos insurgentes e terroristas principalmente na Caxemira, incluindo sequestros e bombardeios. O HUM treina seus militantes no Afeganistão e no Paquistão. Disponível em: < https://www.un.org/securitycouncil/sanctions/1267/aq_sanctions_list/summaries/entity/harakat-ul-mujahidin/hum>. Acesso em 05 jun. 2022.

acessível através da qual se pode aproveitar o treinamento e recursos necessários para operar no mar. Sabe-se que no sul das Filipinas, por exemplo, membros da *Jemaah Islamiyya* (JI)²², com sede na Indonésia, se inscreveram em cursos oferecidos por empresas de mergulho comercial. Membros das forças de segurança locais acreditam que o principal objetivo era adquirir conhecimentos que possibilitassem ataques submarinos contra oleodutos e gasodutos ao largo da costa de Mindanao (CHALK, 2008).

Em segundo lugar, muitas das vulnerabilidades que encorajaram os ataques de piratas também se aplicam ao terrorismo, incluindo: uma rede de vigilância costeira inadequada; segurança portuária ineficiente; uma profusão de alvos e a dependência esmagadora do comércio marítimo por passagem em pontos de estrangulamento (*Choke Points*) onde as embarcações estão mais expostas a ataques. Em outras palavras, essas lacunas e fraquezas fornecem aos extremistas a oportunidade de se mover, se esconder e atacar de maneira que não é possível em um teatro terrestre (CHALK, 2008).

Em terceiro, surge uma tendência crescente de embarcações de cruzeiro e balsas (*ferry boats*) com grande número de passageiros e tripulação. Tais embarcações são especialmente relevantes porque acomodam um grande número de pessoas confinadas em um único espaço físico que, como as aeronaves, os torna locais ideais para a realização de atentados com o objetivo de maximizar as baixas civis. Outro aspecto relevante é o fato de seus horários de partida e chegada serem bem definidos e publicamente disponíveis o que proporciona uma vantagem no planejamento de um ataque (CHALK, 2008).

²² *Jemaah Islamiyah* (JI) é uma rede terrorista clandestina com sede na Indonésia, formada no início de 1990 para estabelecer um estado islâmico que abrange o sul da Tailândia, Malásia, Singapura, Indonésia, Brunei e o sul das Filipinas. Seus agentes, que treinaram em campos no Afeganistão e no sul das Filipinas, começaram a realizar ataques em 1999. A existência da rede foi descoberta no final de 2001, depois que as autoridades de Singapura interromperam uma célula que planejava atacar alvos associados à USN. Disponível em: <<https://www.dni.gov/nctc/groups/ji.html>>. Acesso em 06 jun. 2022.

O quarto fator diz respeito ao fluxo logístico terrorista que se utiliza do amplo, complexo e crescente transporte global de contêineres como modal para a movimentação secreta de armas, munições, explosivos e pessoal.

Especialistas em terrorismo marítimo concordam que ações envolvendo navios porta-contêineres tendem prioritariamente para a exploração da cadeia de abastecimento de carga em detrimento dos ataques propriamente ditos.

Muito da afirmação acima deve-se às características físicas dessas grandes embarcações e suas obras mortas altas²³, o que significa demandar uma quantidade considerável de explosivos para causar um dano crítico. Mesmo que quantidades suficientes pudessem ser contrabandeadas e embarcadas em um contêiner, não haveria uma forma de assegurar que o mesmo estaria estivado em uma posição chave para propiciar a destruição do navio (CHALK, 2008).

Por outro lado, utilizar as transportadoras de contêineres para fins logísticos não é apenas viável, mas também relativamente fácil. Isto, deve-se em grande parte porque o sistema de comércio internacional é deliberadamente projetado para ser o mais aberto e acessível possível, de forma a manter os custos baixos e o volume de negócios alto, o que necessariamente significa minimizar o impacto disruptivo de quaisquer medidas de segurança assim instituídas. (CHALK, 2008).

Ao contrário de outros navios mercantes que normalmente manuseiam cargas oriundas de um único cliente, porta-contêineres lidam com mercadorias de centenas de empresas e indivíduos que, na maioria dos casos, são recebidas e transportadas de armazéns muito distantes dos portos. Cada ponto de transferência ao longo do processo logístico

²³ Partes que compõem a estrutura de um navio que ficam acima da superfície do mar.

constitui-se em uma fonte potencial de vulnerabilidade para a integridade geral da carga.

Corroborando as considerações apresentadas, está a ineficácia das inspeções nos portos de origem os quais muitos Estados litorâneos não examinam rotineiramente os trabalhadores portuários e não exigem que caminhoneiros apresentem identificação válida antes de entrar em uma instalação de descarga. A ausência de medidas de segurança uniformes e assertivas nos portos funciona em benefício direto do terrorista, pois é praticamente impossível inspecionar os contêineres uma vez que estão em alto mar, bem como o fato de que apenas uma pequena fração da carga transportada é realmente verificada na chegada ao seu porto de destino (CHALK, 2008).

Como quinto fator, os ataques ao comércio marítimo oferecem aos terroristas um meio adicional de desestabilização econômica de um Estado, como já havia sido alertado por Corbett (1918) e confirmado pela preocupação manifestada por especialistas em segurança e funcionários do governo dos EUA ao analisar possíveis cenários de ataques projetados para fechar um porto ou bloquear uma LCM.

Na mesma linha de pensamento, segue o comentário feito por Michael Richardson, analista sênior de segurança do Instituto de Estudos do Sudeste Asiático em Singapura:

A economia global é constituída por cadeias de suprimentos integradas as quais produtos de alimentação e outros materiais são destinados para os consumidores pouco antes deles serem necessários e apenas nas quantidades certas. Desse modo, os custos de inventários são mantidos baixos. No entanto, como essas cadeias de suprimentos não têm excesso de capacidade, se forem interrompidas, terá repercussões em todo o mundo, afetando profundamente a confiança dos negócios (CHALK, 2008, p. 22 e tradução nossa)²⁴.

Atacar pilares-chave do sistema comercial e energético ocidental é um tema que,

²⁴ No original: "The global economy is built on integrated supply chains that feed components and other materials to users just before they are required and just in the right amounts. That way, inventory costs are kept low. However, because these supply chains have no excess capacity, if they are disrupted, it will have repercussions around the world, profoundly affecting business confidence".

pelo menos retoricamente, tem se tornado cada vez mais proeminente nos anos que se seguiram aos atentados do 11 de setembro de 2001, e é visto como parte integrante da política islâmica na guerra aos EUA e seus principais aliados (CHALK, 2008).

Veremos agora como foi traçada a estratégia marítima adotada por essas organizações terroristas.

3.2.2 A estratégia marítima adotada pelos terroristas

A estratégia marítima adotada, definida por seus fins, meios e métodos, foi perfeitamente adequada ao TO marítimo, significando uma quebra de paradigmas.

Começando pelos meios, navios porta-contêineres, navios de transporte de petróleo, de gás liquefeito de petróleo (GLP), de gás natural liquefeito (GNL), embarcações de pequeno porte e navios de passageiros passaram a compor as possibilidades que tradicionalmente eram compostas apenas por caminhões e outros veículos terrestres carregados de explosivos, bem como aeronaves abastecidas com grandes quantidades de combustível.

