

# OCEANO SEM LEI

JORNADAS PELA ÚLTIMA  
FRONTEIRA SELVAGEM

IAN URBINA



---

# OCEANO SEM LEI

---

Jornadas pela última fronteira selvagem

IAN URBINA

Tradução de Livia de Almeida



© 2019 by Ian Urbina

TÍTULO ORIGINAL  
The Outlaw Ocean

PREPARAÇÃO DE TEXTO  
Carolina Leocádio  
Diogo Henriques  
Isabella Pacheco

REVISÃO  
Thiago Braz  
Wendell Setubal

DIAGRAMAÇÃO  
Ilustrarte Design e Produção Editorial

DESIGN DE CAPA  
Simon Ager

IMAGEM DE CAPA  
Steve Crowleyad

ADAPTAÇÃO DE CAPA  
Julio Moreira | Equatorium Design

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO  
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

U66o

Urbina, Ian, 1972-

Oceano sem lei : jornadas pela última fronteira selvagem / Ian Urbina ;  
tradução Livia de Almeida. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Intrínseca, 2021.  
592 p. : il. ; 23 cm.

Tradução de: The outlaw ocean : journeys across the last untamed frontier  
ISBN 978-65-5560-217-3

1. Urbina, Ian, 1972- Viagens. 2. Pesca - Legislação. 3. Direito marítimo.  
4. Reportagens e repórteres. I. Almeida, Livia de. II. Título.

21-69996

CDD: 639.2

CDU: 639.2

Meri Gleice Rodrigues de Souza - Bibliotecária - CRB-7/6439

[2021]

Todos os direitos desta edição reservados à  
EDITORA INTRÍNSECA LTDA.  
Rua Marquês de São Vicente, 99, 3º andar  
22451-041 — Gávea  
Rio de Janeiro — RJ  
Tel./Fax: (21) 3206-7400  
www.intrinseca.com.br

---

# INTRODUÇÃO

---



A cerca de 160 quilômetros da costa da Tailândia, três dúzias de meninos e homens cambojanos trabalhavam descalços o dia inteiro e pela noite adentro no convés de um barco de pesca com rede de cerco. Ondas de cinco metros lambiam as laterais da embarcação, atingindo a tripulação abaixo dos joelhos. A água do mar e as entranhas de peixe deixavam o chão tão escorregadio quanto um ringue de patinação. Enquanto subia e descia de modo turbulento sobre o mar agitado, ao sabor dos ventos, o convés se convertia numa pista de obstáculos com ganchos afiados, guinchos em movimento e montes de redes que pesavam bem mais de duzentos quilos.

Com sol ou chuva, os turnos tinham de dezoito a vinte horas. De noite, a tripulação lançava as redes quando os pequenos peixes prateados que buscavam — cavala-do-pacífico e arenque, principalmente — refletiam a luz e eram mais fáceis de se localizar nas águas escuras. Durante o dia, com o sol alto, as temperaturas passavam de 40° C, mas todos trabalhavam sem parar. A água potável estava sujeita a um racionamento rigoroso. Baratas se arrastavam sobre a maior parte das bancadas. A privada era uma tábua de madeira colocada no convés. De noite, os vermes limpavam os pratos sujos dos garotos. A vira-lata do navio mal levantava a cabeça quando as ratazanas, que vagavam a bordo como se fossem despreocupados esquilos da cidade, comiam o conteúdo de sua tigela.

Se não estava pescando, a tripulação separava os peixes e consertava as redes, que tendiam a arrebentar. Um garoto, com a camiseta manchada por

vísceras de peixe, exibia orgulhoso os dois dedos da mão que ele havia perdido, decepados por uma rede que se enrolara numa manivela. As mãos de todos, quase sempre molhadas, tinham feridas abertas, cortes feitos por escamas de peixe e pelo atrito com a rede. Os garotos costuravam sozinhos os ferimentos mais profundos. As infecções eram frequentes. Os capitães nunca deixavam de ter anfetaminas para ajudar as tripulações a enfrentar períodos mais longos de trabalho, mas raramente guardavam antibióticos para as feridas infectadas.

. . .

Em barcos assim, os marinheiros apanhavam quando cometiam pequenas transgressões como demorar demais para consertar uma rede rasgada ou colocar uma cavala por engano dentro de um balde reservado para arenque ou peixe-carvão-do-pacífico. A desobediência, nessas embarcações, não era considerada um simples delito, mas sim um crime gravíssimo. Em 2009, a ONU conduziu uma pesquisa com cerca de cinquenta homens e meninos cambojanos vendidos para barcos de pesca tailandeses. Entre os entrevistados pela equipe da ONU, 29 disseram ter visto um trabalhador ser morto pelo capitão ou por outros oficiais.

