



2014 foi um ano “muito especial” para ALIDE. No primeiro trimestre participamos do Exercício Obangame Express, um esforço multinacional para treinar as marinhas africanas do Golfo da Guiné nas mais modernas técnicas de abordagem e práticas de abordagem no mar. Nesse segundo trimestre fomos ao Golfo do Áden, na costa leste da África para acompanhar a Operação Atalanta, missão antipirataria europeia, sendo um dos primeiros meios jornalísticos do Brasil a fazer isso.

Introdução

O Golfo de Áden fica encerrado ao sul pelo chamado “Chifre da África” e ao norte pela península Árabe, sendo a conexão marítima existente entre o Mar Vermelho e o Mar da Arábia. Essa é a rota obrigatória para todas as embarcações que passam pelo Canal de Suez, levando bens do continente asiático para o europeu e vice versa, a rota comercial mais movimentada do mundo. Mas como tudo vem com um preço, esta região, também é conhecida pelos constantes ataques de piratas somalianos aos navios mercantes que por aqui trafegam. Estes ataques de piratas ganharam rapidamente as manchetes do noticiário internacional destacando o seu alto nível de violência que, em alguns casos, terminou como assassinato de seus tripulantes.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=0|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=5|limitcount=5}

Em dezembro de 2008, para combater esta ameaça foi criada a pedido do Secretário-Geral das Nações Unidas uma missão naval cujo objetivo seria proteger os navios mercantes que realizassem o transporte de alimentos do Programa Mundial de Alimentos, (WFP - World Food Program) da FAO na costa oriental da África.

Para entender a natureza desta missão e acompanhar o seu dia-a-dia, ALIDE embarcou por 16 dias no SPS Relámpago, P-43, um dos “Buques de Acción Multipla” (BAM), a mais moderna classe de navio de patrulha oceânico da Armada de España. Projetado e fabricado pelo estaleiro espanhol Navantia, esta é uma moderna plataforma multimissão adequada para atender os mais diversos tipos de situações existentes naquela região. Durante nosso embarque não houve qualquer ataque pirata às embarcações que estivessem navegando por aquelas águas, mas testemunhamos como e porque a pirataria moderna segue existindo e o motivo pelo qual as embarcações hoje já podem trafegar pelo Golfo de Áden com segurança.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=10|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=15|limitcount=5}

Embarcando.

Este não foi um exercício, foi uma missão operacional no Golfo de Áden que ainda é uma zona de conflito, onde a preocupação com a segurança é algo fundamental. Ainda que abrigados

pela proteção da Armada de España, aqui nós somos os alvos, passíveis de sofrermos algum tipo de ataque, até mesmo de sermos sequestrados. Ainda que a viagem como um todo tenha sido tranquila, este era um pensamento que nunca realmente deixa a cabeça.

O Chifre da África é uma localidade remota e nosso embarque ocorreu na capital do pequeno país Djibuti, uma ex-colônia francesa instalada na região do Bab el-Mandeb, o estreito que é a “boca” ao sul do Mar Vermelho. Deixamos o Rio de Janeiro no dia 15 de maio, numa viagem de 25 horas onde apenas o voo até Paris levava 11 horas.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=20|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=25|limitcount=5}

O avião da Air France aterrou no Aeroporto Internacional do Djibuti às sete da manhã do dia 17 de Maio. Nessa hora o termômetro exterior já marcava 38°C, uma temperatura típica de um dia de verão, me informou a comissária que, com um sorriso, desejou um “Boa Sorte!” antes de desembarcarmos da aeronave.

Em terra o Cdr. Krasper da Royal Navy nos guiou nos procedimentos para a requisição do visto de entrada, concedido na hora com o pagamento da taxa de US\$90,00. No Hotel, conversando com o seu (improvável) gerente brasileiro, aprendemos um pouco sobre a vida no Djibuti. Recentemente houve um aumento do sentimento antiamericano no país, num momento em que as forças extremistas vêm ganhando terreno nas áreas fronteiriças com a Etiópia e, principalmente, com a Somália. Atualmente é a imigração ilegal que representa um temor muito grande para o governo.

Dividindo o aeródromo com o aeroporto civil fica a Base Aérea Colonel Massart (BA.188) da Armée De L’Air, a Força Aérea Francesa, atualmente conta com cerca de 1500 militares, que lá operam sete Mirage 2000C, e três Mirage 2000D, além de dois cargueiros táticos Transall C-160 reconfigurados como aeronaves de Inteligência. Durante nossa passagem por Djibuti quatro caças Rafale estavam na base realizando missões cujo objetivo não pode ser divulgado.

Atrelado a Base, está o grupamento de Patrulha Aérea da Missão Atalanta que é composto de duas aeronaves P-3C que se revezam nas missões. Uma delas pertence à Luftwaffe alemã e a outra ao Ejército del Aire espanhol, cujo oficial mais graduado, na época desta visita, comandava o grupamento internacional e com quem voamos uma missão noturna de esclarecimento.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=30|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=35|limitcount=5}

Contudo, a presença militar internacional que mais se destaca naquele país é a dos Estados Unidos. Eles ocupam a área oposta da pista de pouso, uma antiga base desativada da Legião Estrangeira. Este “Camp Lemonnier” é considerada hoje uma base de vital importância estratégica para os EUA, cujos meios aéreos são por isso mantidos em sigilo. No entanto dava para identificar pelo ao menos cinco ou seis aeronaves de transporte, entre elas um grande C-5 Galaxy cuja silhueta é naturalmente difícil de esconder e oito caças F-18 Super Hornet cujas caudas duplas conseguimos contar através dos muros que cercam a base americana.

Sabe-se também que do Camp Lemonnier operam um grande número de aeronaves não-tripuladas, Predators e outros drones, cujas missões são mantidas em completo e absoluto segredo. Um dos poucos vestígios que denuncia essa atividade é a presença de radares gigantes, assim como um grande número antenas de comunicações.

