

Da abordagem e seus

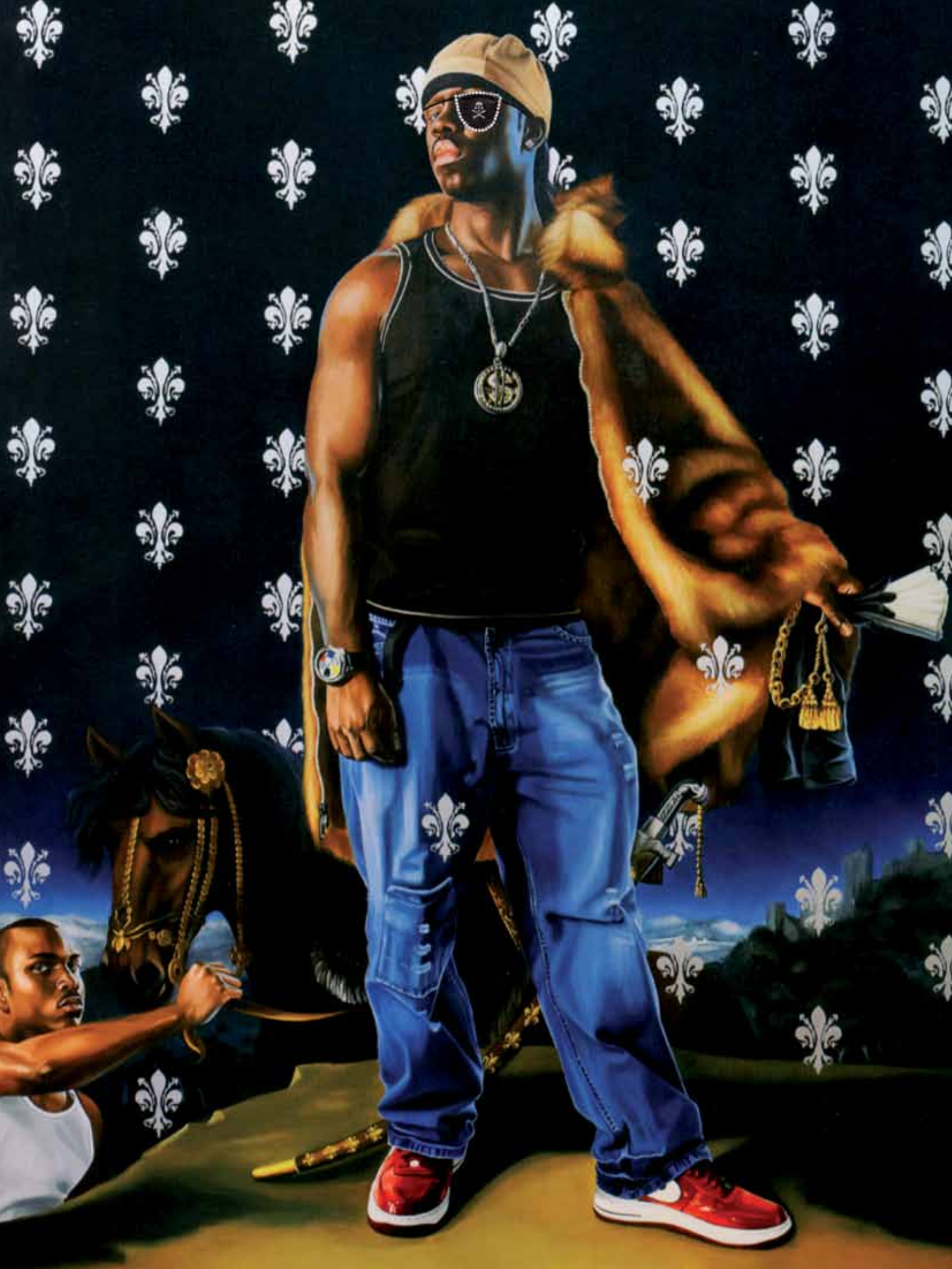
mis- térios

Leonardo Braga Martins

Historiador e Oficial de Marinha Submarinista



Como os ovos da serpente marinha
se aninham no ventre somali



Abordagem

1 ato ou efeito de abordar;
abordada, abordar

1.1 Rubrica: termo de marinha.
aproximação de duas embarcações,
bordo com bordo; abalroamento

1.2 Rubrica: termo de marinha.
ato de atracar (um navio a outro)
ou abordar (embarcação) para
assaltar e tomar; abalroamento