Os meninos e os homens que costumavam trabalhar nessas embarcações pareciam invisíveis para as autoridades porque eram, em sua maioria, imigrantes ilegais. Despachados para o desconhecido, encontravam-se além do alcance da ajuda da sociedade, em geral nos chamados navios-fantasma — embarcações sem registro que o governo tailandês não tinha capacidade de localizar. Com frequência, não falavam o idioma dos capitães tailandeses, não sabiam nadar e, por terem vindo de aldeias no interior, nunca tinham visto o mar até estarem cercados por ele.

Quase toda a tripulação tinha uma dívida pendente, parte da sua servidão por contrato, num sistema do “viaje agora e pague depois” que exige que trabalhem para pagar o dinheiro que tiveram de pedir emprestado para entrar ilegalmente num novo país. Um dos meninos cambojanos se aproximou de mim e, depois de muita conversa, tentou me explicar, num inglês macarrônico, como a dívida se tornava algo esquivo assim que deixavam a terra firme. Apontou para a própria sombra e movimentou-se como se estivesse tentando capturá-la. “Não pega.”

Era um lugar brutal, que visitei depois de cinco semanas de negociação no inverno de 2014. Os pesqueiros no mar da China Meridional, em

especial da frota tailandesa, eram famosos havia anos, por empregarem os chamados escravos do mar — na maioria imigrantes obrigados a sair do país por causa de dívidas ou por coerção. Entre essas embarcações, as piores eram as de longo curso, e muitas iam pescar a centenas de quilômetros da costa, permanecendo no mar às vezes por mais de um ano, com a ajuda de barcos de apoio que forneciam suprimentos e transportavam o pescado de volta para terra firme. Nenhum capitão se dispusera a me transportar junto com um fotógrafo por todo o trajeto, de mais de 150 quilômetros, até esses barcos de longo curso. Em vez disso, fomos pulando de um barco para o outro — sessenta quilômetros num, mais sessenta noutro, e assim por diante — para conseguir chegar.

Enquanto observava os cambojanos, que pareciam uma versão aquática daqueles grupos de prisioneiros que trabalhavam acorrentados e cantavam para garantir a sincronia na puxada das redes, fui levado a lembrar de uma incongruência que volta e meia me confrontava em todos os anos que devotei às reportagens em alto-mar. Apesar de toda a beleza estonteante, o oceano é também um lugar distópico, lar de práticas tenebrosas e desumanas. O Estado de Direito — que é tido como consistente em terra, reforçado e esclarecido por séculos sendo cuidadosamente burilado, com as jurisdições estabelecidas e a criação de regimes robustos para garantir seu cumprimento — é fluido no mar, na melhor das hipóteses.

Havia outras contradições. Numa época em que sabemos exponencialmente muito mais sobre o mundo que nos cerca, com tanto conhecimento ao alcance de nossas mãos, temos um conhecimento irrisório sobre o mar. Metade da população do planeta vive atualmente a menos de 150 quilômetros do oceano, e navios mercantes transportam cerca de 90% de todos os produtos mundiais. Mais de 56 milhões de pessoas em todo o globo trabalham no mar em barcos pesqueiros e outro 1,6 milhão em cargueiros, navios-tanque e outros tipos de embarcações mercantes. No entanto, o jornalismo sobre esse universo é uma raridade, a não ser por histórias ocasionais a respeito de piratas na Somália ou de gigantescos vazamentos de óleo. Para a maioria das pessoas, o mar é simplesmente uma superfície que se sobrepõe, uma tela ampla de tons mais claros e mais escuros de azul. Embora possa parecer vasto e poderoso, é vulnerável e frágil, em parte porque as ameaças ambientais têm longo alcance, transcendendo fronteiras arbitrárias que os cartógrafos aplicaram aos oceanos com o passar dos séculos.

Como um refrão dissonante ao fundo, esses paradoxos me cativaram durante minhas viagens que somaram quarenta meses, mais de quatrocentos mil quilômetros, 85 aviões, quarenta cidades, todos os continentes, mais de doze mil milhas náuticas atravessando cinco oceanos e vinte mares. As viagens forneceram as histórias deste livro, um compêndio de narrativas sobre essa fronteira insubmissa. Meu objetivo não era apenas relatar a situação difícil dos escravos do mar, mas também dar vida ao elenco completo de personagens que vagam pelo alto-mar. Esse elenco incluía ambientalistas justiceiros, ladrões de naufrágios, mercenários marítimos, baleeiros insubordinados, cobradores de dívidas, barcos que oferecem aborto em alto-mar, descarregadores de óleo clandestinos, caçadores difíceis de pegar, marinheiros abandonados e clandestinos à deriva.