Utilizam como métodos o controle das LCM para garantir o fluxo logístico e captação de recursos, cuja fonte principal é o tráfico de drogas, e secundariamente, os ataques ao comércio marítimo como foi descrito acima.

No que tange aos fins, apresentam uma gama de possibilidades dentre as quais podemos relacionar:

- a) arrecadar dinheiro, por meio de comércio legal ou ilegal de mercadorias, bem como o tráfico de drogas para financiar suas atividades;
- b) transportar secretamente pessoal, equipamentos, armas e munições para

apoiar operações terroristas tanto no mar quanto em terra;

- c) enviar bombas ou outros meios de destruição aos seus destinos, como por exemplo, um contêiner pronto para explodir nas proximidades de uma cidade portuária ou outro alvo. Nesse contexto, um outro tipo de embarcação passa a figurar com grande potencial de destruição, podendo ser manipulada como uma bomba flutuante: navios que transportam nitrato de amônio²⁵; e
- d) interromper o transporte e/ou causar poluição ambiental. Pra tais fins, navios de transporte de petróleo, GLP e GNL podem ser afundados ou incendiados em um estreito movimentado, hidrovía ou porto.

De posse dos meios e métodos, bem como definidos os fins, quais seriam os locais mais propícios para explorar a cadeia logística e/ou empreender um atentado terrorista de grande repercussão?

3.2.3 As áreas marítimas mais vulneráveis

Em determinadas áreas dos oceanos a geografia marítima reproduz condições favoráveis para que organizações terroristas possam desencadear suas atividades em locais com grande circulação de navios e por conseguinte, de elevado valor estratégico. São conhecidos por estreitos internacionais ou *Choke Points*, onde os navios são obrigados a desenvolver velocidades mais baixas, devido ao tráfego intenso, se tornando alvos fáceis para os ataques terroristas.

²⁵ O nitrato de amônio é um fertilizante agrícola comum, amplamente comercializado em todo o mundo pelo modal marítimo. Quando misturado ao óleo combustível, pode se transformar em um poderoso explosivo. Acondicionado em caminhões, vans e carros, foi vastamente utilizado em atentados terroristas na década de 1990 e início dos anos 2000 (RICHARDSON, 2004, P. 8).

Relembrando uma das definições de Corbett (1918), são as chamadas áreas férteis, definidas pelos pontos focais onde, devido à conformação da terra, o comércio tende a convergir.

A *Al-Qaeda* e organizações terroristas associadas compreenderam o papel dos principais pontos de estrangulamento no comércio marítimo global ao planejar e realizar os ataques ao superpetroleiro francês Limburg em outubro de 2002, nas proximidades da costa do Iêmen, no Golfo de Áden, provocando um aumento significativo nos custos do transporte e fazendo com que navios comerciais evitassem o referido estreito. Planejavam atacar e afundar mais navios petroleiros no Estreito de Ormuz, com o fito de provocar o bloqueio do estreito e impedir o comércio marítimo na região. Porém, suas intenções não se concretizaram (RICHARDSON, 2004).

Segundo a Organização Marítima Internacional (OMI), em 2004, 75% do comércio marítimo global passava por um conjunto de rotas marítimas relativamente estreitas e esse volume aumentou ao longo dos anos (RICHARDSON, 2004).

Já de acordo com a Organização dos Países Produtores de Petróleo (OPEP), quase 45 milhões de barris de petróleo por dia, pouco menos da metade do consumo diário mundial que é de 99 milhões de barris por dia, passam por seis *Choke Points* ou estreitos, são eles: Estreito de Ormuz, Estreito de Malaca e Singapura, Canal do Panamá, Canal de Suez, Passagem de Bab el-Mandab e Estreito de Bósforo (FIG. 4, ANEXO D).

3.3 PRINCIPAIS CONSEQUÊNCIAS DO TERRORISMO MARÍTIMO

Após a realização de um atentado, percebe-se que as consequências do terrorismo marítimo podem se manifestar de diferentes maneiras, contudo, todas com grande potencial

de provocar o desabastecimento em larga escala das economias dos Estados que dependem do mar, além de financiar novos atos terroristas e desencadear efeitos psicológicos negativos nas populações. Com foco no nosso estudo, vamos analisar tais consequências agrupando-as da seguinte maneira: humanas e econômicas.

Como consequências humanas, além dos irreparáveis efeitos diretos sobre os indivíduos, causados por fatalidades, lesões e sequelas psicológicas debilitantes após ataques terroristas, surgem também outros resultados indiretos associados. Nesse aspecto, cabe especial atenção a perda de capital humano especializado.

Conforme o nível de especialização em determinada atividade ou ramo, a exemplo da perfuração de poços de petróleo a grandes profundidades no mar, ataques a funcionários que trabalham em infraestruturas marítimas críticas, demandam tempo e dinheiro para a alocação de novo capital humano especializado, impactando diretamente na capacidade de produção do Estado (GREENBERG, 2006).

Já as consequências econômicas são aqueles efeitos facilmente quantificados em termos financeiros. O terrorismo marítimo pode danificar ou até mesmo destruir a propriedade física, incluindo instalações portuárias, navios de transporte, infraestruturas marítimas, produtos e matérias-primas.

Segundo Greenberg (2006), o fechamento de um porto ou terminal de contêineres após um atentado, implica no aumento das distâncias nas rotas as quais empresas de transportes marítimos podem experimentar atrasos na entrega, acarretando em perda de receita ou aumento dos custos de operação, em especial, os Seguros Internacionais.

De acordo com o *Institute of Marine Underwriters*²⁶, os prêmios de seguro para navios, sua carga, tripulação e responsabilidade marítima aumentaram cerca de 50% em função da sensação de insegurança em que as empresas passaram a operar após os ataques do 11 de setembro de 2001 (RICHARDSON, 2004).

3.4 CONCLUSÕES PARCIAIS

No presente capítulo, compreendemos como organizações terroristas, as quais aqui destacamos a *Al-Qaeda* e seus grupos associados, venceram as dificuldades iniciais de ordem técnica e financeiras e perceberam no ambiente marítimo uma profusão de alvos com grande potencial de repercussão propagandística para as suas ações, além de oportunidades logísticas e de ampliação das fontes de captação de recursos financeiros para os seus objetivos.

Como parte da estratégia que os terroristas adotaram para as LCM internacionais, constatamos que passaram a explorar as vulnerabilidades do transporte de contêineres e embarcações de pequeno porte para desenvolver o comércio ilegal de bens, bem como o contrabando de armas, munições e sua principal fonte de recursos, qual seja, o tráfico de drogas, que será melhor detalhado no próximo capítulo.