1.3 Rubrica: termo de marinha.
visita ou busca em embarcação

2 Derivação: por extensão de sentido.
qualquer tipo de aproximação
Ex.: não tinha coragem de levar a efeito
a pretendida abordagem à vizinha

3 Derivação: sentido figurado.
modo de tratar ou encarar algo

4 Derivação: sentido figurado.
visão de um assunto; ponto de vista sobre uma questão;
maneira ou método de enfocar ou interpretar algo

5 Derivação: sentido figurado.
modo de lidar com algo

Fonte: Dicionário Eletrônico Houaiss, Versão 1.0.5a

O ano é 2009. O número é 406. Quatrocentas e seis ocorrências de pirataria e roubo no mar apontadas pelo relatório anual da Organização Marítima Internacional. É mais um ponto nas curvas ascendentes da pirataria moderna desde seu ressurgimento (lá pelos idos de 1990). Não é o maior número já levantado. Entre 2000 e 2006 houve picos de mais de 450 ataques anuais, boa parte deles no Mar da China, na porção oriental do Oceano Índico e no Estreito de Malacca¹.

Também não é uma informação confiável. Suspeita-se que os registros correspondam a somente 10% dos ataques sofridos, em virtude de dois motivos: primeiro, ataques reportados resultam em propaganda negativa para as companhias de navegação e aumento nos custos do seguro; segundo, o tempo em que o navio permanece parado para investigação se traduz em dias de operação perdidos e conseqüentemente lucro cessante. Para grandes navios porta-contêineres esse valor pode chegar a US\$ 100.000,00 diários. Custo especialmente amargo se considerarmos que os inquéritos em nada resultam. O que há de novo então? No passado a maior parte dos ataques ocorria no Sudeste da Ásia. Hoje 55% são produto da atividade pirata dos somalis. (veja o gráfico 1)

Minha procura inicial pelos piratas começou num dos shoppings de Niterói. Subo as escadas rolantes e me dirijo ao seu mais populoso covil – as lojas de brinquedos. Há piratas em profusão: bonecos articulados, fantasias para crianças, quebra-cabeças, espadas, tapa-olhos, livretos coloridos e um outro tanto de produtos inspirados nos filmes da franquia *Piratas do Caribe*. A ideia é sedutora: ser pirata é ser aventureiro, audaz, conquistar riquezas, desbravar os mares, buscar tesouros escondidos. É ser um fora-da-lei quando a lei está a serviço de um império opressor governado por bebedores de chá que usam perucas engraçadas.

Na Somália também é assim (não me refiro às perucas). Os piratas são homens bem-sucedidos e por alguns admirados. Podem arcar com os custos de uma festa de casamento; comprar casas nas regiões

1. De acordo o relatório Reports On Acts Of Piracy And Armed Robbery Against Ships da Organização Marítima Internacional, ano de 2009.

mais férteis. Podem morrer no mar, é verdade, mas não morrerão de fome. Estão a buscar riquezas de um mundo que passa ao largo da costa, em seus grandes navios. E que passa ao largo dos problemas africanos em suas políticas derivantes.

A pirataria somali adota práticas específicas que a distinguem da atividade criminosa em outras regiões da África como, por exemplo, o delta do Rio Niger. Os somalis sequestram navios e tripulações exigindo polpidos resgates. As companhias são pagadoras costumazes, e as exigências vem pulando da casa dos milhares para os milhões de dólares ao longo dos anos. Parte do dinheiro é reinvestido no negócio, o que vem aumentando o alcance e a sofisticação das ações. Há registros recentes de hostilidades que alcançaram navios a mais de 1.200km da costa. Alarmante.