Desde a juventude, sempre fui fascinado pelo mar, mas não foi antes de um inverno gelado em Chicago que resolvi transformar meu fascínio em ação. Depois de cinco anos num doutorado em história e antropologia na Universidade de Chicago, decidi procrastinar a conclusão da minha dissertação escapulindo para Cingapura, onde arranjei trabalho temporário como marinheiro e antropólogo residente num navio de pesquisa marítima chamado *RV Heraclitus*. Durante três meses, o tempo todo que fiquei por lá, ele nunca deixou o porto devido a problemas burocráticos. Passei o tempo conhecendo as tripulações dos outros navios atracados nas imediações.

Essa temporada parado em Cingapura me ofereceu a primeira exposição real aos marinheiros mercantes e aos pescadores de longas distâncias, e a experiência me deixou encantado com o que parecia ser uma tribo de pessoas em trânsito. Esses trabalhadores são praticamente invisíveis para qualquer um que siga a vida em terra firme. Eles têm os próprios jargões, regras de etiqueta, superstições, hierarquia social, códigos de disciplina e, com base nas histórias que me contaram, um verdadeiro catálogo de crimes e uma tradição de impunidade. Também habitam um mundo em que a tradição importa tanto quanto a lei.

O que se tornou especialmente nítido nessas conversas é que transportar carga pelo mar é bem mais barato do que por via aérea, em parte porque as águas internacionais estão bastante fora do alcance das burocracias nacionais e não são controladas por tantas regras. Esse fato permite que apareça todo tipo de atividade irregular: do desvio de impostos ao armazenamento de armamentos. Existe, afinal de contas, um motivo para o governo norte-americano, por exemplo, ter escolhido as águas internacionais como local

para o desmonte do arsenal de armas químicas da Síria, para a condução de detenções e interrogatórios relacionados ao terrorismo e para se livrar do corpo de Osama bin Laden. Enquanto isso, os setores de pesca e de transporte marítimo são vítimas da ilegalidade e, ao mesmo tempo, seus beneficiários e perpetradores.

Nunca concluí minha dissertação. Em vez disso, fui trabalhar no *The New York Times* em 2003 e, durante a década seguinte, enquanto aprendia a ser repórter, por vezes tentei, sem grande sucesso, vender a ideia de fazer uma série de reportagens sobre o universo do alto-mar. Lancei mão de todas as comparações persuasivas que pude invocar. Os mares ofereciam uma oportunidade inestimável, argumentei, por serem um cardápio quase infinito de alegorias. Do ponto de vista narrativo, dois terços do planeta estão inexplorados, pois pouquíssimos repórteres, talvez nenhum, ousaram conhecer esse território em profundidade, afirmei.

Em 2014, Rebecca Corbett, minha editora na época, concordou comigo e, ao apoiar minha proposta, me impeliu acertadamente a me concentrar mais nas pessoas do que nos peixes, abordando sobretudo as questões trabalhistas e dos direitos humanos, pois os problemas ambientais também emergiriam por essa ótica. A primeira reportagem da série “Outlaw Ocean” [Oceano sem Lei] foi publicada pelo *The New York Times* em julho de 2015, com mais ou menos uma matéria lançada por mês no ano seguinte. Tirei uma licença de quinze meses a partir de janeiro de 2017 para continuar a pesquisa para este livro.

. . .

**D**urante minhas viagens, tive muito tempo de inatividade, que passei imerso em livros sobre o oceano. Do ponto de vista filosófico e experimental, o mar representa e sempre representou coisas muito diferentes para pessoas diferentes. É uma metáfora para o infinito e um lugar onde existe a mais pura forma de liberdade, visivelmente separada da ingerência governamental. Lugar de fuga para alguns, é também uma prisão para outros. Cheio de tempestades devoradoras, expedições malfadadas, marinheiros naufragados e caçadores maníacos, o cânone da literatura marítima oferece um retrato vibrante da vastidão aquática e de seus rebeldes indomáveis. Como pássaros nas Galápagos, esses homens, com o passar dos séculos, fizeram basicamente o que quiseram, evoluindo em grande medida sem a

presença de predadores. O surpreendente é que isso ainda acontece. Minha esperança com este livro é fornecer um esboço para trazer para o presente nossa consciência sobre essas pessoas e esse lugar.