No Djibuti também está localizada uma das maiores instalações diplomáticas dos EUA no exterior. A Embaixada dos EUA no Djibuti impressiona pelo tamanho e pelos altos muros que a cercam. O formato externo do complexo mais se assemelha a uma prisão, com uma cúpula que parece estar localizada no seu meio. Ao redor desse complexo gigante, existe ainda um grande número de residências destinadas aos diplomatas e aos militares da Base Aérea. A

segurança na área também impressiona, e não somente pelo aparato, mas pela alta fortificação.

Vendo isso tudo a dúvida que ficou foi “estamos realmente seguros? Será que estamos em uma zona de guerra, mesmo estando fora da Somália?” E não demorou muito para que boa parte destas perguntas fossem respondidas. Na manhã seguinte o gerente do hotel avisou sobre a ocorrência de um pequeno atentado em um bar ocidental na cidade, relatando que caso eu saísse do hotel que o fizesse acompanhado. Bastando isso para que o aparente clima de tranquilidade da capital logo mudasse para uma estranha tensão.

Naquele dia tínhamos uma entrevista com o Korvetten-Kapitän Lars Dorman, da Marine Alemã, responsável pela comunicação social da Missão Atalanta. Kapitän Dorman contou sobre a missão que, estranhamente, consegue ser ao mesmo tempo simples e complexa. Essa aparente dicotomia deriva em parte do seu objetivo corriqueiro, a escolta dos navios mercantes do World Food Program o Programa Mundial de Alimentos que levam mantimentos dos mais diversos tipos à Somália. No entanto, sendo a região tão grande e os desafios logísticos tão expressivos, a situação operacional se complica dramaticamente.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=40|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=45|limitcount=5}

O Caso Somália.

Não é de hoje que a pirataria existe naquela região do globo e nem que a situação da Somália fica crítica. Para compreender esta história teremos que voltar até os tempos do Antigo Egito. Na antiguidade a região da Somália era um importante centro de comércio onde riquezas extraídas do mar eram levadas até os mercados do Egito, abastecendo a necessidade crescente de consumo do Império dos Faraós. Depois disso, as subseqüentes idas e vindas do Império Romano e o eventual crescimento do Islã do outro lado do Golfo, as guerras de

expansão islâmicas e a migração devido ao crescimento comercial decorrente disso acabaram por converter a população da região também ao islamismo.

Naquelas épocas a pirataria já existia, refletindo o aumento do número de navio passavam pela região carregados de bens valiosos como ouro, vinho, azeite e alimentos. Eventualmente, a região perdeu força junto com a decadência dos Impérios locais e o crescimento europeu. Essa alteração histórica acabou minando o comércio da Somália, movendo-o um pouco mais para cima no mar vermelho.

Quando Alexandre o Grande ordenou a construção do primeiro canal que ligou o Mar Vermelho ao Rio Nilo a decadência e o destino periférico da região já estava selada. Com o desmantelamento do Império Alexandrino o canal acabou destruído e esquecido.

A Somália somente voltaria ao mapa europeu quando o império inglês tentou, sem sucesso, colonizar a região devido à resistência que o povo local que se impôs ao regime britânico. Nesse período, surgiu uma empreitada Francesa e Egípcia dando início a construção de um canal que ligasse o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo. Esta obra reduziria o tempo e distancia da viagem entre as metrópoles europeias e os colonos no leste da África e Ásia.

No fim da construção, o Egito engolido por dividas é obrigado a vender a sua parte no Canal para os Britânicos. Com isso os Britânicos conseguiram por um curto período de tempo colonizar a Somália junto dos Italianos ficando lá até 1941.

Somente em 1960 as regiões antes separadas por potencias europeias conquistam sua independência e formam um único país, a República Democrática da Somália. Nesse tempo a Somália se tornou um dos países com maior liberdade de mercado da África, no entanto a corrupção e as disputas tribais levam o país a uma onda de conflitos internos que aos poucos minam as estruturas do Estado. No ano de 1992 o Conselho de Segurança da ONU através da Resolução 751, estabelece uma missão composta de 3.500 militares para que, baseados nos princípios do Capitulo VI da Carta das Nações, empreenderiam uma missão de “PeaceBuilding” naquele país.

Os Estados Unidos assumiram o comando e grande parte da responsabilidade desta missão. A força multinacional foi encarregada de impor o fim aos conflitos internos, e embora o problema

da distribuição de alimentos estivesse em queda, o episódio retratado no Filme “Black Hawk Down – Falcão Negro em Perigo” mostrou as falhas operacionais de uma missão cujo objetivo era capturar um dos líderes de grupos insurgentes daquele país. Isso culminou com a morte de mais de 1600 somalianos e 17 soldados americanos, que sob pressão da opinião pública interna acabaram retirando seus soldados de lá.

Desde então, diversas missões das Nações Unidas tem tentado auxiliar na estabilização do país, porém os conflitos são sempre recorrentes e a violência que os acompanha é de uma magnitude tal que reduz o auxílio, ou o interesse, das nações ocidentais naquela intervenção humanitária.

Identificado como um “Estado Falido”, conforme resolução das Nações Unidas, a Somália perdeu totalmente a capacidade de fiscalizar as atividades de navios estrangeiros na sua Zona Econômica Exclusiva. Por isso, a presença de navios estrangeiros de grande porte pescando na Somália foi ao seu ápice. Essa concorrência assimétrica desestruturou o sistema de pesca artesanal tradicional, provocando uma crise alimentar ainda maior naquele país. Para piorar a situação, em meados dos anos 90, uma empresa contratada pelo governo Italiano para o descarte responsável de material radioativo oriundo das usinas term nucleares daquele país se aproveitou da falta de controle nos mares da Somália para ilegalmente despejá-lo naquela região se qualquer preocupação ambiental.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=50|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=55|limitcount=5}

A Pirataria

Como dito antes, a pirataria é um fenômeno muito antigo. Pessoas com intenções mais diversas atacavam e capturavam navios de outras partes, matando as suas tripulações. Porém o termo pirataria para o nosso conhecimento geral acaba se associando às imagens do filme

“Piratas no Caribe”. Seres humanos de aparência suja, usando bandanas, bêbados cujos navios carregam a bandeira preta com um par de fêmures e uma caveira logo acima.