Já na parte da estratégia voltada ao ataque do tráfego mercante, foi importante identificarmos as áreas marítimas com maior probabilidade de acontecerem atentados contra navios no intuito de prejudicar a economia dos Estados. Atualmente, o comércio marítimo internacional faz parte de uma cadeia de suprimentos interconectada que se estende

²⁶ O *Institute of Marine Underwriters* tem mais de 100 anos de serviço como associação comercial que representa o setor de seguros marítimos oceânicos dos EUA, como defensor, educador e centro de informações. Disponível em: < <https://www.aimu.org/>>. Acesso em 07 jun. 2022.

profundamente no coração das principais economias mundiais e suas rotas marítimas cruzam ou convergem em pontos focais de grande circulação de navios e cargas, conhecidos como estreitos internacionais ou *Choke Points*.

Por fim, diante do conhecimento dos fins, meios e métodos utilizados pela *Al-Qaeda* e seus associados, mostraremos no capítulo a seguir como se desenhou a estratégia de segurança marítima norte-americana e de que maneira foi empregado o poder militar, em especial, o Poder Naval, para se contrapor a esse problema.

4 A ATUAÇÃO DA CTF-150 CONTRA O TERRORISMO NO MAR ARÁBICO

Passaremos a discorrer, a partir deste capítulo, sobre a atuação da *CTF-150* como parte integrante da estratégia de segurança marítima adotada pelos EUA para se contrapor ao terrorismo no século XXI no entorno do Mar Árabe. Daremos ênfase aos objetivos e ações estratégicas voltados para a resposta militar ao problema, apontando as similaridades com a teoria proposta no capítulo dois e analisaremos os resultados obtidos por meio da condução de Operações de Segurança Marítima, como forma típica de assegurar o domínio do mar. Ao final, serão fornecidos subsídios que nos auxiliarão na resposta à questão de pesquisa, qual seja, o controle e interdição de área marítima, realizados pela *CTF-150*, foram responsáveis pelo estrangulamento do fluxo logístico terrorista no entorno do Mar Árabe?

Para tal, o capítulo estará estruturado em quatro seções. Na primeira, abordaremos a *The National Strategy Maritime Security*, formulada pelo governo norte-americano em 2005, com ênfase nos objetivos e ações estratégicas voltados para a segurança do comércio marítimo e o emprego do Poder Naval. Na segunda, descreveremos o conceito doutrinário das Operações de Segurança Marítimas, apresentando seus tipos e ações características. Na terceira, será analisada a atuação da *CTF-150*, no exercício do domínio do mar, começando pelo propósito da sua criação, qual seja, combater organizações terroristas e criminosas no mar, seu modo de operação, área de responsabilidade e avaliação dos resultados obtidos. Por fim, na quarta seção, faremos as conclusões parciais.

4.1 THE NATIONAL STRATEGY MARITIME SECURITY

Segundo EUA (2005), na economia atual, os oceanos têm uma importância

crecente, permitindo que todos os Estados participem do mercado global. Mais de 80% do comércio mundial é feito pelo mar e forja uma ligação marítima global. Em termo de valores, cerca de metade do comércio mundial e 90% da carga geral, são transportados em contêineres.

O transporte marítimo se tornou o coração da economia global e a principal forma de manter a vitalidade econômica dos Estados, os quais passaram a depender substancialmente do uso seguro dos oceanos e suas linhas de comunicações, daí a necessidade premente de protegê-las. Desse modo, encontra-se fundamentada a *The National Strategy Maritime Security*, formulada em 2005, a qual afirma:

Os oceanos, muitos dos quais são bens comuns globais sob a jurisdição de nenhum Estado, oferecem a todas as nações, mesmo Estados sem litoral, uma rede de rotas marítimas ou rodovias que é de enorme importância para a sua segurança e prosperidade. Eles também são uma fonte de alimentos, recursos minerais e recreação, e apoiam o comércio entre os Estados. Também atuam tanto como uma barreira quanto um canal para ameaças à segurança das populações em todos os lugares. Como todos outros países, os Estados Unidos da América são altamente dependentes dos oceanos para a segurança e o bem-estar do seu povo e sua economia (EUA, 2005, p. 1 e tradução nossa)²⁷.

Desde os atentados de 11 de setembro de 2001, o governo federal norte-americano revisou e fortaleceu todas as suas estratégias para combater a ameaça em evolução na “Guerra ao Terror” (EUA, 2005).

Em dezembro de 2004, o então Presidente dos EUA, George W. Bush (1946-), determinou aos secretários do *Department of Defense* (DoD) e *Department of Homeland Security* (DHS) que liderassem o esforço federal para desenvolver uma estratégia nacional abrangente para a segurança marítima, estabelecendo, em consonância com as leis, acordos e regulamentos internacionais, os objetivos e ações estratégicas para promover a estabilidade

²⁷ No original: “The oceans, much of which are global commons under no State's jurisdiction, offer all nations, even landlocked States, a network of sea-lanes or highways that is of enormous importance to their security and prosperity. They are likewise a source of food, mineral resources, and recreation, and they support commerce among nations. They also act as both a barrier to and a conduit for threats to the security of people everywhere. Like all other countries, the United States is highly dependent on the oceans for its security and the welfare of its people and economy”.

econômica global e proteger atividades legítimas, evitando atos hostis ou ilegais no domínio marítimo²⁸.

4.1.1 Objetivos Estratégicos

Foram definidos quatro objetivos estratégicos para orientar as atividades de segurança marítima, são eles: prevenir ataques terroristas e atos criminosos ou hostis; proteger centros populacionais relacionados ao mar e infraestruturas críticas; minimizar danos e agilizar a recuperação; e salvaguardar o oceano e seus recursos (EUA, 2005).

Para efeito do nosso estudo, será detalhado apenas o primeiro objetivo, qual seja, o de prevenir ataques terroristas e atos criminosos ou hostis.

Tal objetivo consiste no somatório das seguintes tarefas: detectar, deter, interditar e derrotar ataques terroristas, atos criminosos ou atos hostis no domínio marítimo e impedir a sua exploração ilícita para esses fins, seja por meio de monitoramento e patrulhamento de fronteiras marítimas, seja realizando abordagens a embarcações em zonas econômicas exclusivas, bem como em áreas de alto mar de interesse (EUA, 2005).

Envolvem também negar o uso do mar ao inimigo e bloquear sua liberdade de movimento entre pontos focais de maior circulação de navios e cargas. Para tal, as forças navais devem ser treinadas, equipadas e preparadas para, principalmente, realizar as tarefas de interditar e derrotar terroristas em todo o domínio marítimo (EUA, 2005).

²⁸ O domínio marítimo é definido como todas as áreas e coisas de, em, sob, relacionadas, adjacentes ou limítrofes a um mar, oceano ou outra via navegável, incluindo todas as atividades marítimas, infraestrutura, pessoas, cargas e embarcações, e outros meios de transporte. Nota: O domínio marítimo para os EUA inclui os Grandes Lagos e todas as vias navegáveis interiores, como o Rio Mississippi e a Intra Coastal Waterway (EUA, 2005, p.1).

Pelo exposto, nota-se mais um ponto de aderência importante entre a estratégia norte-americana e a teoria de Corbett (1918), em específico, no que tange à importância de se obter a preponderância de forças a fim de estar em condições de optar pela batalha e/ou bloqueio, estabelecendo assim, os métodos de exercer o domínio do mar. As operações navais típicas para assegurar o domínio serão melhor detalhadas na seção 4.2 deste capítulo. Definidos os objetivos, serão então determinadas as ações estratégicas para a sua consecução.