Em torno de 30% do dinheiro obtido é destinado aos piratas de fato. O restante é distribuído pela “cadeia produtiva”: 10% vão para a comunidade, 10% para o grupo armado do qual os piratas são membros, 20% para o que chamaremos de “empresário” e 30% para o patrocinador da empreitada. Cabem esclarecimentos sobre os dois últimos.

O empresário é responsável pela articulação de todo o suporte exigido pelas complexas operações piráticas. Num primeiro momento ele busca um patrocinador – homem ou grupo que investirá todo o dinheiro a ser gasto com o aluguel de embarcações,

armas, munição, radares portáteis, equipamentos de comunicação (incluindo telefones satélite), aparatos de escalada, alimentos e combustível. Esse recurso também financiará a gama de serviços “terceirizados” que entrarão em cena depois do apresamento do navio e serão encerrados apenas com o pagamento do resgate. É preciso dispor de negociadores políglotas, agentes do setor financeiro (para lavagem de dinheiro), seguranças, funcionários públicos corruptos e mantenedores dos cativeiros em terra (quando o cárcere não é o próprio barco atacado).

O patrocinador corre todo o risco financeiro, mas as suas expectativas de lucro são bastante atrativas. Uma operação custa na ordem de US\$ 10.000,00. Os resgates hoje nunca são menores que US\$ 2.000.000,00. Considerando a média observada de um ataque bem-sucedido para cada quatro tentativas frustradas, teríamos um investimento de US\$ 40.000,00 rendendo pelo menos US\$ 600.000,00.



Gráfico 1
Total de ataques piratas (reportados em 2009)



222

África
(costa leste)



71

Mar da
China



46

África
(costa oeste)



40

Outras
regiões



27

Oceano
Índico



Entre os que se fazem ao mar, há igualmente critérios diferenciados para a partilha do espólio. O primeiro do grupo a realizar a abordagem recebe uma parte maior do pagamento, incluindo porção mais generosa dos pertences pessoais roubados da tripulação. Não é tarefa fácil escalar os costados dos grandes navios mercantes, encarando as possíveis contramedidas, como jatos d'água ou, mais recentemente, o fogo das equipes de segurança contratadas. É sabido também que as famílias dos piratas mortos em ação recebem uma espécie de indenização.

De modo geral os alvos preferenciais são os cargueiros de granéis líquidos (petróleo e seus derivados) e granéis sólidos (minério de ferro, grãos). Esses navios contam com tripulações reduzidas, são normalmente bem grandes, lentos e, quando carregados, apresentam uma borda livre menor, facilitando o acesso ao convés. Transportam hoje em torno de dois terços de todas as cargas que circulam pelo mar. Mas como os produtos transportados têm baixo valor agregado, os fretes são menos rentáveis, correspondendo a somente um terço do que é faturado pelo setor. A maior porção é arrecadada pelas companhias que transportam carga geral em contêineres.

Em torno de 90 % do comércio mundial, em volume, é transportado por via marítima - um negócio de um trilhão de dólares onde muitos atores estão envolvidos. Armadores, seguradoras, tripulações, proprietários das cargas, países de registro e terminais portuários, compõem o caleidoscópio civil da atividade. Embora a Somália não desempenhe papel relevante em nenhum desses setores, sua posição geográfica permite acesso rápido à rota do Golfo de Aden, a principal artéria do comércio marítimo entre a Europa, Ásia e Oriente Médio.