Essa atividade corsária, de fato o ganha-pão do Império Inglês no Século XVI, saqueou regularmente os Galeões Espanhóis que levavam para a Europa as riquezas das colônias americanas. Essa prática foi um dos fatos motivadores para a batalha naval de Gravelines em 1588 que terminou com a derrota da Invencível Armada Espanhola e com o fim a hegemonia Espanhola no mundo.

A pirataria nos tempos atuais está muito longe dos cenários Hollywoodianos que estamos tão acostumados a ver. Uma exceção, talvez, seja o filme recente “Capitão Phillips”. Para entender a pirataria naquele país é preciso somente observá-la como um fruto da ausência do poder estatal, o único capaz de restringir efetivamente essa atividade no mar.

Um argumento amplamente divulgado no ocidente explica a pirataria na Somália como derivado direto das sanções econômicas colocadas sobre o país. Também, da prática da pesca ilegal por frotas de navios pesqueiros industriais estrangeiros da Europa e Japão e do descarte de materiais tóxicos ilegais no mar. Teria sido o impacto combinado destes elementos externos na atividade econômica pesqueira, que empurrou os pescadores artesanais locais a abraçar a pirataria. Mas para nossos interlocutores na Operação Atalanta isso foi essencialmente uma “boa desculpa” dada pelos chefes daqueles povos. Isso seria uma motivação simples, porém eficaz, para envolver cada vez mais a população daquele país no jogo da pirataria. O objetivo maior mesmo seria o de enriquecer os chefes tribais e permitir que eles tivessem os pretextos e os fundos para adquirir armas no mercado internacional, aumentando os conflitos internos ao ponto de terem como conquistar o poder no país.

Nenhuma documentação que corroborasse esta tese foi apresentada pelos europeus, mas, este discurso foi citado diversas vezes durante as nossas entrevistas, demonstrando a intenção de conectar o agravamento da pirataria à uma rede interna de corrupção cujo interesse maior estaria em alguns casos conectada com à tentativa de tomada do poder na Somália, usando a força se preciso.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=60|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=65|limitcount=5}

Não foi revelado o número de grupos piratas que existem na Somália, muito menos quantos destes estão sendo monitorados constantemente pelos europeus através de um amplo sistema de coleta de inteligência via aérea. Mas ficou claro que cada grupo pirata atua numa região e, que, embora aparentassem ser muito desorganizados a princípio, na verdade agora eles possuem uma estrutura bem definida de comando.

Isso contradiz, em muito a noção que se tem no ocidente da pirataria ser apenas um fato isolado, e que os grupos que realizam a abordagem não estariam sob o mando ou julgo de um poder centralizado.

Outro ponto que corrobora essa conclusão é a própria forma de como os fatos foram se desenvolvendo, nos contou um oficial que preferiu não se identificar: “Assim que os primeiros ataques foram reportados, os navios mercantes começaram a navegar cada vez mais distante da costa da Somália. As pequenas lanchas capazes de atingir 25 nós usadas nos ataques obrigatoriamente teriam que estar apoiadas por outra embarcação maior, que chamamos de navio-mãe. Isso só pode ser feito com muito dinheiro, afinal, esses barcos são caros. O que nos leva a conclusão de que um único navio-mãe era usado como meio de apoio para muitos outros pequenos barcos realizarem as suas abordagens.”

Kapitän Dorman, por sua vez, lembrou que as pessoas envolvidas nessas atividades parecem não possuir o medo de morrer e que por isso estão dispostas a arriscar tudo pela possível recompensa. Por esse motivo, um dos trabalhos mais extensos dos militares europeus na região tem sido uma tentativa de realizar abordagens aos barcos somalianos no mar para conversar com a população local sobre como a atividade pirata pode ser perigosa. Este é um fato não mais ignorado pelos locais.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=70|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=75|limitcount=5}

Embarcando

No segundo dia em Djibouti chegou a informação de embarcaríamos um dia antes do previsto para evitar qualquer possível atraso ou situação que impedisse a nossa partida no dia 20 de maio. Chegando ao Porto a segurança parece ser falha no início, mas conforme vamos nos aproximando do local de atracação dos navios de guerra estrangeiros, um grande número de Marines dos EUA e seus jipes HMMWV (os “Humvees”) simplesmente surgem nos espaços existentes entre os contêineres empilhados, visíveis também passam a ser as câmeras de segurança e as altas cercas de arame com avisos em inglês, francês e árabe dizendo “DO NOT OVERPASS”. No porto de Djibouti a segurança dos navios americanos no mar é realizada por três lanchas Sea Ark armadas com duas metralhadoras .50 nas laterais e uma M240 7.62mm na proa. Estas lanchas são operadas pelo Coastal Riverine Squadron-1 Forward Wave 2, uma unidade criada para evitar a repetição do ataque terrorista que vitimou o destróier USS Cole no Yemen em 2000.

Fomos recebidos a bordo pelo Capitán de Corbeta Isidoro Junguito Carrón, Comandante do BAM P-43 Relámpago, que logo nos apresentou seu Imediato e indicou nosso camarote e as principais áreas do interior do navio. O Relámpago chegou a Djibuti vindo de uma extensa viagem ao redor da África, uma vez que a base do navio fica em Las Palmas nas Ilhas Canárias. Esta rota deu à Armada de España a oportunidade de visitar alguns portos africanos durante a viagem, tanto para o adestramento da tripulação quanto para realizar visitas protocolares, a boa e velha diplomacia naval em ação. Neste primeiro trecho da viagem dois tripulantes passaram mal depois do navio suspender de Madagascar, por isso, eles tiveram que ser enviados de volta a Espanha ao chegar a Djibuti em um Airbus A310 do Ejército del Aire espanhol.