4.1.2 Ações Estratégicas

Ao determinar as ações estratégicas, os EUA reconheceram que, devido à conectividade global entre empresas e governos, suas políticas de segurança marítima teriam alcance em outros Estados, e que incidentes locais e regionais significativos teriam efeitos com repercussão mundial.

Logo, o sucesso em garantir a segurança marítima não virá de ações isoladas dos EUA, mas por meio de uma poderosa coalizão de Estados mantendo uma frente internacional forte e unida. No contexto de cooperação, foram estabelecidas cinco ações estratégicas, a saber: maximizar o conhecimento do domínio marítimo; incorporar segurança em práticas comerciais; aprimorar a cooperação internacional; garantir a continuidade do sistema de transporte marítimo; e implantar a segurança marítima em camadas (EUA, 2005).

Como base do nosso estudo, iremos nos ater apenas a ação estratégica “implantar a segurança marítima em camadas”, sendo uma delas o emprego do poder militar, mais especificamente o Poder Naval.

Surge, então, a necessidade de planejar e conduzir as OSM, em coordenação com outros Estados, como uma resposta militar ao terrorismo em estreitos internacionais, em alto

mar ou zonas econômicas exclusivas, mares territoriais, mares interiores, rios, portos e terminais de cargas (EUA, 2005).

4.2 AS OPERAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

A ameaça terrorista no século XXI tem levado a um crescente envolvimento de Marinhas de todo o mundo em Operações de Segurança Marítima, demonstrando o aumento da importância que a proteção das LCM vem ganhando no rol de métodos de emprego do Poder Naval. Por tal razão, apresentaremos nesta seção as particularidades e os tipos de operações navais conduzidas em uma OSM, como sendo típicas para assegurar o domínio do mar, conforme apresentado no capítulo dois.

4.2.1 O conceito doutrinário e legal

As OSM são conduzidas para estabelecer as condições de segurança e proteção da soberania no domínio marítimo. Expandindo o conceito, protegem os recursos marinhos e combatem o terrorismo marítimo, a proliferação de armas, os crimes transnacionais, a pirataria, a destruição ambiental e a migração ilegal (EUA, 2020a).

Tais operações envolvem uma estreita coordenação interagências, interministérios, setor privado, organizações internacionais, organizações não-governamentais (ONGs) e forças militares multinacionais, sendo necessários procedimentos que permitam a interoperabilidade²⁹ entre esses atores, principalmente no que tange à

²⁹ É a capacidade dos sistemas, unidades ou forças de intercambiarem serviços ou informações ou aceita-los de outros sistemas, unidades ou forças e, também, de empregar esses serviços ou informações, sem o comprometimento de suas funcionalidades. No nível operacional, o planejamento deve buscar o levantamento de linhas de ação que busquem alcançar a interoperabilidade em todos os níveis, prevendo,

capacidade de comando e controle (C2) ³⁰ (EUA, 2020a).

No aspecto legal, tais operações são consideradas atividades de aplicação da lei, com emprego limitado da força ³¹ e restrito a casos de necessidade, obedecendo a proporcionalidade.

Assim, as OSM complementam os esforços de segurança dos Estados em terra, além de contribuírem para a salvaguarda da vida humana no mar conforme preconizado na convenção SOLAS ³² (EUA, 2020a).

4.2.2 Tipos de Operações de Segurança Marítima

De acordo com o EUA (2020a), dentro do contexto mais amplo das OSM podemos destacar alguns tipos de operações navais que podem ser conduzidas em separado ou simultaneamente, de acordo com os objetivos a serem alcançados. As principais serão descritas de forma sucinta a seguir:

- a) vigilância e reconhecimento – envolve localização, identificação e acompanhamento de aeronaves, contatos de superfície e submarinos. São as tarefas mais importantes no âmbito de uma OSM;

sempre que possível Forças Componentes Conjuntas (BRASIL, 2020b, p.22).

³⁰ Reflete o valor de uma força armada, em todos os seus escalões, e resulta de um adequado processo decisório, do gerenciamento eficiente das informações e comunicações e da primordial preparação de lideranças, de modo a assegurar o preparo adequado e o emprego operacional eficaz (BRASIL, 2015, p.54).

³¹ Operações onde é exercido o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o País tenha assumido obrigação, determinada por organização intergovernamental. A forma de aplicação da força será prescrita em documento legal e refletirá nas regras de engajamento a serem promulgadas para a operação. O emprego da força não deve se constituir no principal meio para se atingir um determinado fim; ao contrário, deve haver ponderação nesse sentido (BRASIL, 2017, p.4-1).

³² Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - tem por propósito estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados. Disponível em:< <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>>. Acesso em: 04 jun. 2022.

- b) proteção a navios – Com ênfase nos comboios que são formados para reduzir os riscos de ataque ao tráfego marítimo;
- c) controle de área marítima (CAM) – permite que nossas forças navais garantam certo grau de utilização, ainda que temporário, de uma área marítima limitada, fixa ou móvel, e, quando apropriado, neguem ou limitem o uso dessa área pelo oponente;
- d) operação de interdição marítima (OIM) – Conduzidas para impedir a movimentação de embarcações, mercadorias ou cargas e pessoas com os seguintes objetivos: aplicação de sanções econômicas; impedir o movimento de forças inimigas; minar a capacidade do inimigo de conduzir operações marítimas; combater o tráfico de drogas e armas, bem como o contrabando e descaminho; e preparar ou desenvolver um bloqueio; e
- e) segurança portuária – prover a segurança de portos, sistemas, terminais e outras infraestruturas portuárias vitais para o desenvolvimento do comércio.

Em suma, as operações descritas acima podem ser executadas por autoridades militares ou civis apropriadas e agências multinacionais que impõem ou protegem o ambiente marítimo para fazer cumprir as leis, proteger os cidadãos e salvaguardar os interesses nacionais e internacionais.

Atualmente, a *CTF-150*, uma força-tarefa naval de coalizão multinacional, encontra-se realizando OSM no entorno do Mar Árábico. Seus esforços concentram-se em realizar o controle e interdição de área marítima, negando o uso do mar às organizações terroristas e criminosas que atuam na região. A seguir, serão apresentadas as principais características e seu modo de operação.

4.3 COMBINED TASK FORCE 150 (CTF-150)

A dimensão marítima do terrorismo causou temores no Ocidente, particularmente nos EUA, que vinham buscando permanecer na vanguarda das tentativas de fortalecer o regime de segurança marítima global na era pós atentados do 11 de setembro de 2001. Como componente militar da estratégia para se contrapor às ameaças, em 2002, o governo norte-americano liderou o comissionamento de uma força-tarefa marítima de coalizão multinacional conhecida como *Combined Task Force - 150*, cujo propósito é combater especificamente organizações terroristas, como método de exercer o domínio do mar, conforme apresentado no capítulo teórico.