Os ataques assim determinaram o aumento no valor dos seguros, o envolvimento de forças navais nas ações de repressão, eventualmente organizadas em coalizões internacionais, o uso da rota alternativa, via Cabo da Boa Esperança (de sete a dez dias mais longa) e a discussão sobre alternativas para proteção do tráfego mercante, incluindo a possibilidade de armar os navios ou de contratar serviços de proteção. Várias resoluções do Conselho de Segurança foram editadas exortando a participação de todo e qualquer país (com

capacidade militar na região) a se engajar no combate.

O aumento do preço dos seguros redundava hoje em custos adicionais estimados em US\$ 400 milhões. Projeções indicam que a opção de reorientar um terço do tráfego mercante pela rota do Cabo da Boa Esperança resultaria em US\$ 7,5 bilhões em custos adicionais.

Os ataques piratas também atingiram a frota de assistência humanitária, prejudicando o envio de alimentos a mais de dois milhões de pessoas. A essa conta funesta some os tripulantes mortos, desaparecidos, feridos e aqueles que embora tenham sobrevivido ao período de cativeiro, carregarão por anos a fio as sequelas da privação de liberdade. Ainda tomando 2009 como referência, observamos que os criminosos somalis foram responsáveis por 90% dos sequestros registrados no mar em todo o mundo (veja o gráfico 2). Em alguns casos, tripulantes foram mantidos como reféns por mais de quatro meses.



O uso da força como solução para o problema parece ser a única alternativa seriamente debatida no âmbito internacional. Os problemas em terra são largamente negligenciados como se os atores dessa prática criminosa fossem filhos de Netuno e brotassem diretamente do fundo dos oceanos. A Somália é um desastre de caráter permanente cujas consequências extrapolaram os limites continentais invadindo as águas adjacentes. A Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, principal provisão legal do direito internacional marítimo não conta com dispositivos específicos para lidar com essa situação. O tratado foi concebido para salvaguardar os estados costeiros das ameaças que vêm do mar, e não o contrário.

A capacidade somali de policiar as faixas litorâneas foi erodida com a derrubada do governo ditatorial de Siad Barre em 1991. Os diversos clãs que protagonizaram as disputas internas (e ainda o fazem) transformaram o país numa arena permanente de embates².

2. Veja mais em Somalilândia não mora mais aqui, do jornalista Alexandre dos Santos, publicado na edição 32 da Insight Inteligência.

Essa realidade se tornou mundialmente conhecida com o lançamento do filme “Black Hawk down”, do diretor Ridley Scott, em 2001. O filme tratava de uma operação desastrosa conduzida por forças especiais norte-americanas na capital do país, Mogadishu, em 1993. A missão inicial (capturar dois líderes de milícias armadas) transformou-se numa luta desesperada pela sobrevivência da tropa diante de uma oposição muitíssimo numerosa e fortemente armada. Uma outra história igualmente chocante não foi todavia contada – a tragédia da pesca ilegal.

Segundo dados da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação³, os somalis são fortemente dependentes de pescado como fonte de proteína. A guerra contra a Etiópia (disputa pelo deserto do Ogaden) e duas grandes secas (1974 e 1986)

3. De acordo com o relatório The State of World Fisheries and Aquaculture de 2006.

pressionaram uma parte significativa da população a migrar para o litoral. Esse movimento aumentou a importância da pesca artesanal para os somalis, atividade cujo potencial de produção é estimado em 200 mil toneladas por ano.

De acordo com a Convenção dos Direitos do Mar, a exploração de recursos vivos é prerrogativa do estado costeiro numa faixa que se estende até 200 milhas náuticas do seu litoral (aproximadamente 370 quilômetros). Mas este direito é letra fria se o país não conta com forças navais para promover a fiscalização das suas águas jurisdicionais e reprimir atividades como a lavra indiscriminada e predatória da fauna marinha. O Estado falido da era pós-Siad Barre mostrou-se, portanto, presa fácil para os pescadores ilegais⁴.

