

INTRODUÇÃO

O SÚBITO REGRESSO DA PIRATARIA

Um dia sombrio de novembro. Um navio sulca as ondas do mar do Sul da China, num trajeto entre Xangai e Port Klang, na Malásia. A tripulação de 23 marinheiros está ocupada nos seus afazeres, sem prestar atenção às dezenas de pequenas embarcações de pesca que estão nas imediações. De repente, saídos do nada, homens fortemente armados trepam a bordo, empunhando catarinas e armas de fogo. Dominam rapidamente os perplexos tripulantes, antes de os trancarem no porão. Passado algum tempo, os cativos são levados novamente para o convés, sob a ameaça de armas. Obrigam-nos a alinhar à amurada, vendados, e depois espancam-nos, esfaqueiam-nos ou disparam sobre eles. Mas o seu destino foi o mesmo: os 23 tripulantes foram todos atirados ao mar, alguns deles ainda com vida, para apagar quaisquer vestígios do crime hediondo. Tem-se afirmado que, raramente, «na chamada Idade de Ouro da Pirataria dos séculos xvii e xviii, houve um ato de homicídio mais animalesco ou de maior sangue-frio do que o praticado pelos homens que tomaram conta deste navio».¹ Porém, este ataque não aconteceu num passado distante – ocorreu a 16 de novembro de 1998 e o alvo foi o navio graneleiro MV (navio a motor) *Cheung Son*.

O massacre do *Cheung Son* e outros acontecimentos semelhantes ocorridos na década de 1990 tinham uma coisa em comum: apesar da sua atrocidade, passaram amplamente despercebidos. Se a pirataria alguma vez mereceu a atenção da opinião pública,

foi geralmente devido a histórias de ficção: romances como *A Ilha do Tesouro* (1883), de Robert Louis Stevenson, ou filmes de Hollywood, como *O Pirata Negro* (1926), com Douglas Fairbanks, *O Capitão Blood* (1935), com Errol Flynn, ou, mais recentemente, com a série de êxito *Os Piratas das Caraíbas* (2003-), com Johnny Depp. Os piratas apresentados nestes livros e filmes não passavam de estereótipos românticos de indivíduos fogosos, o mais afastados possível da realidade.² Fora de um círculo relativamente restrito de académicos especializados – bem como, evidentemente, dos próprios viajantes marítimos e das agências de aplicação do direito marítimo – a ameaça da pirataria parecia ter-se dissipado, de tal maneira que o termo passou a estar mais associado a várias formas de roubo da propriedade intelectual do que ao crime marítimo que lhe deu origem. Somente em novembro de 2005 se alterou esta situação, quando uma nova estirpe de piratas de alto-mar – os piratas somalis – chamou a atenção da comunidade internacional com um ousado ataque a um moderno navio de cruzeiros.

O *Seabourne Spirit*³ não era um daqueles navios obsoletos que geralmente sulcam as águas à volta do Corno de África. Tratava-se, pelo contrário, de um luxuoso navio de cruzeiros de ponta, com os seus 164 tripulantes a atenderem 208 abastados clientes, e acabava de ser eleito como o melhor navio de pequena dimensão na sondagem anual efetuada entre os leitores da *Condé Nast Traveller*. Em novembro de 2005, realizava um cruzeiro entre Alexandria, no Egipto, e Singapura. Os seus cerca de 200 passageiros tinham já desfrutado da viagem pelo mar Vermelho e entrado no golfo de Áden, através do estreito de Bab el-Mandeb. Ansiavam agora por poder explorar Mombaça, a paragem seguinte.