Ainda assim, o navio estava lotado com seus 92 postos totalmente ocupados. O navio carregava, adicionalmente, um destacamento de Forças Especiais de Combate e um 2º Sargento da Marinha do Djibuti que seria o responsável pela tradução entre os diferentes idiomas usados na missão, entre eles o Somali, Árabe, Francês, Inglês e alguns dialetos locais. Esta função era algo muito importante, como destacou o Kapitän Dorman, pois a comunicação é algo fundamental na operação, afinal sem ela nada se pode fazer.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=80|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=85|limitcount=5}

A partida do navio patrulha espanhol estava prevista para ocorrer às 8 da manhã, porém o imenso Navio Tanque e de Apoio Logístico USNS Tippecanoe do Military Sealift Command da US Navy atrasou um pouco para terminar a atracação. O USNS Tippecanoe (T-AO-199) é um Navio Tanque da classe Henry J. Kaiser, deslocando 42000 toneladas e medindo 206 metros de comprimento com 29.7 metros de boca. Capaz de desenvolver velocidades de 20 nós e levar a bordo 28000 metros cúbicos de combustível (diesel e JP-5). Este navio tem uma tripulação de 103 homens e mulheres, em sua maioria civis, e naquele momento entrava na área de atracagem onde antes tinha estado o USNS Pecos (T-AO 197) da mesma classe.

A manobra de saída foi em muito facilitada pelos recursos do navio que, apesar das águas estarem um pouco turbulentas, dispensou o uso de rebocadores para iniciar sua rota rumo à Somália. Foram dois dias navegando até o Relâmpago alcançar o ponto previsto ao largo do vilarejo Caluula posicionado no exato cúspide do Chifre da África.

Os quatro primeiros dias no mar sem incidentes foram úteis para aliviar um pouco as tensões de se estar em território perigoso. Mas logo o clima de aparente calma foi quebrado pela notícia de que outro atentado a um bar de ocidentais havia matado alguns militares dos Países Baixos, ferido Espanhóis, Americanos e Alemães. Nesta ocasião o comando do navio aproveitou para realizar os primeiros briefings de segurança bem como realizar um exercício de evacuação com toda a tripulação. Os recém-embarcados, em especial, foram orientados a respeito de quais eram as áreas livres para circulação e sobre quais eram as áreas restritas, uso de coletes salva vidas, rotas de escape, procedimentos no caso de invasão e no caso de abordagem, aproximação de embarcação suspeita, entre outros.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=90|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=95|limitcount=5}

Na navegação para a Somália passamos pelo corredor internacional criado pela IMO para as embarcações que tem como rumo a região do Mar Vermelho e/ou o Canal de Suez. Nessa região era possível testemunhar a grandiosidade do trafego marítimo naquele local. No radar de contatos tínhamos em media 18 contatos identificados chegando a 31 em seu ápice. Contudo, ainda com o trafego marítimo bem movimentado o navio permanecia sendo conduzido por apenas duas pessoas no passadiço, apenas um oficial e um praça. Por vezes, entre os contatos, era possível ver navios de outras Marinhas como foi o caso do destróier KDX-II coreano Gang Gam-chan (DDH-979), o destróier japonês Ônami (DD-111), a fragata Brahmaputra (F31) e OPV Suvarna (P52), ambos da Marinha Indiana; a fragata Cassard da Marinha Francesa (D614) e a fragata Cristóbal Colón (F105), a mais recente fragata AEGIS da classe Álvaro de Bazan da Armada Espanhola. Nesta viagem um contato inusitado que cruzou com o Relâmpago no Golfo de Áden foi o Pelorus, um super-iate de 115m de comprimento recentemente adquirido por um bilionário árabe.

Pelo corredor patrulado passam mais de 40 navios por dia em direção aos portos da região e ao Canal de Suez. Por ali os números anualizados sempre impressionam, sendo mais de 15 mil navios por ano cruzando o canal.

Sempre que atravessavam a região patrulhada pelos navios ocidentais os navios mercantes eram obrigados a aumentar a velocidade para aproximadamente 20 nós, ou o mais rápido que pudessem ir, como forma de impedir, ou ao menos tentar inibir, o ataque dos piratas. Outros navios menos rápidos possuem sistemas defensivos como jatos de agua montado com as mangueiras do sistema de combate a incêndio. Outros, adicionalmente, colocaram arame farpado ao redor de todo o navio para coibir ou retardar o avanço dos piratas em direção ao seu convés.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=100|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=105|limitcount=5}

Mais recentemente começou a virar comum o uso de pessoal de segurança armado a bordo para responder aos ataques piratas. Porém, nem todos os países permitem que seus navios usem disto. Em uma conversa no passado, um dos tripulantes do Relâmpago comentou que é muito comum a ocorrência de “acidentes” entre estas seguranças e outras embarcações que desavisadas se aproximam muito dos navios. Isso ocorre porque eles são instruídos a abrir fogo a qualquer e menor ameaça. Segundo ele “Muitos pescadores já morreram por aqui unicamente porque estavam onde não deviam e nem ao menos sabiam disso.”

A Missão Atalanta não é a única a operar constantemente na região, embora não se fale muito, quando perguntamos em terra sobre a convivência dos navios da EUNAVFOR com outras Marinhas o Comandante desconversa e afirma apenas que são cordiais. Mas nós ouvimos relatos de que algumas embarcações não possuíam muito critério para definir um alvo em potencial e simplesmente atiravam no primeiro alvo que viam em seus radares que tivesse uma movimentação suspeita, uma prática aparentemente recorrente entre Russos e Indianos.

