

Pirataria no Corno de África - um problema duradouro

Capitão-de-mar-e-guerra
Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro



No princípio do século XVII, o eminente jurista holandês Hugo Grotius¹ desenvolveu o princípio da liberdade de navegação nos mares de todo o planeta. Grotius defendia, no seu livro *De mare Liberum*, que o mar era território internacional e que todos eram livres de o usar, sem restrições. O desenvolvimento deste princípio estava intimamente ligado à tentativa dos holandeses quebrarem os monopólios comerciais marítimos de Portugal, Espanha e Inglaterra, e, de facto, o conceito do *mare liberum* impôs-se, sendo, hoje em dia, universalmente reconhecido. Porém, pequenos grupos de piratas, actuando a partir do Estado falhado da Somália, vêm ameaçando a liberdade de navegação na região do Corno de África, a um nível que não seria expectável há uns anos atrás.

Essa ameaça levou a que nos últimos anos a Organização Marítima Internacional, o *International Maritime Bureau*² e o Departamento de Estado norte-americano tenham considerado as águas da Somália como as mais perigosas do mundo, advertindo a navegação mercante internacional a passar a mais de 200 milhas da costa desse país.

No entanto, desde a difusão desses avisos, continuaram a ocorrer inúmeros actos de pirataria dentro das 200 milhas de distância à costa da Somália, o que significa que a maior parte dos comandantes não valorizou suficientemente esse avisos.

Isso acontece por dois motivos, que se desenvolvem abaixo: o aumento do custo dos fretes marítimos, inevitável, se se evitar a Somália e a baixa taxa de incidência de ataques, face ao número de navios que transitam no Corno de África.

- Aumento do custo dos fretes

Evitar as áreas de maior incidência de pirataria obriga a circumnavegar África, o que corresponde a um acréscimo na distância a percorrer que pode chegar a cerca de 5.000 milhas náuticas. Para um navio mercante a 12 nós isso equivaleria a mais 17 dias de viagem, no percurso entre a Ásia e a Europa e vice-versa. Caso a velocidade fosse de 14 nós isso equivaleria a mais 15 dias de viagem nesses percursos. Se tal viesse a acontecer,

os custos do transporte marítimo aumentariam significativamente, o que teria um impacto enorme não só na indústria marítima, mas também e inevitavelmente no consumidor final, que veria os preços da maioria dos bens a aumentar.

- Baixa taxa de incidência de ataques

Apesar das consequências extremamente negativas da pirataria para o transporte marítimo e para a economia mundial, a taxa de incidência de ataques é bastante baixa. No ano passado, passaram no Golfo de Adem mais de 33.000 navios³, tendo havido relatos de 111 ataques na região do Corno de África (incluindo Golfo de Adem, Mar Vermelho e Somália)⁴, dos quais resultou o sequestro de 44 navios⁵. Até recentemente os operadores evitavam, sempre que podiam, comunicar às autoridades que tinham sido alvo de um ataque pirata, pois isso implicava um aumento dos prémios de seguro e uma paragem do navio, para que as autoridades investigassem a ocorrência. Todavia, actualmente, a atenção devotada à pirataria no Corno de África faz com que seja muito difícil ocorrer um ataque que não chegue ao conhecimento das autoridades, agências e organizações presentes na região. Dessa forma, pode-se afirmar com bom grau de segurança que a percentagem de navios atacados, em 2008, foi inferior a 0,4%, sendo que a percentagem de ataques bem sucedidos foi ainda mais baixa: pouco mais de 0,1%. Apesar da baixa taxa de incidência, a pirataria está a ameaçar a fiabilidade e a segurança do transporte marítimo. O Congresso norte-americano estimou os prejuízos anuais causados pela pirataria em cerca de 12 mil milhões de euros (16 mil milhões de dólares)⁶. Apesar da grandeza desse número, ele representa - de acordo com investigadores do *Center for Strategic and International Studies* - menos de 0,1% do valor global anual das cargas transportadas por via marítima, dos navios mercantes envolvidos e dos seguros pagos⁷. Isto dá bem uma noção da importância do comércio por via marítima no âmbito da economia globalizada dos nossos dias.

Não se deve, por isso, subestimar o problema da pirataria no Corno de África, que, curiosamente, mostra interessantes semelhanças com a pirataria do passado, nomeadamente a praticada por piratas norte-africanos, entre os séculos XVI e XIX, no Mediterrâneo (com o apoio de cidades portuárias marroquinas, argelinas, tunisinas e líbias). Essas semelhanças verificam-se tanto a nível da motivação como a nível dos objectivos.

Quanto à motivação, muitos dos piratas norte-africanos dos séculos XVI a XIX eram muçulmanos que tinham sido expulsos da Península Ibérica durante o período da reconquista e que agiam por ressentimento e por vingança contra as potências dominantes da altura, incluindo Portugal e Espanha⁸. Quanto aos piratas somalis, foram inicialmente motivados pelo combate contra a pesca ilegal e contra os despejos de resíduos tóxicos nas águas jurisdicionais da Somália. O ressentimento e a sede de vingança perante a depredação dos seus recursos vivos e perante a contaminação das suas águas justificam, aliás, a elevada taxa de aprovação da população somali relativamente à pirataria (cerca de 70% de aprovação de acordo com sites somalis independentes).

Quanto aos objectivos, os principais alvos dos piratas norte-africanos dos séculos XVI a XIX eram pessoas. Quando capturavam um navio, usavam a respectiva guarnição, bem como os tripulantes, como mão-de-obra escrava a bordo de navios-pirata ou então vendiam-nos em mercados de escravos. Alternativamente, quando se tratasse de nobres ou outras pessoas importantes, pediam elevados resgates pela sua libertação. Curiosamente, no Corno de África, passada que foi a fase inicial de algum idealismo e activismo político, os piratas voltaram-se para a reclamação de resgates vultuosos pelos navios e, sobretudo, pelos seus tripulantes.