Estima-se que a atividade movimentou entre US\$ 4 bilhões e US\$ 9 bilhões anuais. Ela se dá em boa parte por meio das “lavanderias” (em analogia à lavagem de dinheiro), constituídas por navios de apoio (navios-mãe) que coletam e armazenam o pescado, reabastecem os pescadores e suportam o revezamento de tripulações, dispensando paradas nos portos. Este *modus operandi* impossibilita o rastreamento da origem dos produtos, o que permite que o pescado ilegal seja introduzido de modo invisível no comércio lícito.

4. Há fortes indícios de que, além da pesca ilegal, a costa da Somália tenha sido vítima outros crimes como descarte de produtos tóxicos.



Gráfico 2
Total de tripulantes sequestrados no mar (2009)



668

África
(costa leste)



52

Mar da
China



23

África
(costa oeste)



3

Outras
regiões

Usualmente os pescadores locais são rechaçados por atos de violência, que vão desde a destruição dos aparatos de pesca até o afundamento das suas embarcações (normalmente pequenas e frágeis). Na região do Golfo de Aden os pesqueiros de bandeira espanhola e sul-coreana são os principais suspeitos. E, de um modo geral, os governos de países que possuem grandes frotas pesqueiras são lenientes no controle do setor. O cumprimento da lei não interessa. Redundaria em restrições prejudiciais à economia e ao abastecimento dos mercados.

Para fazer frente a essa ofensiva voraz, impiedosa e bem arquitetada, os pescadores se organizaram em milícias armadas e passaram a realizar sequestros dos pescadores “inimigos”. Aos barcos estrangeiros, ilegais como estavam, restava mesmo negociar e pagar os montantes exigidos. Essa forma de represália logo se mostrou bastante lucrativa, o que chamou a atenção de grupos criminosos para os ganhos potenciais desse novo mercado. Nascia o pirata moderno da costa leste africana, que podemos encontrar ainda hoje utilizando denominações nacionalistas, como “fuzileiros” ou “guarda costeira” somali. Muitos recusam o rótulo de bandidos e se apresentam à mídia como soldados patriotas.

O mercado da pirataria tem se ampliado a ponto de produzir outros fenômenos bizarros como o aparecimento de empresas especializadas em “catering” para reféns e a venda, por parte das milícias, de participações nos lucros criminosos (tal como ações numa bolsa de valores). O show de horrores se completa pela exploração de um outro filão, ainda mais inusitado – a oferta de cruzeiros na costa da Somália por empresas ocidentais.

Não meu caro leitor, você não se enganou. Eu disse mesmo cruzeiros. Mas perceba que a diversão proposta para essas viagens não está na gastronomia ou nas piscinas de água salgada. Está na caça aos piratas. Os navios afretados trafegam em baixa velocidade junto à costa somali mimetizando seus pares do turismo comum, insinuando-se como alvos fáceis. Os piratas se aproximam na expectativa de capturar o barco e são surpreendidos pelo fogo de armas automáticas empunhadas pelos próprios passageiros, que atiram sob a orientação de pessoal especializado.

Um menu variado é oferecido, incluindo fuzis M16 ou Ak47, metralhadoras, RPGs e munição traçante. Óculos de visão noturna e petiscos variados estão incluídos. Praticamente um “violence all-inclusive”.



No meio desse faroeste aquático cabe incluir mais um personagem. Ele não impunha armas, não ataca, não defende, não faz comércio, não pesca. Ele se dá por feliz em continuar existindo, e esse é o principal motivo que o leva para o mar, mesmo que, por infortúnio, não saiba nadar. Ele é apenas uma sombra na praia, carregando seus poucos pertences, à espera de um amontado qualquer de madeira que possa ser precariamente entendido como um barco. Ele, por extenso e em letra maiúscula, é um dos SEISCENTOS E SETENTA E OITO MIL SOMALIS que já fugiram do país ou mais um entre os UM MILHÃO E MEIO DE MIGRANTES SOMALIS deslocados de suas regiões de origem pelas secas, inundações, fome e guerras internas ou externas⁵.