Às primeiras horas do dia 5 de novembro, 5h30 hora local, e a cerca de 100 milhas náuticas ao largo da costa somali de Banaadir, a maioria dos passageiros a bordo dormia ainda profundamente. Na ponte, a atividade decorria como habitualmente: verificando a posição de outros navios no ecrã do radar

e mantendo sob vigilância as pequenas embarcações de pesca que podiam atravessar-se à frente do casco do navio, com o maior desrespeito pelo direito de passagem. De repente, dois pequenos barcos aceleraram em direção ao navio. Na ponte, os tripulantes ficaram, primeiro, desorientados e, depois, alarmados: os homens a bordo dos barcos empunhavam espingardas de assalto e lança-granadas-foguetes (RPG). Os tripulantes na ponte devem ter sentido o coração a bater ao compreenderem que estavam perante um ataque de piratas; se bem que tivesse havido alguns incidentes deste género nos meses anteriores, tinham ocorrido muito mais perto da costa e visado apenas embarcações locais mais pequenas – não um navio de cruzeiros ocidental topo de gama. Era uma situação completamente inédita, os piratas atacarem um navio deste tipo.

Surpreendido ou não, o capitão Sven Erik Pedersen não perdeu tempo a dar o alarme e a aumentar a velocidade do *Seabourn Spirit*. O seu plano era ultrapassar e neutralizar os dois minúsculos barcos de fibra de vidro com 7 metros de comprimento, e talvez até mesmo embater num deles e fazê-lo virar. A equipa de segurança do navio, alertada pelo alarme, entrou de imediato em ação: Michael Groves, antigo agente policial, decidiu atingi-los energicamente com uma mangueira de alta pressão, na esperança de lhes afundar as embarcações, enquanto o chefe da segurança, o antigo soldado gurca Som Bahadur, ativou a «arma sónica» do navio, emitindo um som de alta frequência capaz de perfurar os ouvidos, que desencorajou os atacantes de se aproximarem demasiado. A combinação de manobras evasivas, mangueiras de alta pressão e arma sónica revelou-se suficiente para repelir os piratas, que desapareceram no meio da neblina matinal. À exceção de Som Bahadur, que sofreu ferimentos ligeiros provocados por estilhaços, mais ninguém ficou ferido, apesar de um dos RPG ter perfurado o casco do navio, danificando um camarote; outro disparo fizera ricochete na popa, sem causar danos.

Resumindo, aquilo que poderia ter sido uma prolongada crise de reféns terminara numa fuga bem-sucedida para o próprio navio e para os seus tripulantes e passageiros. Principalmente por motivos de segurança, o navio seguiu diretamente para Port Victoria, em vez de fazer a escala em Mombaça que estava inicialmente planeada. Daí, navegou para Singapura, onde chegou na data prevista e onde os passageiros desembarcaram com uma história fantástica para contar.⁴

Nos anos que se seguiram, a comunidade internacional habituou-se a estes atos ousados da pirataria somali. Contudo, em novembro de 2005, este incidente era tão invulgar que muitos observadores, incluindo Anthony Downer, à data ministro dos Negócios Estrangeiros da Austrália, hesitaram em classificá-lo de pirataria – para eles, tratava-se mais de um ato de terrorismo marítimo, levado a cabo talvez pela Al-Qaeda. Como podiam dois grupos de quatro piratas aspirarem alguma vez a sequestrar um moderno navio de 134 metros de comprimento com várias centenas de pessoas a bordo? Argumentavam que oito homens nunca teriam conseguido manter todas as pessoas sob controlo. Só gradualmente a realidade se impôs: sim, tratara-se de um ataque pirata, e não, os implacáveis piratas somalis armados com espingardas de assalto e RPG não hesitariam em tentar sequestrar dezenas, ou mesmo centenas, de passageiros e tripulantes facilmente intimidáveis e na sua maioria desarmados. A partir daí, os piratas das Caraíbas da ficção tiveram de disputar com os piratas reais da Somália as manchetes da imprensa e a «Imaginação Popular sobre o bom navio».⁵ Algumas das audaciosas operações dos piratas somalis chegaram mesmo ao grande ecrã: o atabalhado sequestro do porta-contentores norte-americano MV *Maersk Alabama* foi tema de *Capitão Phillips*, êxito de bilheteira com Tom Hanks como protagonista.