Chegando na Somália

Depois de alguns dias navegando, finalmente chegamos ao ponto determinado para que realizássemos os contatos com os moradores locais. Pela primeira vez, os objetivos da nossa missão ficaram totalmente claros para tripulantes e para nós também. Realizaríamos um “friendly approach” para ouvir os relatos dos moradores locais visando investigar a existência de atividades suspeitas naquela região.

Coube ao Chefe de Operações do navio realizar um briefing da atividade para todos os envolvidos. Mais cedo naquele dia a aeronave embarcada, um Sikorsky SH-60B Seahawk, realizara um voo sobre a região para detectar qualquer movimento, As imagens geradas foram comparadas com as fotos tiradas pelo voo noturno do P-3C para mostrar aos integrantes das forças especiais quais as informações estavam sendo buscadas.

Foi estabelecida uma proibição de circulação pelos conveses exteriores do navio, e o representante da ALIDE foi instruído a permanecer no passadiço. Este era um ponto de visibilidade limitada, mas deu para acompanharmos o embarque e o “despegue” da lancha rápida que iria auxiliar a abordagem.

O P-43 possui duas estações de lançamento de embarcações, uma em cada bordo do navio. A preparação da lancha acontece em aproximadamente 5 minutos e é seguida de passos simples como a abertura da porta, içamento da lancha do berço, o braço do guindaste rebate uns 40 graus levando o RHIB para além da lateral do navio, é dada partida no motor da lancha que é conduzida por dois tripulantes do navio, e quatro membros de forças especiais e o interprete descem em seguida pela escada “quebra-peito” até a lancha.

Antes do embarque o Grupamento Tático de Combate, composto de um oficial, um sargento e dois soldados realiza a checagem nos equipamentos de segurança, munição, armas, coletes salva vidas, rádios, coletes a prova de balas e capacetes. Os fuzis Heckler-Koch (HK) G36K calibre 5,56x45mm não são destravadas até que o embarque na lancha esteja terminado.

As operações são conduzidas pelo chefe de operações que, a todo o momento, transmite as informações recebidas por mensagem instantânea para o comando da missão Atalanta no Reino Unido. A aproximação é feita inicialmente pela popa da embarcação a ser abordada, segue com uma verificação de bordos e então é realizado o contato com a embarcação suspeita.

As perguntas feitas aos somalis primeiro são de verificação da identidade da tripulação com nomes, afinal não há muitos documentos no país, seguido de um questionamento sobre a idade dos tripulantes; razão, proposito e atividade da embarcação.

Seguido esses passos, as forças especiais vão interagindo com os somalianos, oferecendo água mineral e ouvindo as respostas para as perguntas realizadas. Os militares espanhóis tratam desta maneira de apurar a existência de grupos piratas no vilarejo e outras informações que sejam pedidas pelo comando da Missão.

Por solicitação do pessoal do Relâmpago as informações destas conversas não puderam ser transcritas. Mas podemos dizer que nem sempre as respostas dos somalianos permaneceram

cordiais.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=110|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=115|limitcount=5}

A cada contato os questionamentos se iniciavam com o básico: nome da embarcação, tipo da embarcação, bandeira, se tivesse, características visuais, tipos de equipamentos que possuía, materiais encontrados na inspeção, reporte de alguma atividade suspeita ou contrária a abordagem, relatos pessoais dos ocupantes como informações familiares, objetivos da embarcação, se foram encontradas armas a bordo, equipamentos de pesca e etc.

Todas as informações eram traduzidas pelo interprete, o militar do Djibuti, transmitidas por Radio ao chefe de operações a bordo do navio que conseqüentemente eram repassadas ao QG de Northwood, a base da Missão Atalanta.

Para a OTAN a presença de armas a bordo não necessariamente indicaria a iniciativa pirata. Em vários dos barcos pesqueiros inspecionados os tripulantes estavam armados ou com armas brancas (facas e arpões...) ou com fuzis AK-47 com aparência enferrujada. Durante o nosso período embarcado, em nenhum momento a aproximação da lancha espanhola foi tratada com alguma hostilidade. Também foram comuns casos de que navios de pesca, ao notarem a presença do Relâmpago na área, suspendiam as atividades e voltavam ao mar tentando se evadir. Uma atitude muito compreensiva, uma vez que esses povos não estão tão habituados com a presença tão próximo a costa de navios de guerra estrangeiros. Além disso, conceder informações ou ser visto pelas pessoas erradas em contato com os navios estrangeiros poderia significar a morte nos vilarejos onde moram.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=120|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=125|limitcount=5}

O porque das abordagens

O risco de contato com elementos hostis parecia ir se esvaziando com o passar dos dias. As abordagens do Relâmpago seguiam sendo feitas sem qualquer oposição. Os relatos sobre os perigos à navegação no Golfo de Áden, simplesmente não se materializavam nesta viagem. Qual seria o real propósito daquela missão, já que sua pedra basilar é pretensamente a proteção de navios de ajuda humanitária da FAO? Não seria melhor colocar uma escolta para cada comboio de navios? Ou será que estamos tomando parte em uma atividade um pouco maior.

As abordagens executadas pelos espanhóis seguiam o padrão OTAN. A lancha de casco inflável que levou a equipe de abordagem se afastava do barco inspecionado até a hora dos militares terem de ser retirados, e o helicóptero embarcado do Relâmpago mantendo-se no ar com a sua metralhadora .50 lateral mantida permanentemente apontada no barco suspeito. Depois de quatro longos dias realizando abordagens naquela região, seguimos novamente rumo ao corredor internacional para reabastecer o nosso navio. No domingo, 25 de maio, o navio espanhol encontrou-se no mar com o navio de Carga Seca (“Dry Cargo Ship”) USNS Robert E. Byrd (T-AKE-4) do US Military Sealift Command. Este navio mede 210 metros de comprimento e apresenta 45.149 toneladas de deslocamento transporta, e entrega, munição, provisões, carga geral, peças de reposição, água potável e derivados de petróleo para outros navios no mar. Como é praxe neste caso, os dois navios trocaram lembranças durante a faina de reabastecimento.