Para dar a este livro um tom de diário de viagens narrado em primeira pessoa (“Conte histórias, não escreva matérias”, meus editores costumavam me lembrar), tentei me basear menos nas entrevistas feitas em terra ou em depoimentos de arquivo e mais no trabalho de reportagem realizado nas próprias embarcações. A maioria eram navios pesqueiros, mas houve também cargueiros, navios de cruzeiro, barcos médicos, arsenais flutuantes, barcos de pesquisa e de defesa de direitos, bem como da Marinha, da polícia portuária e da guarda costeira.

Enquanto projeto de escrita, havia risco real em enfrentar um tema tão ambicioso — ou, como dizem alguns, em tentar “ferver o oceano”. Às vezes, o processo de reportagem era tão convoluto que parecia menos com jornalismo e mais com transtorno do déficit de atenção. Contudo, quanto mais eu viajava, mais uma história levava à outra — nenhuma delas organizada, certinha, nenhuma claramente definida entre certo e errado, vilão e herói, predador e presa. Como os oceanos, as histórias que emergiram estavam espalhadas demais para serem obrigadas a preencher uma única narrativa em linha reta. Em vez disso, organizei os capítulos como uma série de ensaios, confiante de que os leitores preencheriam as lacunas do seu modo, bem além dos padrões que identifiquei.

No fim, o objetivo deste projeto é prestar testemunho de um mundo que é raramente visto. Conta a história de um homem encarregado de cobrar dívidas que surrupiou um navio-tanque de um porto grego para levá-lo a águas internacionais, de uma médica que transportava mulheres grávidas da costa do México até o alto-mar para realizar abortos que, não fosse por isso, seriam considerados ilegais. Registra o trabalho de ambientalistas justiceiros, que no Atlântico Sul perseguiram o barco de pesca ilegal mais procurado pela Interpol e caçaram e importunaram o último baleeiro do Japão. No mar da China Meridional, me descobri no meio de um conflito armado entre dois países, com reféns dos dois lados. Na costa da Somália, me perdi temporariamente num barquinho de pesca feito de madeira navegando por águas infestadas de piratas. Vi um naufrágio, passei por tempestades violentas e assisti a algo que por pouco não se tornou um motim. Essas histórias me levaram de um submarino nos oceanos Antártico e Atlântico Sul até um depósito de armas maríti-

mo no golfo de Omã e a plataformas de petróleo no Ártico e no mar de Celebes.

Apesar de todas essas aventuras, o mais importante que vi dos navios pelo mundo e que tentei capturar neste livro foram um oceano terrivelmente desprotegido e o caos e a miséria que muitas vezes enfrentam aqueles que trabalham em suas águas.

# HÁ POUCAS FRONTEIRAS AINDA NÃO EXPLORADAS EM NOSSO PLANETA.

Talvez a mais selvagem, e quase desconhecida, sejam os oceanos: grandes demais para serem policiados e sem jurisdição internacional evidente, essas imensas regiões de águas traiçoeiras abrigam índices galopantes de criminalidade e exploração.

Traficantes e contrabandistas, piratas e mercenários, ladrões de naufrágios, vigilantes conservacionistas e caçadores, pessoas que realizam abortos em alto-mar, despejadores ilegais de petróleo, escravos acorrentados e passageiros clandestinos à deriva. Valendo-se de cinco anos de investigações perigosas e intrépidas, muitas vezes a centenas de quilômetros de distância da costa, o premiado repórter Ian Urbina nos apresenta os habitantes deste mundo oculto. Com histórias de espantosa coragem e brutalidade, sobrevivência e tragédia, revela-se a rede global de crime e exploração vinculada às indústrias da pesca, do petróleo e da navegação, e da qual dependem inúmeras economias mundiais.

O Brasil ganha destaque no capítulo que relata o embate entre companhias interessadas em perfurar o solo oceânico na costa do país e pesquisadores locais. Empresas que ganharam, em 2013, concessão do governo para explorar a área em busca de petróleo, mas voltaram atrás depois que o Greenpeace auxiliou os cientistas na realização de um estudo que provava a existência de recifes de corais na área — um ecossistema vivo e rico que fornece proteção e alimentação a diversas formas de vida marinha.

*Oceano sem lei* é o desdobramento de uma série de reportagens inovadoras, escritas pelo autor e publicadas pelo *The New York Times*. Traz à tona, pela primeira vez, a realidade perturbadora do mundo flutuante que nos conecta: um lugar onde qualquer um pode fazer qualquer coisa porque ninguém está vigiando.

**SAIBA MAIS EM:**

<https://www.intrinseca.com.br/livro/1066/>