4.3.1 Composição, Área de Responsabilidade e Missão

A *CTF-150* é uma das três forças-tarefa operadas pela *Combined Maritime Force* (CMF) com sede no Bahrain, subordinada ao Comando Central dos EUA (USCENTCOM)³³, 5ª esquadra norte-americana, cuja área de responsabilidade engloba, dentre outras, toda a região marítima do Oriente Médio. Originalmente, a *CTF-150* era aparelhada apenas por meios navais e aeronavais da USN como parte da Operação *Enduring Freedom*³⁴ (OEF), criada especificamente para segurança marítima e contraterrorismo. Porém, em 2002, uma coalizão foi comissionada pelos EUA e evoluiu além do escopo da OEF passando a ser composta por:

³³ O Comando Central dos Estados Unidos da América (USCENTCOM ou CENTCOM) é um dos onze comandos combatentes unificados do Departamento de Defesa dos EUA. Foi estabelecido em 1983, assumindo as responsabilidades anteriores da Força-Tarefa Conjunta de Implantação Rápida (RDJTF). Sua Área de Responsabilidade inclui o Oriente Médio, abrangendo o Egito na África e a Ásia Central e partes do Sul da Ásia. Disponível em: <<https://www.centcom.mil/>>. Acesso em 05 jun. 2022.

³⁴ Em resposta aos ataques terroristas do 11 de setembro de 2001, o então presidente norte-americano George W. Bush declarou “Guerra ao Terror” e invadiu o Afeganistão, lançando a OEF (VISACRO, 2009).

Austrália, Canadá, Dinamarca, França, Alemanha, Itália, Holanda, Nova Zelândia, Paquistão, Espanha, Arábia Saudita, Reino Unido e Estados Unidos da América. O comando da *CTF-150* se dá sob a forma de revezamento entre os Estados partícipes a cada quatro meses (EUA, 2022a).

Sua área de responsabilidade cobre mais de dois milhões de milhas quadradas, abrangendo o Mar Vermelho, Golfo de Áden, Oceano Índico, Golfo de Omã e Mar Árábico (FIG. 4). A região constitui uma artéria vital do comércio mundial do Oriente Médio à Europa e aos EUA, destacando-se os seguintes *Choke Points*: Estreito de Ormuz, Passagem Bab El Mandeb e o Canal de Suez (FIG. 5, ANEXO E) (EUA, 2022a).

Possui como missão: deter, interromper e derrotar as tentativas de organizações terroristas extremistas de usar o ambiente marítimo como local de ataque ou como meio de transporte de pessoal, armas e outros materiais.

Para tal, a *CFT-150* realiza OSM na região do entorno do Mar Árábico, garantindo a proteção do livre fluxo de comércio legítimo e negando o uso do mar a terroristas e atores não estatais ilícitos (EUA, 2022a).

4.3.2 Resultados obtidos

Desde a criação da *CTF-150*, as apreensões de drogas, armas e comércio ilegal vem apresentando resultados positivos, porém, a partir dezembro de 2017, a coalizão formada por 45 navios, dos quais, cerca de 30 são norte-americanos, intensificou suas atividades com o aumento da quantidade de patrulhas regionais e apreendeu mais de 30 Ton de haxixe e 2,5 Ton de heroína, avaliadas em mais de US\$ 2,3 bilhões, além de milhares de armas, garantindo que não estejam mais disponíveis para organizações terroristas.

As principais operações que ocorreram entre dezembro de 2017 e maio do corrente ano, serão apresentadas a seguir e representaram um duro golpe nas fontes de financiamento disponíveis para os grupos terroristas.

Em dezembro de 2017, o navio da marinha australiana *HMAS Warramunga*, apreendeu mais de 7,8 Ton de narcóticos no Golfo de Omã. O *HMAS Warramunga* abordou navios suspeitos, encontrando, ao todo, mais de 390 sacos de 20 kg de narcóticos avaliados em mais de US\$ 325 milhões, incluindo 7,8 Ton de haxixe e 69 kg de heroína (EUA, 2017).

Já em janeiro de 2018, enquanto conduzia patrulhas em apoio a *CTF-150* no Oceano Índico Ocidental, uma aeronave de patrulha marítima e reconhecimento (MPRA) da Força Aérea Real da Nova Zelândia detectou uma embarcação suspeita e reportou ao navio australiano *HMAS Warramunga*. Após demandar para o contato de interesse, realizou operações de *Visit, Board, Search and Seizure* (VBSS)³⁵. Durante a verificação da documentação, apurou-se que a embarcação não possuía nacionalidade e que a tripulação era suspeita de atividade ilegal. Durante a revista da carga, os militares australianos descobriram uma quantidade de heroína avaliada em mais de US\$ 220 milhões (EUA, 2018).

Em março de 2019, o destróier da Marinha Nacional da França, *Jean de Vienne*, apreendeu um total de 527 kg de heroína, avaliados em US\$ 120 milhões, durante uma patrulha nas águas internacionais do Mar Arábico. A apreensão do navio francês foi a décima para *CTF-150* desde janeiro do mesmo ano, que juntamente com o navio australiano *HMAS Warramunga* e o navio de guerra da Marinha do Paquistão *Aslat*, totalizaram mais de 22 Ton de narcóticos apreendidos (EUA, 2019).

³⁵ Termo usado pelas agências militares e policiais dos EUA para ações e táticas de embarque. As equipes de VBSS são projetadas para capturar embarcações inimigas, combater o terrorismo, pirataria e contrabando, realizar inspeções alfandegárias, de segurança e outras.

O cruzador de mísseis guiados *USS Port Royal* (CG 73), interditou um carregamento de mais de 580 kg de narcóticos de um barco suspeito nas águas internacionais do Mar da Arábia do Norte em 18 de dezembro de 2020. O resultado foi uma apreensão de aproximadamente 45 kg de haxixe, 181 kg de metanfetaminas e mais de 272 kg de heroína (EUA, 2020b).

Outro resultado de grande expressão ocorreu no dia 27 de dezembro de 2021 quando dois navios da *US Coast Guard*³⁶ apreenderam 385 kg de heroína no valor estimado de US\$ 4 milhões, que se encontravam a bordo de um navio de pesca em trânsito no Mar da Arábia. As tripulações do *USS Tempest* e do *USS Typhoon* descobriram o carregamento ilegal ao realizar um embarque de verificação de bandeira. Além dos navios da USN, navios da *US Coast Guard* também operam fazendo parte da *CTF-150*, que tem intensificado as patrulhas regionais para localizar e interromper atividades marítimas ilegais nos últimos cinco anos. Apenas no ano de 2021, a *CTF-150*, conduzindo Operações de Interdição de Área Marítima, apreendeu quantidades de drogas que ultrapassaram US\$ 193 milhões. Tal valor é mais alto que a quantidade apreendida nos quatro últimos anos somados (EUA, 2021).

Entre os dias 15 e 16 de maio de 2022, o destróier de mísseis guiados *USS Momsen*, realizou uma VBSS em um navio de pesca enquanto patrulhava as águas internacionais no Golfo de Omã. Ao todo foram apreendidos 640 kg de metanfetaminas no valor de aproximadamente US\$ 39 milhões. O navio de pesca foi abordado enquanto transitava por águas internacionais em uma rota historicamente utilizada por organizações criminosas e terroristas para contrabandear pessoas, armas, entorpecentes e carvão (EUA, 2022b).