Em abril de 2009, o *Maersk Alabama* transportava ajuda alimentar destinada à Somália, então assolada pela fome. Devido à péssima situação de segurança nos próprios portos da Somália,

o navio dirigia-se para o porto queniano de Mombaça, o que significava que o navio tinha ainda de atravessar as águas infestadas de piratas à volta da costa somali. E, de facto, a 8 de abril, a cerca de 240 milhas náuticas ao largo da província semiautónoma somali de Puntlândia, um esquife com quatro homens armados aproximou-se do navio, que navegava a baixa velocidade. À semelhança dos tripulantes do *Seabourn Spirit*, os dos *Maersk Alabama* recorreram a manobras de evasão para neutralizar os piratas e impedir que entrassem a bordo. Embora tivessem conseguido inundar o esquife dos piratas, os somalis lograram entrar a bordo. A tripulação recuou para uma segunda linha defensiva, sob a forma de uma «cidadela» (algo semelhante às salas de pânico que existem em alguns apartamentos de luxo), para onde conseguiram retirar-se e de onde conseguiram pedir ajuda para controlar o navio. No entanto, mais uma vez, os homens do *Maersk Alabama* não tiveram sorte: se bem que a maioria da tripulação, inteiramente composta por americanos, tivesse conseguido chegar a tempo à cidadela, o comandante do navio, capitão Richard Phillips, e o responsável técnico assistente, Zahid Reza, foram surpreendidos pelos piratas e feitos reféns. Espantosamente, a tripulação do capitão Phillips também conseguiu fazer um refém: nada menos do que o próprio líder dos piratas, que forçara Zahid Reza a mostrar-lhe o interior do navio, que foi dominado pelo maquinista-chefe Perry à porta da casa das máquinas. Seguiu-se um impasse dramático: de um lado, os restantes três piratas com o capitão Phillips como seu refém, do outro, os 19 tripulantes americanos com o chefe dos piratas como seu cativo. Após algumas negociações frenéticas, decidiu-se que os dois reféns seriam trocados e que os piratas seriam autorizados a abandonar o navio a bordo de um dos salva-vidas cor-de-laranja do *Maersk Alabama*, uma vez que o seu próprio esquife fora, entretanto, afundado. Mas os piratas não cumpriram o acordo e zarparam com o capitão Phillips ainda como seu refém.

Alertados pela restante tripulação, chegaram rapidamente ao local vários navios de guerra dos Estados Unidos, que depararam com uma situação peculiar de sequestro: quatro piratas somalis bem armados mantendo um refém a bordo de um salva-vidas de 8 metros e meio em águas agitadas. A crise teve rapidamente o seu desfecho. Com um dos piratas a bordo do *USS Bainbridge* para as negociações, os atiradores especiais SEAL da Marinha foram inesperadamente presenteados com três alvos limpos: um dos piratas estava claramente visível – embora, inquietantemente, apontasse uma espingarda de assalto à cabeça do capitão Phillips –, enquanto os outros dois se inclinavam pelas janelas do salva-vidas para apanhar ar fresco. Um par de tiros disparados com perícia e os três piratas foram mortos e o comandante Phillips libertado. O único pirata sobrevivente foi mais tarde condenado a 33 anos e 9 meses numa prisão de alta segurança nos Estados Unidos.

Atualmente, os somalis não são os únicos que arriscam a vida em atos de pirataria, na esperança de enriquecerem. Existem também bastantes nigerianos dispostos e capazes de fazer o mesmo no golfo da Guiné, ao mesmo tempo que os incidentes de pirataria no estreito de Malaca e no mar do Sul da China estão novamente a aumentar.

A pirataria está em crescendo – não apenas nas manchetes noticiosas e nos grandes *franchises* de entretenimento, como também em muitos documentários, artigos e livros acerca do tema, e conferências académicas organizadas por todo o mundo. No seu conjunto, têm abordado as razões por que o número de ataques piratas começou a aumentar substancialmente a partir da década de 1980: o início da globalização e da liberalização do comércio no final da década de 1970 traduziu-se num aumento significativo de tráfego marítimo, enquanto o colapso da União Soviética e o final da Guerra Fria, cerca de uma década mais tarde, resultou no desaparecimento de navios de guerra de muitas áreas que anteriormente patrulhavam. Do ponto de vista dos

