

Pirataria no mar não é coisa do passado

Roberto Carvalho de Medeiros, CMG (Ref),

Atualmente tem sido publicado nos principais canais de mídia nacional e estrangeira o crescente e preocupante aumento de ocorrências de atos de pirataria contra embarcações que navegam em alto-mar ou mesmo dentro de mar territorial ou em águas jurisdicionais de Estado costeiro, em conformidade ao conceito de *passagem inocente* contido no Direito Marítimo. O *International Maritime Bureau* (IMO), organismo especializado vinculado à ONU, com sede em Londres, levantou um conjunto de dados estatísticos interessantes. Por exemplo, um deles trata da existência de pontos focais espalhados pelas linhas marítimas de navegação mundiais. A costa africana possui três pontos de intensos riscos à segurança de tripulação e da carga transportada. A primeira e a mais intensa em ocorrência se localiza ao largo da Somália, dentro do Oceano Índico. A segunda fica também na costa da Somália, mas dentro do Golfo de Aden, acesso do Índico ao Mediterrâneo pelo Canal de Suez via Mar Vermelho. E a terceira, não menos preocupante, é localizada na costa da Nigéria, no Oceano Atlântico. Já no Oceano Índico, o principal ponto focal situa-se dentro do estratégico Estreito de Malacca, caminho obrigatório dos navios rumo ao extremo oriente, além das proximidades de Bangladech, no sudeste asiático. Por fim, no Mar da China Meridional, permeando a Indonésia, existe uma ampla região onde os atos de pirataria são intensos e até mesmo, já “tradicionais” por serem tão comuns e antigos.

No Brasil, os registros demonstram a existência de três pontos focais na sua imensa costa que é superior a oito mil quilômetros. Do norte para o sudeste, a região dos Estreitos, unindo o rio Amazonas, já nas proximidades da sua foz, com o rio Pará, ao largo da Ilha de Marajó. Na região sudeste, os dois pontos finais. Um ao largo da Baía de Guanabara e mesmo dentro dela, no Rio de Janeiro, e o segundo ao largo e dentro do Porto de Santos, em São Paulo. A IMO contabiliza cerca de 3.200 pessoas tomadas como reféns de piratas na última década, sendo que 150 deles perderam a vida. Em 2007 foram registrados 263 incidentes em todo o globo, com um crescimento superior a 10% de ataques piratas em 2007. São dados assustadores para quem atua no comércio internacional de cargas e de passageiros. Neste último, dois casos foram notórios recentemente. O primeiro ocorreu em 2005 nas proximidades das Ilhas Seychelles, Oceano Índico. Um grupo de 150 turistas norte-americanos, embarcados no iate de luxo “Seaborne Spirit”, foi atacado por piratas munidos de fuzis e granadas. Já neste ano de 2008, um veleiro-iate de alto luxo “Lê Ponant” foi atacado e sua tripulação, de 30 marinheiros, seqüestrada por 12 piratas, quando se encontrava fundeado em Garaad, já no interior do Golfo de Aden rumo ao Egito para receber 64 turistas. Pediram resgate ao armador e, após um período de negociação por meio de um navio da Marinha da França, libertaram os tripulantes e a embarcação depois de terem sido atendidas parte da suas reivindicações, no valor estimado de US\$ 2 milhões.

A marinha mercante é a mais visada, tanto para pedido de resgate da tripulação, bem como para saque do dinheiro em cofre do navio e/ou da sua carga. Em 2007, o navio mercante “Danica White”, de bandeira dinamarquesa, foi atacado e capturado por piratas quando navegava a cerca de 240 minhas náuticas da costa da Somália, portanto em águas internacionais, rumo ao porto de Mombaza, no Quênia. Foram quase 3 meses de negociações para que a tripulação e o navio fossem libertados em troca de um resgate cujo valor, não confirmado pelo armador, é estimado em US\$ 1,5 milhão.

Diferentemente dos piratas aventureiros e cruéis do século XVI e XVII, os atuais são modernos, empregando armamento sofisticado, GPS, máscaras e embarcações rápidas e com capacidade de navegação em alto-mar suficiente para acompanhar seus alvos, cercá-los e os obrigarem a parar as máquinas sob ameaça ostensiva. Quando o alvo está parado, os piratas sobem por meio de cabos e ganchos apropriados, preferencialmente utilizando o efeito surpresa para a tripulação do navio.

Em geral há dois tipos de piratas. O primeiro ligado às máfias especializadas em roubos de todo o tipo de carga e/ou seqüestro para pedir resgate. O segundo tipo é formado por pescadores pobres que decidem roubar embarcações pelo fato de não conseguirem sustentar suas famílias com a renda decorrente da pesca. Tivemos um caso notório na região dos Estreitos, na Amazônia, onde um velejador estrangeiro foi atacado e morto por piratas locais, típicos deste segundo grupo oriundo de pescadores da região.

Os prejuízos com a pirataria chegam a US\$ 16 bilhões anuais. Nas proximidades do porto de Santos e nos do Rio de Janeiro, principalmente neste último caso, a maioria dos navios aguardam o momento de atracar permanecendo fundeados em locais distantes da costa para reduzir a possibilidade de atos de pirataria dentro da Baía de Guanabara. Especialistas em estratégia e segurança estão preocupados não só com as ações de pirataria. Cresce a possibilidade de grupos terroristas passarem a empregar o conhecimento desses piratas para promover ataques em alvos de valor político-comercial em águas internacionais ou mesmo em águas jurisdicionais de estados costeiros fracos institucionalmente e/ou com débil capacidade de fiscalização das suas águas para defender os interesses do estado no mar. Esses alvos em potencial não precisam pertencer ao mesmo estado costeiro. Pelo contrário, raramente o são, pois na sua maioria os navios e/ou as cargas pertencentes a países considerados como inimigos de grupos terroristas, cada vez mais bem articulados e armados em qualquer lugar do mundo, têm sido transformados em objetivos prioritários para atingir indiretamente os seus inimigos, sejam os próprios estados, sejam empresas públicas ou privadas do mesmo estado.

Eis mais um desafio que deve ser analisado, com a seriedade e profissionalismo adequados, pelos órgãos competentes do Governo Federal. Vale ressaltar que as ações proativas impactam diretamente na credibilidade do País perante os segmentos envolvidos nas atividades comerciais, de pesquisa e de defesa realizadas pelo mar, quer nacionais, quer estrangeiros. Urge priorizar e dar importância para oferecer uma Política Marítima proporcional à dimensão do espaço marítimo brasileiro denominado de “Amazônia Azul”. Nela trafegam mais de 95% do comércio internacional brasileiro e é no seu subsolo marinho que 85% do petróleo e gás que abastecem o Brasil são extraídos e transportados para o continente. É fácil constatar que o nosso País é totalmente dependente do mar para manter a dinâmica do seu atual pujante comércio exterior e de suprir suas necessidades de hidrocarbonetos. Como diz o poeta Cazuzza: *“Brasil, mostra tua cara, quero ver quem paga, pra gente ficar assim. Brasil, qual o teu negócio? O nome do teu sócio? Confia em mim”*.

Professor universitário
(rmed@sagres.org.br).



Veleiro "Le Ponant" (Fórum Defesa)