Até o final de maio de 2022, a *CTF - 150* realizou nove apreensões de drogas bem-

³⁶ Guarda Costeira norte-americana.

sucedidas, resultando no confisco de heroína, metanfetamina, pílulas de anfetamina e haxixe no valor total de US\$ 130 milhões. Os dados a partir de junho de 2022 ainda não estão disponíveis para consulta (EUA, 2022b).

Diante das quantidades de drogas apreendidas e as cifras envolvidas percebemos a importância que essas rotas marítimas (FIG. 6, ANEXO F) tem para os grupos terroristas e como a intensificação das ações da *CTF-150* tem estrangulado a economia e captação de recursos de tais grupos, apoiando o esforço em terra para o combate ao terrorismo.

4.4 CONCLUSÕES PARCIAIS

Em suma, concluindo o presente capítulo, percebemos que a estratégia de segurança marítima adotada pelos EUA a partir de 2005 apresenta como característica fundamental a cooperação internacional de vários Estados, de forma a garantir que atividades públicas e privadas lícitas no domínio marítimo sejam protegidas contra ataques e exploração hostil ou ilegal. Tal colaboração tem se mostrado primordial para a estabilidade e bem-estar econômico ao redor do globo, facilitando o comércio e respeitando os princípios da liberdade dos mares.

Vimos que adotar uma segurança marítima em camadas permite definir com clareza as ações estratégicas que empregarão o poder militar, em especial, o Poder Naval e quais níveis de cooperação tanto nacional, como internacional, serão necessários para o planejamento e condução das operações de repressão ao terrorismo no ambiente marítimo.

Nesse aspecto, foram ressaltados os esforços conjuntos implementados pelos meios navais e aeronavais de diversas Marinhas e Guarda Costeira norte-americana que operam em apoio a *CTF - 150* e conduzem regularmente OSM, garantindo o controle e

interdição de área marítima, como medidas antiterroristas no entorno do Mar Árábico. Tais operações podem ser consideradas como sendo típicas para assegurar o domínio do mar.

Por fim, constatamos os resultados expressivos obtidos pela *CTF-150* no exercício do domínio do mar ao interromper organizações criminosas e terroristas, bem como suas atividades ilícitas relacionadas, principalmente no que se refere ao tráfico de drogas, que tem representado a principal fonte de captação de recursos e financiamento dessas organizações.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho analisou a atuação da *CTF-150* no combate ao terrorismo no entorno do Mar Árabe, como vertente militar da estratégia de segurança marítima adotada pelos EUA. Em vista de apoiar o desenvolvimento do estudo, foram necessários entendimentos conceituais acerca da estratégia proposta por Corbett, da dimensão marítima do terrorismo e das operações navais conduzidas para se contrapor a ameaça.

Foi possível compreender que o ambiente marítimo possui características que o torna atraente para as organizações terroristas, incluindo a extraterritorialidade do alto mar e medidas de segurança ineficientes que se aplicam em áreas e instalações costeiras ao redor do mundo.

Aproveitando-se de tais fragilidades, a evolução do terrorismo no mar, com o desenvolvimento de técnicas e táticas por parte da *Al-Qaeda* e seus grupos associados, fez com que suas ações alcançassem um grande potencial de infligir danos significativos tanto às pessoas como propriedades e, principalmente, com grande impacto nos custos do comércio marítimo internacional.

Em que pese os ataques a navios não terem um número expressivo ao longo da história, pudemos perceber um aumento modesto, mas altamente discernível, de atos terroristas de alto nível no mar. Tais incidentes potencializaram o medo no Ocidente e confirmaram que terroristas, especialmente militantes ligados à rede jihadista internacional, desenvolveram uma estratégia marítima para enfraquecer o comércio ocidental, com foco nos EUA e, acima de tudo, utilizar as LCM internacionais para assegurar seu fluxo logístico.

Desde os atentados de 11 de setembro de 2001, o governo federal norte-americano revisou e fortaleceu todas as suas estratégias de segurança como parte das

medidas adotadas na “Guerra ao Terror”. Vimos então, entrar em vigor em 2005, a *The National Strategy Maritime Security*, como uma forma de atualizar procedimentos e dar continuidade ao combate à ameaça terrorista no mar iniciado em 2002.

Tal estratégia simboliza um desafio de dimensão global, o qual nenhum Estado é capaz de garantir a proteção do comércio marítimo por si só, carecendo obrigatoriamente da implementação de estratégias cooperativas para promover a estabilidade econômica global e proteger atividades legítimas, evitando atos hostis ou ilegais no domínio marítimo.

Nesse sentido, uma força-tarefa marítima de coalizão multinacional composta por 13 Estados e liderada pelos EUA, a *CTF-150*, representa o grande esforço de combate ao terrorismo no entorno do Mar Árábico, local de maior concentração de ataques a navios e comércio marítimo terrorista.

Aderente aos preceitos teóricos de Corbett, do ponto de vista desta pesquisa, vimos que as Operações de Segurança Marítima conduzidas pela *CTF-150*, em específico, as operações de controle e interdição de área marítima, asseguraram o domínio do mar, garantindo a proteção do livre fluxo de comércio legítimo e negaram o uso do mar aos terroristas. Adicionalmente, as ações voltadas para inspeções de embarcações e cargas suspeitas com as consequentes apreensões, caracterizaram o ataque ao comércio marítimo ilegal como método de exercer o domínio do mar.

Como resultados, entre dezembro de 2017 e maio de 2022, foram intensificadas as operações de fiscalização e pudemos perceber um aumento significativo no número de apreensões de drogas, que tem se mostrado o principal ilícito para a *Al-Qaeda* e seus grupos associados como meio de auferir recursos para o financiamento de suas campanhas em terra. Tais números são traduzidos em bilhões de dólares no período observado e demonstram a importância do domínio marítimo, daí a importância de protegê-lo.

É certo de que a guerra ainda está longe de ser ganha e que o processo de enfraquecimento econômico como forma de combate ao terrorismo é longo e complexo, contudo, em nossa visão, tem se mostrado bem estruturado e em complementaridade com outras medidas adotadas em terra.

Assim, podemos atingir o propósito da pesquisa, uma vez que o estudo comprovou que há uma relação direta entre a atuação da *CTF-150*, aderente aos princípios teóricos de Corbett, e o estrangulamento do fluxo logístico terrorista no entorno do Mar Árabe no período de dezembro de 2017 a maio de 2022.

Por fim, sugere-se, como futura linha de pesquisa, analisar as principais rotas marítimas ligadas aos crimes transnacionais que vem ocorrendo no entorno estratégico brasileiro, com ênfase no tráfico de drogas e contrabando de armas, e de que maneira o Brasil pode atuar em cooperação com outros Estados da região do Atlântico Sul por meio do emprego efetivo da Marinha do Brasil.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Estado-Maior da Armada. *EMA-305: Doutrina Militar Naval*. 1. ed. Brasília, DF, 2017. 142 p.