Na região do “Corredor de Transito Internacionalmente Recomendado”, as missões de esclarecimento aéreo do Seahawk, que até então se limitavam a duas ao dia, uma pela manhã e outra no final da tarde, foram intensificadas passando para três. Foi acrescentado um voo logo depois do almoço. Nessa altura o navio já estava com um horário adiantado em três horas em relação ao horário local espanhol, e exatas dez horas em relação ao horário de Brasília.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=130|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=135|limitcount=5}

Refletindo a nova estratégia de “corações e mentes” no dia 27 de maio um grupo de lideranças da vila somaliana de Caluula foi trazido a bordo para conhecer o Relâmpago e também para negociar o envio em seguida de outro grupo de pessoas, especialmente crianças e velhos que precisavam de atendimento médico. O retorno desta iniciativa foi considerado um sucesso. O Comandante Isidoro nos convidou para uma conversa em seu camarote, onde tivemos a oportunidade de formular a pergunta básica: “afinal o que o SPS Relâmpago estava fazendo na Somália?”

ALIDE – Nós ouvimos, e muitas vezes, que a operação Atalanta tem sido um sucesso porque conseguiu em um período relativamente curto erradicar ou controlar a pirataria. Ao que o Senhor atribuiria o sucesso dessa operação?

Cte Isidoro – Primeiro digo que essa e a segunda vez que participo da Operação Atalanta. Estive aqui em 2009 como imediato de um outro navio espanhol. No início, a operação era muito pouco coordenada, foi algo que precisamos aprender com o tempo, porque a coordenação é fundamental para o êxito da operação. [Hoje] existem [três grandes iniciativas] responsáveis pelo combate à pirataria por aqui. A [Combined Task Force CTF-508 Ocean Shield] da OTAN, a [CTF-465 – Operation Atalanta] da União Europeia e a CTF-151, [criada pelos EUA através da parceria multinacional conhecida como Combined Maritime Forces]. Há ainda outro tipo de coordenação um pouco menor com outros países, no sentido de sabermos quando haverá um comboio, e isso, unido à conscientização sobre a importância do tráfego marítimo mercante tem fortalecido a operação. Dentro do âmbito civil, temos tido uma campanha [focada nos próprios] navios para que eles ficassem atentos a possíveis ataques, as atividades suspeitas e sobre as medidas que eles devem tomar neste caso. Coisas como: como velocidade, rumo, seguir o corredor internacional, etc. Estas medidas têm ajudado de forma mais expressiva, em muito, para a queda brusca nos números de casos de pirataria nos últimos dois anos.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=140|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=145|limitcount=5}

ALIDE- E porque a escolha do BAM Relâmpago, pela Armada Espanhola para a realização dessa tarefa? Quais características desse navio fazem a Armada achar que esta é o navio ideal para o cumprimento da missão?

Cte Isidoro - Eu creio que esse tema é um de meios. O que acontece é que esse navio está capacitado, está pronto, para realizar neste caso a mesma missões que uma fragata da Classe Cristóbal Colón. Talvez até mesmo melhor. Claro que isso depende do fim e do objetivo da missão específica, mas alguns pontos como o baixo consumo de combustível, a capacidade de embarcar um helicóptero de médio porte, no presente caso estamos com um Sikorsky SH-60B Seahawk, dispostas em áreas blindadas, uma em cada bordo do navio, temos duas embarcações infláveis de casco rígido [RHIBs] Zodiac Hurricane 133, finalmente, o fato de termos uma tripulação reduzida. Nesta região existe ainda o agravante de os portos da região serem pequenos por natureza. Os 99 metros de comprimento do BAM facilitam sua entrada nos portos que se saturam relativamente fácil com apenas dois ou três navios atracados. Certamente, temos que observar que em uma missão que demande características de guerra aérea, não temos as mesmas capacidades de uma fragata. Mas para o tipo de missão ao qual a operação Atalanta requer, creio que o BAM é a melhor opção hoje para a Armada, já que fazemos as mesmas missões de forma mais barata e eficaz.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=150|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=155|limitcount=5}

ALIDE – Durante todo o tempo em que a operação está atuando aqui, quais têm sido os

resultados?

Cte Isidoro- Atualmente temos mais de dois anos sem o registro de que alguma atividade pirata tenha tido sucesso, e, em minha opinião, isso mostra o quão bem sucedido temos sido desde o início da operação. Deve-se também dizer e destacar que hoje, diferente do passado, embora ainda haja um receio sobre o trafego marítimo na região não existe nenhum navio que esteja sobre o domínio de piratas e todas as nossas atividades tem sido no sentido de frustrar e eliminar essa ameaça.

ALIDE – E como é feita essa dissuasão? Quais têm sido as medidas adotadas para tentar coibir a existência da prática da pirataria?

Cte Isidoro – Primeiro de tudo é preciso lembrar que a pirataria não é um negócio sustentável porque os invasores estão hoje sujeitos a um poder coercitivo, que começa não no pirata, mas, principalmente, nos investidores que sustentam essa prática. Afinal já é senso comum a existência de pessoas que financiam a pirataria. Contudo, com as medidas que vem sendo tomadas, o retorno financeiro da pirataria tem sido cada vez menor, diminuindo cada vez mais o número de pessoas interessadas em investir nessa atividade. Em segundo, foi a adoção dos tribunais especiais para que os [piratas]presos fossem julgados, a partir das provas devidamente recolhidas. Algumas vezes não conseguíamos incrimina-los como piratas nem julgá-los devidamente. Por isso temos começado a manter um serviço de inteligência cada vez maior com uma maior presença aérea de maneira a conseguir determinar quando um ataque será perpetrado e assim estar prontos para dar uma resposta na devida proporção. Isso tudo alinhado a uma tentativa de ajudá-los a deixar essa atividade.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=160|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=165|limitcount=5}

ALIDE- Como é feita essa ajuda? É uma ajuda Humanitária, econômica?