Estas semelhanças reforçam a importância de procurar na História as melhores maneiras de lidar com este fenómeno. E, nesse âmbito, ela mostra-nos que para derrotar a pirataria sempre foi necessário intervir em terra e no mar, não se conseguindo erradicar este fenómeno se não se combinarem essas actuações.

Tal aconteceu com os piratas norte-africanos que atacavam no Mediterrâneo. Nessa altura, os navios de guerra das nações mais poderosas (Espanha, França, Holanda, Portugal e Reino Unido) não davam tréguas aos piratas que aterrorizavam os seus navios mercantes. No entanto, só o poder naval não bastou para eliminar essa ameaça, tendo sido necessário estabelecer tratados diplomáticos com algumas cidades norte-africanas ou, em alternativa, invadi-las e ocupá-las⁹.

O mesmo tipo de abordagem holística terá que se aplicar na Somália. Por um lado, é fundamental que as marinhas de guerra continuem o seu excelente trabalho de patrulhamento, vigilância, dissuasão, protecção e combate. Por outro lado, é necessário ter presente que as raízes do problema estão em terra, sendo aí que a comunidade internacional terá que intervir no sentido do *state building* da nação somali. Será necessário criar condições para restaurar a autoridade do Estado, desarticulando as organizações que apoiam os piratas, e para estabelecer uma economia viável, que leve a população somali a procurar formas de vida alternativas à pirataria. A este propósito, abro aqui um parêntesis para relatar um episódio interessante, que mostra a importância do restabelecimento da lei e da ordem (independentemente da sua origem...) no combate à pirataria. Em 2006, a União das Cortes Islâmicas tomou o controlo da cidade costeira de Harardhere. A pirataria e o banditismo, por serem delitos anti-islâmicos, foram então ferozmente combatidos. A forte autoridade imposta pelo regime islâmico em Harardhere levou, assim, à quase total erradicação da pirataria nessa cidade. A União das Cortes Islâmicas acabaria, no entanto, por ser expulsa do governo da cidade, passando a imperar a desordem, que acabaria por degenerar no retomar da pirataria na cidade, à semelhança do que acontece no resto do país¹⁰. Fechado o parêntesis, importa recordar que a comunidade internacional está actualmente envolvida no Afeganistão e no Iraque, o que significa que não existe capacidade para encetar uma intervenção, em terra, na Somália, a qual será sempre extremamente exigente na vertente diplomática, no domínio das informações, no âmbito militar e na área económica. Além disso, também parece não haver muita vontade política de intervir na Somália, no curto prazo, ainda em consequência do descalabro norte-americano de 1993, que deu origem ao conhecido filme *Black Hawk Down*. Dessa forma, enquanto não houver possibilidade de intervir em

terra, resta à comunidade internacional a possibilidade de actuar no mar, através dos navios de guerra, que desde 2008 têm vindo a prestar um inestimável serviço à manutenção dos regulares fluxos de tráfego marítimo que suportam o modo de vida a que nos habituámos.

Neste âmbito, não posso deixar de terminar este pequeno artigo regozijando-me pelo prestigiante papel que a Marinha Portuguesa tem tido no Corno de África:

- protegendo os navios do “Programa Alimentar Mundial” que asseguram a ajuda alimentar para as populações deslocadas da Somália;
- protegendo navios mercantes vulneráveis que navegam na área e;
- dissuadindo, prevenindo e reprimindo actos de pirataria ao largo da costa da Somália.

Portugal, através do Contra-almirante Pereira da Cunha, comandou a força naval *Standing NATO Maritime Group - 1* (com a fragata “Corte Real” como navio-almirante) que esteve empenhada no Corno de África na operação *Allied Protector*, entre 24 de Março e 29 de Junho de 2009.

Além disso, Portugal contribui com um oficial no estado-maior embarcado da Operação *Atalanta*, desencadeada pela União Europeia, em 9 de Dezembro de 2008, e que é a primeira missão naval ao abrigo da Política Europeia de Segurança e Defesa.

1 Brillhante jurista holandês (1583-1645), também conhecido como Hugo Grócio ou Hugo de Groot, que lançou as bases do direito internacional e do direito natural.

2 O *International Maritime Bureau* (IMB) foi estabelecido pela *International Chamber of Commerce*, que é uma organização internacional fundada em 1919, que trabalha para promover e suportar o comércio internacional e a globalização.

3 Scott, Richard, “*Policing the maritime beat*”, *Jane’s Defense Weekly*, 29 April 2009.

4 ICC International Maritime Bureau, “*Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report: 1 January - 31 December 2008*”, January 2009, Table 1.

5 ICC International Maritime Bureau, “*Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report: 1 January - 31 December 2008*”, January 2009, Table 4.

6 Ploch, L., Blanchard, C. M., O’Rourke, R., Mason, R. C., King, R., “*Piracy off the Horn of Africa*”, *Congressional Research Service*, 21 April 2009.

7 Brandon, John J., “*Piracy on High Seas is Big Business*”, *Pacific Forum, Center for Strategic and International Studies*, 30 March 2001.

8 Lunsford, Virginia, “*What makes piracy work?*”, *PROCEEDINGS magazine*, December 2008, p. 28-33.

9 Lunsford, Virginia, “*What makes piracy work?*”, *PROCEEDINGS magazine*, December 2008, p. 28-33.10 Pearl, D., Dragonette, C., “*Worldwide Threat to Shipping Mariner Warning Information*”, Office of Naval Intelligence, 13 February 2008.