_____. Estado-Maior da Armada. *PEM 2040: Plano Estratégico da Marinha*. Brasília, DF, 2020a. 88 p.

_____. Ministério da Defesa. *MD30-M-01: Doutrina de Operações Conjuntas*. 2. ed. 2º Volume. Brasília, DF, 2020b, 397 p.

_____. Ministério da Defesa. *MD35-G-01: Glossário das Forças Armadas*. 5. ed. Brasília, DF, 2015, 288 p.

CHALK, Peter. *The Maritime Dimension of International Security: terrorism, piracy, and challenges for the United States of América*. Santa Mônica, Estados Unidos da América: Ed. RAND Corporation, 2008. 59 p.

CORBETT, Julian S. *Some Principles of Maritime Strategy*. Nova York e Londres: Ed. Longmans, Green and Co., 1918. 279 p.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). Combined Maritime Forces. *CTF-150: maritime security*. [S.l.], 2022a. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>>. Acesso em 10 jun. 2022.

EUA. The White House Office. *The National Strategy for Maritime Security*. Washington, DC, 2005. Disponível em: <<https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html>>. Acesso em: 10 jun. 2022.

_____. U.S. Coast Guard; U.S. Navy; U.S. Marine Corps. *Naval Doctrine Publication 1*. Washington, DC, 2020a. Disponível em: < https://cimsec.org/wp-content/uploads/2020/08/NDP1_April2020.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2022.

_____. U.S. Naval Forces Central Command. *CTF-150 finds and destroys drugs in Indian Ocean*. [S.l.], 2018. Disponível em: <<https://www.cusnc.navy.mil/Media/News/Display/Article/1427210/ctf-150-finds-and-destroys-drugs-in-indian-ocean/>> Acesso em: 28 jun. 2022.

_____. U.S. Naval Forces Central Command. *HMAS Warramunga seizes 78 tons of narcotics in the Gulf of Oman*. [S.l.], 2017. Disponível em: < <https://www.cusnc.navy.mil/Media/News/Display/Article/1406661/hmas-warramunga-seizes-78-tons-of-narcotics-in-the-gulf-of-oman/>>. Acesso em: 30 jun. 2022.

_____. U.S. Naval Forces Central Command. *Jean de Vienne Support of CTF-150 seizes more than 1.160 pounds of heroin*. [S.l.], 2019. Disponível em: < <https://www.cusnc.navy.mil/Media/News/Display/Article/1476562/jean-de-vienne-support-of-ctf-150-siezes-more-than-1160-pounds-of-heroin/>>. Acesso em: 27 jun. 2022.

_____. U.S. Naval Forces Central Command. *US Navy in Middle east seizes 39 million in drugs*. [S.l.], 2022b. Disponível em: <<https://www.cusnc.navy.mil/Media/News/Display/Article/3034133/us-navy-in-middle-east-seizes-39-million-in-drugs/>>. Acesso em: 28 jun. 2022.

_____. U.S. Naval Forces Central Command. *US Navy ships interdict heroin Worth 4 million with International task force*. [S.l.], 2021. Disponível em: <<https://www.cusnc.navy.mil/Media/News/Display/Article/2885759/us-navy-ships-interdict-heroin-worth-4-million-with-international-task-force/>>. Acesso em: 28 jun. 2022.

_____. U.S. Naval Forces Central Command. *USS Port Royal seize suspected narcotics*. [S.l.], 2020b. Disponível em: <<https://www.cusnc.navy.mil/Media/News/Display/Article/2453118/uss-port-royal-seize-suspected-narcotics/>>. Acesso em: 30 jun. 2022.

FRANÇA, Júnia Lessa et al. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 8. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2007. 255 p.

GREENBERG, Michel et al. *Maritime terrorism: risk and liability*. Santa Mônica, Estados Unidos da América: RAND Corporation, 2006. Disponível em: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.pdf>. Acesso em: 15 maio. 2022.

MAHAN, Alfred T. *The influence of sea power upon history 1660-1783*. 20th. ed. Boston: Ed. Little, Brown and Company, 1949. 648 p.

MARTINS, Antônio. *A origem do Estado Islâmico: o fracasso da guerra ao terror e a ascensão Jihadista*. São Paulo: Ed. Autonomia Literária, 2015. 208 p.

RICHARDSON, Michael. *A time bomb for global trade: maritime-related terrorism in an age of weapons of mass destruction*. Singapura: Ed. Institute of Southeast Asian Studies, 2004. 156p.

SCHMID, Alex. *Political Terrorism: a new guide to actors, authors, concepts, data bases, theories, and literature*. 3th. ed. New Brunswick, Estados Unidos da América e Londres: Ed Transaction Publishers, 2008. 497 p.

SIMIONI, Alexandre. *Terrorismo marítimo*. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.17 n. 2, jul./dez. 2011. p. 167-197.

VISACRO, Alessandro. *Guerra irregular: terrorismo, guerrilha e movimentos de resistência ao longo da história*. São Paulo: Ed. Contexto, 2009. 381 p.