Cte Isidoro – A União Europeia não tem somente a Atalanta, tem ainda outras missões de apoio à Somália. Apoio no sentido de reforço das instituições políticas e estatais para que o próprio Estado possa ter condições de combater a pirataria por si, ou com o mínimo de intervenção estrangeira. Lembramos aqui que pela resolução das Nações Unidas a Somália é um Estado Falido, ou seja, as estruturas essenciais para o funcionamento do Estado entraram em colapso, não possuindo condições de operar sem que haja uma ajuda externa. A União Europeia tem agido justamente nesse sentido, o de buscar reestruturar essas instituições nacionais da Somália. É óbvio que não acreditamos que isso será uma atividade de curto prazo, porém temos a certeza de que ela é possível com a ajuda da comunidade internacional, de modo até especial a do Brasil, já que seu trabalho no Haiti é reconhecido como um exemplo para reconstrução de Estados que já foram declarados “falidos”. Assim poderemos eliminar o sistema que ajuda e alimenta a pirataria, as pessoas que sem esperança ou desesperadas acabam entrando nessa prática por questão de sobrevivência.

ALIDE – Como é feita a Logística da Missão? Onde e quais são os principais portos que têm sido utilizados ao longo dos anos para o auxílio dos navios? No caso de emergências médicas quais os caminhos e meios empregados?

Cte Isidoro – A base operacional da Atalanta tem sido o porto do Djibuti, uma vez que esse é um dos melhores portos na região. Esse tem sido nosso porto para aquisição de alimentos. Quanto a combustível, a nossa instrução tem sido a de contatar o comando da missão para que o próprio comando envie e solicite aos meios logísticos na área a realização dos procedimentos para o reabastecimento do navio requerente e o consequente pagamento. De preferência há uma busca por navios que estejam na UE, mas a Atalanta nem sempre possui um navio de apoio logístico disponível. Como saída, uma vez que existe uma colaboração entre os navios que estão na região, o comando da operação entra então em contato com eles para solicitar esse auxílio. Um exemplo dessa situação é a própria TF-151 que é liderada pelos EUA cuja missão é fornecer apoio logístico a todos os navios que possuam acordos operacionais em conjunto com a TF-151, ou seja, membro de alguma aliança militar ou até mesmo acordo operacional temporário dessa Task Force com outras que também estão operando aqui. Djibuti tem sido o porto principal, porém sua capacidade limitada de receber apenas dois navios militares por vez nos força a atracar em outros portos não como base operacional, mas sim com pontos de apoio temporário no caso de uma urgência ou necessidade. Atualmente estamos navegando em direção ao porto de Abu Dhabi, não somente por lá termos melhores condições logísticas, mas também por ser um local bom para o descanso da tripulação.

No caso de uma emergência médica optamos pelo meio de transporte mais rápido a cidade

que esteja mais próxima ou até mesmo a um navio que tenha condições de realizar os procedimentos de urgência. Essa transferência é feita em 99% dos casos por meio de aeronave. Para que esse transporte seja realizado primeiro tentamos estabilizar o paciente a bordo do navio. Temos um sistema de telemedicina que nos permite uma comunicação direta com Madrid por meio de vídeo conferência que envia os sinais vitais básicos do paciente simultaneamente com imagens ao vivo. Com esse sistema podemos reduzir os erros médicos através de um segundo diagnóstico dado por um especialista em cada caso. Este profissional em terra trabalha em conjunto com o nosso médico de bordo.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=170|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=175|limitcount=5}

ALIDE – Temos observado a bordo do navio muitos tripulantes com uma aparência cansada. Há falta de motivação nos militares a bordo para esta missão? Todos acreditam na importância, utilidade, dessa missão? Os BAM são navios que exigem muito da sua reduzida tripulação?

Cte Isidoro – Devemos dizer que o navio demanda sim, de fato, muito da tripulação. Temos uma tripulação relativamente pequena se comparada com os de outros navios que exercem as mesmas funções. Apesar de tudo, a Armada tem estabelecido regras muito rígidas sobre a rotina a bordo do navio. Atualmente estamos muito próximo do limite operacional e de dias de engajamento no mar sem que haja um longo intervalo, mas sempre que chegamos perto desse momento buscamos portos ou destinos próximos que possam oferecer a todos um pouco de entretenimento e descanso do mar e da rotina a bordo. Quando voltarmos a Las Palmas, a base deste navio, estaremos de fato dentro limite e então iremos realizar uma parada longa de três meses para verificação de todos os sistemas e principalmente para repouso dos tripulantes.

ALIDE- Houve alguma preparação prévia para que essa missão pudesse ser realizada?