piratas, isto significava que havia agora mais alvos para saquear e um risco muito reduzido de serem capturados. Além disso, têm sido publicados vários estudos aprofundados sobre «o que motiva os piratas», que examinam as decisões individuais para alguém se tornar pirata nos tempos atuais. Porém, por mais interessantes e aprofundados que esses estudos sejam, traçam um quadro assimétrico, uma vez que se focam invariavelmente em regiões específicas, sem estabelecerem comparações entre as várias regiões afetadas hoje em dia pela pirataria e ao longo dos séculos. Desta maneira, deixam várias questões por abordar. As razões que motivam certos indivíduos a tornarem-se piratas serão as mesmas que no passado? Em que é que as atividades dos piratas atuais se comparam com as de épocas anteriores? Haverá lições a tirar das tentativas históricas de travar a pirataria que nos possam ajudar presentemente? E, mais importante, se o poderio naval é hoje maior do que nunca, porque é ainda não conseguimos pôr termo à pirataria de uma vez por todas? Porque é que a pirataria persiste, aparentemente contra todas as probabilidades? Este livro responde a estas perguntas, focando-se na jornada dos piratas através dos tempos: *tornar-se pirata, ser pirata e, por fim, abandonar a pirataria*.⁶

A pirataria tem uma longa história e tem-se verificado em várias regiões marítimas de todo o mundo: não podemos falar de uma «carreira típica de pirata». Para destrinçar as continuidades e descontinuidades da pirataria através das várias culturas e dos vários períodos, a jornada do pirata vai ser subdividida segundo critérios geográficos: o Mediterrâneo e os mares do Norte e do Oriente têm sido palco de grandes surtos de pirataria numa época ou noutra, e estas serão as principais regiões analisadas neste livro. O livro está igualmente subdividido em três períodos históricos. A Parte I foca-se no período entre 700 e 1500 d. C., quando aquelas três regiões marítimas estavam ainda, em grande medida, isoladas umas das outras e constituíam cenários distintos para as atividades piratas, sem que houvesse

polinização cruzada entra elas. A Parte II vai de 1500 a 1914, período em que as potências marítimas europeias alcançaram a supremacia em relação aos anteriormente poderosos «impérios da pólvora» (o Império Otomano, a Índia Mogol e, um pouco mais tarde, a China da dinastia Qing), através da monopolização gradual de «quatro fontes de poder social: as relações ideológicas, económicas, militares e políticas (IEMP)».⁷ A Europa também ganhou uma influência crescente na massa terrestre, passando de controlar 7 por cento desta em 1500 para 35 por cento até ao ano 1800 e, «em 1914, quando esta época teve o seu fim repentino, controlava [...] 84 por cento da terra do planeta».⁸ Veremos que, apesar de as manifestações locais de pirataria terem persistido, a contínua ingerência das potências europeias nos assuntos regionais agravou o problema da pirataria, quer através da importação de tipos de navios e armas ocidentais, quer somando piratas e aventureiros ocidentais a uma mistura já de si volátil.

Por último, a Parte III dedica-se aos anos que vão de 1914 até ao presente, a fim de analisar de que maneira a pirataria evoluiu, ou degenerou, no atual período da globalização.

UMA BREVE NOTA SOBRE AS DEFINIÇÕES

Dois conceitos fundamentais que encontraremos com frequência neste livro precisam de ser aqui mencionados: *piratas* e *corsários*. Como veremos, ambos os tipos de predadores marítimos usam as mesmas táticas e levam a cabo operações muito semelhantes – a diferença reside em que os piratas atuam por sua iniciativa, enquanto os corsários (o termo deriva do latim *cursarius*, assaltante) agem ao abrigo de uma autorização legal, encarregados de uma missão. Esta diferença crucial é cuidadosamente refletida na definição de pirataria dada pelo *Oxford English Dictionary*: o «ato de praticar roubos, raptos ou violência no mar ou a partir

do mar, *sem* autorização legal».⁹ Por extensão, o corso pode ser definido como o ato de praticar roubos, raptos ou violência no mar ou a partir do mar, *com* autorização legal. Muitos dos protagonistas que vamos conhecer situam-se numa área bastante cinzenta, operando algures entre a pirataria ilegal e o corso legal – razão pela qual é delicado incluir os corsários na discussão que vai seguir-se.