ANEXOS

ANEXO A

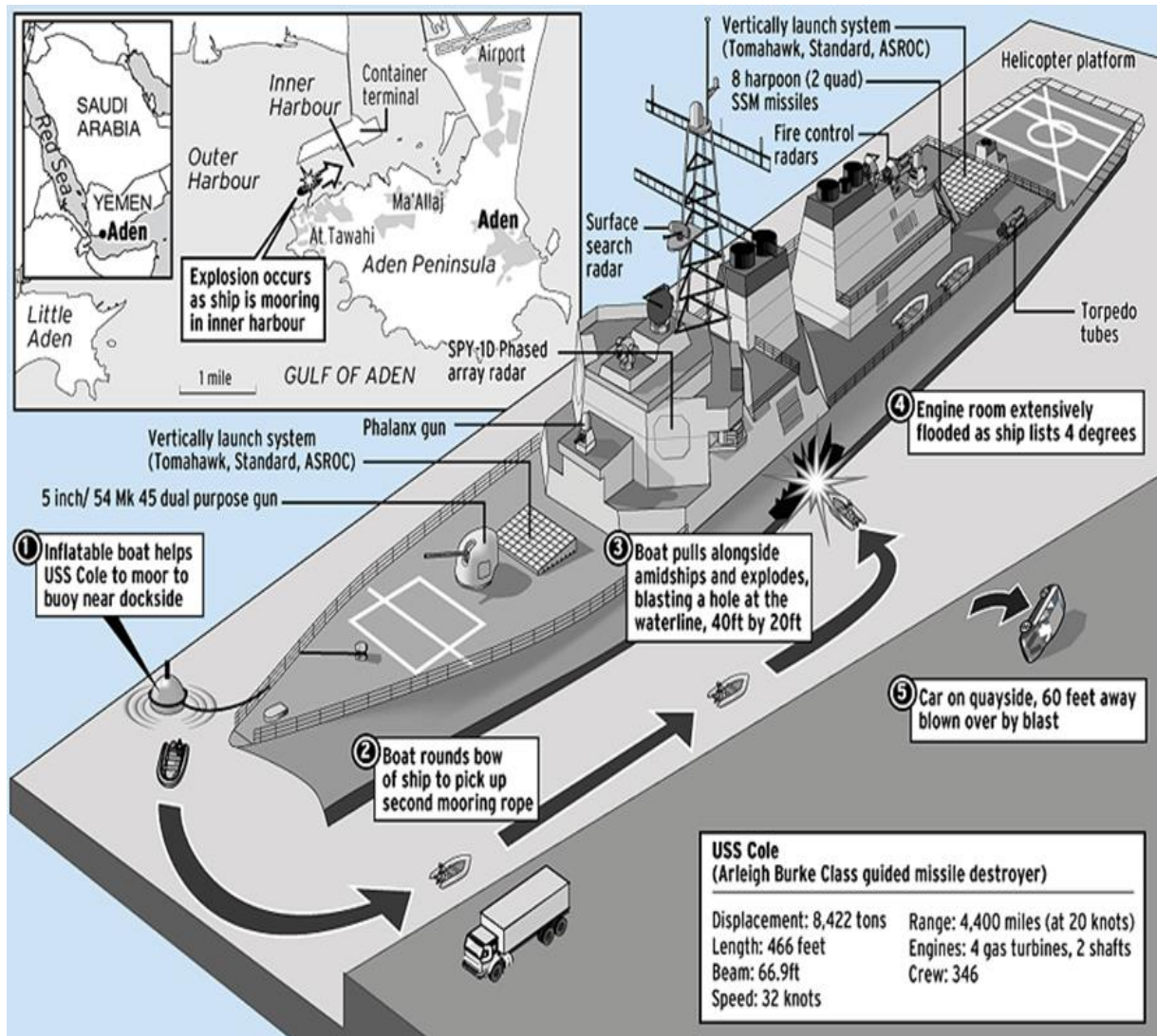


FIGURA 1 – Ilustração do ataque ao *USS Cole*.

FONTE: <<https://maremarinheiros.blogspot.com/2016/11/factos-da-historia-o-ataqueterrista.html/>>.

Acesso em: 11 jun. 2022.

ANEXO B



FIGURA 2 – Ilustração do ataque ao MV Limburg.

FONTE:<<https://iumi.com/images/stories/IUMI/Pictures/Conferences/Singapore2004/Wednesday/01.dirkolyslager.pdf>>. Acesso em: 11 jun.2022.

ANEXO C



FIGURA 3 – Golfo de Áden e porto de Al Mukalla.

FONTE: <[http://sigep.cprm.gov.br/glossario/fig/FormacaoOceano_golfo de aden.htm](http://sigep.cprm.gov.br/glossario/fig/FormacaoOceano_golfo%20de%20aden.htm) />. Acesso em:

08 jun. 2022.

ANEXO D

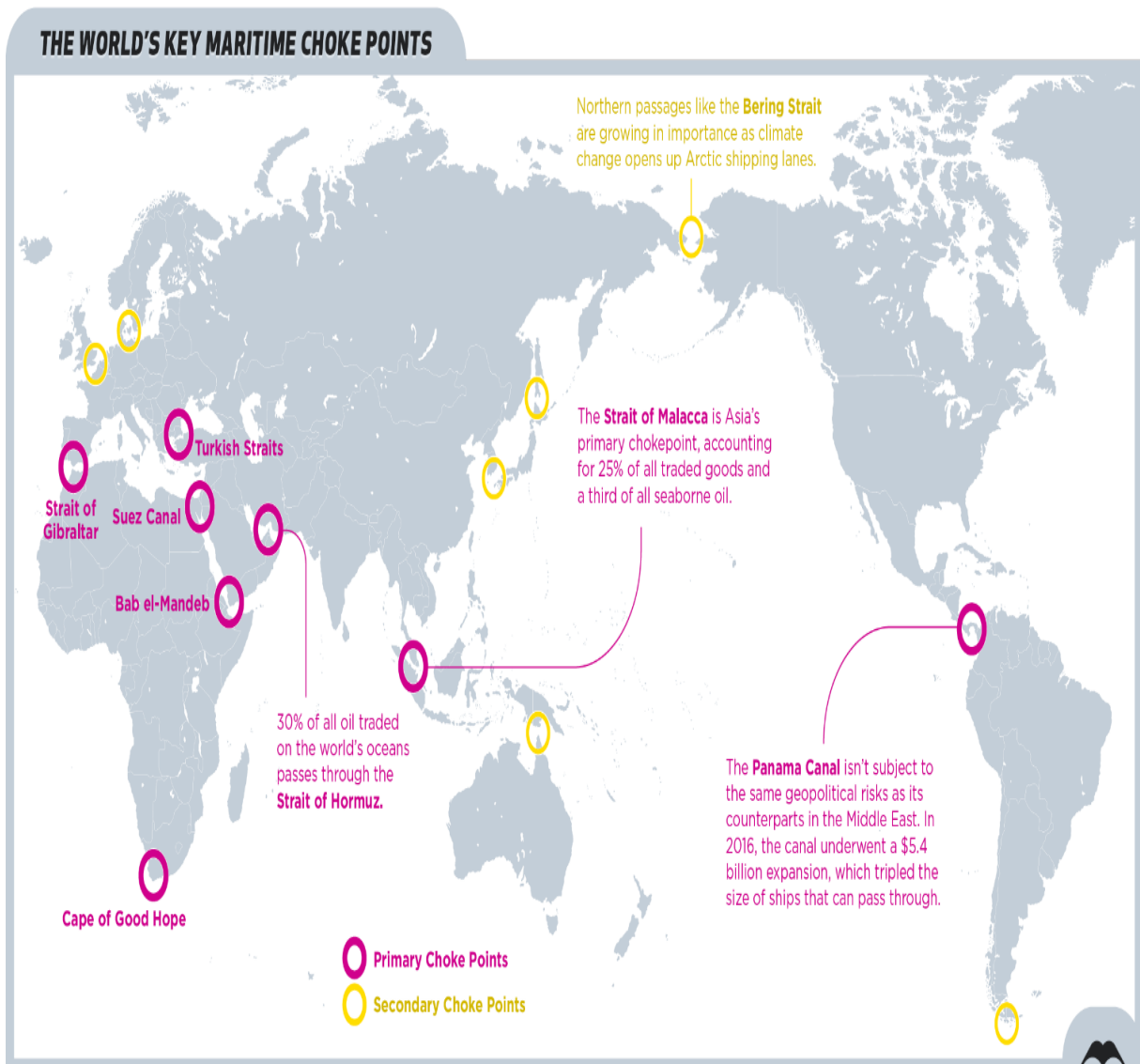


FIGURA 4 – Principais pontos de estrangulamento (*Choke Points*) marítimos no comércio internacional.

FONTE: <<https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/>>. Acesso em: 08 jun. 2022.

ANEXO E



FIGURA 5 – Área de Responsabilidade da CTF-150.

FONTE: <<https://www.combinedmaritimeforces.com/mapping-the-AOR/>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

ANEXO F



FIGURA 6 – Rotas marítimas de tráfico de drogas no Oceano Índico.

FONTE: <<https://www.combinedmaritimeforces.com/drugs-routes-indianocean/>>. Acesso em: 20 jun. 2022.