Este êxodo inglório e silencioso nos esbofeteia com uma obviedade. Os problemas ocorridos no mar têm suas raízes firmemente assentadas em terra. E enquanto os atores da comunidade internacional ignorarem esta verdade explícita, continuaremos a ver os ovos da serpente marinha eclodindo às centenas. Todos confortavelmente aninhados no magro ventre somali, aquecidos e incubados pela barbárie e a dor. E de certo modo alimentados por uma política que prega a repressão da pirataria, sem pregar igualmente a repressão dos crimes marítimos que dilaceram o tecido social da Somália, especialmente daquela porção que tinha nas águas sua última esperança de sustento.

Trata-se de um erro tão grosseiro na abordagem do problema que até parece de propósito. Deus queira que não. Pois aí não se trata mais de pirataria ou pesca ilegal. A pauta muda para crime contra a Humanidade.

5. Fonte: Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados, estatísticas disponíveis em www.unhcr.org.

O articulista é mestre em Defesa e Segurança Civil pela UFF e Imediato do submarino Tapajó

bragamartins@gmail.com



Ficha 1

Caso: Sequestro do Maersk Alabama

Navio (nome): Maersk Alabama (ex-Alva Maersk)

Tipo de navio: Porta-Contêiner

Bandeira: Estados Unidos

Armador: Maersk Line

Deslocamento Padrô: 30.662

Calado: 11,7 metros

Lançamento: 1998

Tripulantes: 21

Velocidade: 21 nós

Carga: Geral em contêiner

Rota: Utilizado na Maersk Line's East Africa 4, seu destino era o porto de Mombasa no Quênia.

Duração do Sequestro: 5 dias

Ocorrência: Em 8 de abril de 2009, quatro piratas somalis abordaram o navio a 240 milhas náuticas da costa (440 km). Parte dos tripulantes se trancou no compartimento de máquinas e desabilitou o sistema de controle da propulsão, deixando o Maersk Alabama à deriva. Um dos piratas foi capturado pela tripulação, mas o comandante do navio, Capitão Richard Phillips foi feito prisioneiro. Após tentativas infrutíferas de troca de reféns, os três piratas restantes fugiram numa das baleeiras do navio levando o Comandante. No dia seguinte o destróier norte-americano USS Bainbridge interceptou a baleeira e iniciou tratativas para encerrar o sequestro, sem obter sucesso. No dia 12 de abril, com o aval do Presidente Barack Obama, o Comandante do USS Bainbridge determinou que atiradores de elite embarcados matassem os três piratas, o que foi feito com disparos a longa distância, coordenados e simultâneos. Não houve chances de reação. O Comandante Phillips foi então libertado e enviado para os Estados Unidos.

Ficha 2

Caso: Sequestro do MV Faina

Navio (Nome): Faina (já possui vários nomes anteriores)

Tipo de Navio: Ro-Ro

Bandeira: Belize

Armador: Kaalybe Shipping Ukraine (Ucrânia)

Deslocamento Padrão: 13.600 toneladas

Calado: 6,7 metros

Lançamento: 1978

Tripulantes: 21

Velocidade: 17 nós

Carga: 33 Tanques T-72, 1 caminhão lança-foguetes, armas diversas e 812 toneladas de munição. Todos os itens de fabricação russa.

Rota: Seu destino declarado era o Quênia, mas se dirigia para o Sudão. O navio estava engajado em contrabando de armas.

Duração do Sequestro: 134 dias

Ocorrência: Em 24 de setembro de 2008 o MV Faina foi capturado por um grupo de piratas somali enquanto navegava a 200 milhas da costa (370 km). A descoberta da preciosa carga de blindados, armas e farta munição fez com que o valor inicial do resgate fosse estabelecido em 35 milhões de dólares. Após longas negociações e uma tentativa de descarregar as armas na Somália (frustrada pela Marinha dos EUA), o sequestro foi encerrado em 4 de fevereiro de 2009, com o pagamento de pouco mais de três milhões de dólares, lançados de paraquedas.