Cte Isidoro – Sim. Durante um período de quatro semanas estivemos na península para que fosse realizada uma série de exercícios fundamentais ao navio como situações que envolvessem fogo, inundação, quebra de máquinas, ataque de piratas, problemas com tripulantes. Foram diversas situações de risco em que fomos exaustivamente treinados para que no fim desse período obtivéssemos um certificado concedido pela Armada, de um organismo interno encarregado de avaliar se a tripulação e o navio estão de fato preparados para engajar em uma missão no exterior. E com orgulho e pouca modéstia digo que obtivemos notas máximas em todos os quesitos em que fomos examinados. As falhas foram praticamente inexistentes e as nossas notas foram, simplesmente, excelentes. Esse fato mostra o quão preparados nós estamos para enfrentar as ameaças que vêm com o dia a dia a bordo e, como Comandante, eu digo que: mais importante do que ter um bom navio, confiável e ter uma tripulação que seja capaz de atender as necessidades desse navio. Do contrário, não adianta ter a mais moderna embarcação do mundo se não puder operá-la. Resumindo, o navio não está a apenas seis meses engajado nessa missão, tivemos muito tempo de preparação antes de entrarmos de fato na Atalanta.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=180|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=185|limitcount=5}

ALIDE – Como é a relação da Armada com a Royal Navy, uma vez que há desentendimentos entre a Espanha e o Reino Unido sobre a questão de Gibraltar. Como é a relação com outras marinhas especialmente a Russa.

Cte Isidoro – Primeiro lembro que as questões diplomáticas pontuais que possuímos são pontos que devem ser tratados como questões diplomáticas. Não existe e certamente torço para que não haja um envolvimento militar entre países da União Europeia. Obvio que essas questões sempre são delicadas, mas no geral elas não nos afetam em nada, porque são questões diplomáticas que devem ser resolvidas pelo poder político dos respectivos estados envolvidos.

Quanto à convivência com outras marinhas, digo que pelo governo espanhol e que pela

determinação do comando da operação nos sempre somos cordiais e buscamos nos manter de maneira mais amistosa possível. A relação com a Marinha Russa e a questão que preocupa o continente europeu nesse momento que é a da Ucrânia tem sido um problema também político, por isso quando por algum momento nos deparamos com uma embarcação estrangeira, não nos importa a nacionalidade, simplesmente seguimos as regras de navegação internacionais para esses casos e mantemos a cordialidade.

ALIDE – Atualmente muito tem se falado, na imprensa internacional, sobre a imigração ilegal e sabemos que Canárias e Gibraltar são pontos estratégicos para esse tipo de atividade, tem o BAM contribuído com essa situação? Como a Armada tem enfrentado essa situação?

Cte Isidoro- Primeiro essa questão de imigração ilegal é muito sensível porque não tem sido um ponto simples de enfrentar, a cada dia temos conseguido interceptar embarcações lotadas com homens, mulheres e crianças, que estão tentando entrar ilegalmente no país. Contudo temos feito campanhas e políticas para que a ocorrência desse fato diminua com emprego de meios militares. Na constituição espanhola a nossa missão é a defesa de linhas fronteiriças, porém o problema da imigração ilegal é efetivamente um caso de polícia.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=190|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=195|limitcount=5}

ALIDE – A presença da Armada em uma missão anti-pirataria mudou em alguma coisa a formação de oficiais na Espanha? Tem crescido o interesse sobre o tema

Cte Isidoro – Certamente o tema sempre foi importante para a formação de oficiais, especialmente a nossa cuja nação sofreu historicamente com a pirataria. Arriscaria eu a dizer que desde o mundo moderno a Armada foi a primeira força a enfrentar o problema da Pirataria como uma questão de Estado. Mas não podemos comparar aquele processo histórico com o que estamos vivenciando nesse momento, afinal os tempos são outros, mas se a nossa

EUMARFOR: Operação Atalanta – Antipirataria na Somália

Written by Diego Vieira

Sunday, 18 January 2015 00:00 - Last Updated Sunday, 18 January 2015 16:40

presença na Atalanta mudou em algo a formação dos oficiais só seremos capazes de descobrir isso em alguns anos.

ALIDE – O navio está equipado com algum sistema anti-aéreo?

Cte Isidoro – O navio está equipado com um radar Aries II Nav-Air que é capaz de detectar meios aéreos e é usado como nosso radar de helicóptero. Nós possuímos contramedidas para o caso de um ataque aéreo, mas não somos capazes de realizar uma defesa ao mesmo nível que uma fragata ou até mesmo uma corveta mais moderna.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=200|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=205|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=210|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=215|limitcount=5}

ALIDE - Já se sabe qual o navio que irá substituir o Relâmpago na operação? E junto disso, para finalizarmos, cinco coisas que o senhor destaca como muito importantes para a operação como um todo?

Cte Isidoro – O navio a substituir o Relâmpago será uma das fragata da classe Santa Maria, a SPS Navarra, F-85.

EUMARFOR: Operação Atalanta – Antipirataria na Somália

Written by Diego Vieira

Sunday, 18 January 2015 00:00 - Last Updated Sunday, 18 January 2015 16:40

Das cinco coisas eu diria que a primeira e a comunicação, sem ela não temos como realizar grande parte das operações e missões uma vez que a transferência de dados de forma segura é pedra fundamental no nosso serviço de inteligência e de detecção de atividades a fim de evitar que elas venham a acontecer;

Dois - a participação dos navios mercantes e a conscientização dos seus tripulantes;

A conscientização dos Somalianos que a atividade pirata não é rentável;

Que a população local nos veja como uma força amiga, como aqueles que estão aqui para ajuda-los a evitar uma situação drástica que somente os prejudica;

Auxiliar a Somália na construção de um Estado forte para que a pirataria possa ser combatida internamente.

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=220|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=225|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=230|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=235|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=240|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=245|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=250|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=164|limitstart=255|limitcount=5}

Conclusão

Após vários dias no mar e de cruzar o estrategicamente valioso Estreito de Ormuz, local por onde transita cerca de 40% do volume de petróleo do mundo, o Relâmpago seguiu na sua rota para o porto de Abu Dhabi nos Emirados Árabes. Ali, ALIDE desembarcou do SPS Relâmpago na manhã do dia 3 de junho. A tripulação espanhola ficou naquele porto por alguns dias para descansar da carga pesada de trabalho no Golfo de Áden e para recarregar as baterias antes de sair novamente em patrulha, caçando piratas e abrindo portas políticas para as lideranças somalianas.