

# A CRIMINALIDADE ORGANIZADA NO GOLFO DA GUINÉ\*

HENRIQUE PEYROTEO PORTELA GUEDES\*\*  
Capitão de Mar e Guerra da Marinha de Portugal

## SUMÁRIO

Os vários tipos de crime organizado  
Algumas reflexões

A globalização veio transformar o mundo numa grande aldeia global com melhor qualidade de vida, de um modo geral; contudo, também veio contribuir de forma decisiva para o desenvolvimento de atividades muito nefastas, como a criminalidade organizada transnacional. Esta vem ganhando força e proeminência nos últimos anos, afirmando-se já como uma realidade incontornável dos nossos tempos. O crime organizado engloba, entre outros, os tráficos de seres humanos, de drogas, de armas e de órgãos humanos; o despejo de

lixo tóxico no mar; a pirataria marítima; a pilhagem de recursos naturais; o *bunkering* (abastecimento ilegal de petróleo); os contrabandos de tabaco e de álcool; a contrafação de medicamentos e a lavagem de dinheiro. As redes transnacionais de criminalidade organizada atingiram uma dimensão tal que conseguem hoje influenciar a organização política, econômica e social de muitos países, podendo, no limite, pôr em causa a própria sobrevivência do Estado de direito. O crime transnacional está atualmente espalhado pelos quatro

\* Artigo publicado na *Revista da Armada*, de Portugal, edições nºs 501 e 502, de 2015.

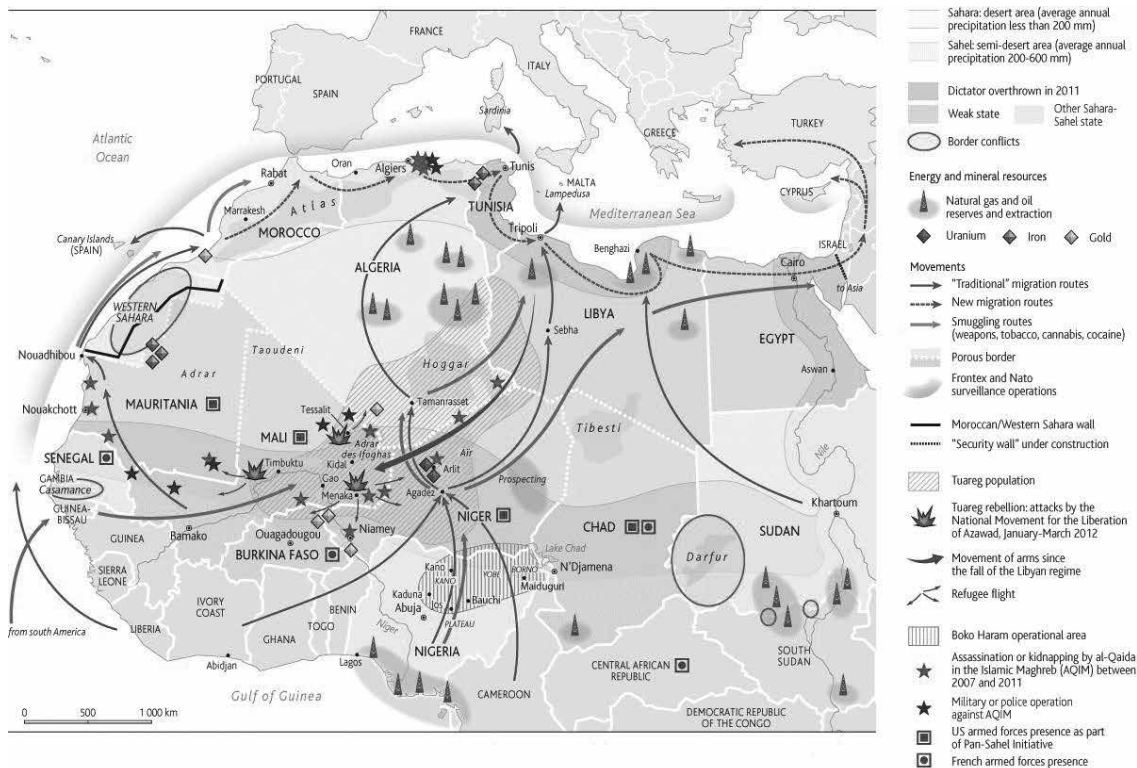
\*\* N.R.: Autor do livro *A Pirataria Marítima Contemporânea: as duas últimas décadas*. Colaborador costureiro da *Revista Marítima Brasileira*, em especial sobre Pirataria Marítima (2º e 4º trim./2008, 3º trim./2010, 3º trim./2011, 3º trim./2013, 3º trim./2014 e 3º trim./2015).

cantos do mundo, o que vem dificultar muito a capacidade dos Estados, por si só, de o combater. Um dos locais onde ele está presente, nos seus mais diversos tipos, é o Golfo da Guiné.

Este golfo fica situado<sup>1</sup> entre a Costa do Marfim e o Gabão<sup>2</sup>, contudo, por vezes, considera-se que ele é mais abrangente e se estende desde Senegal até Angola<sup>3</sup>, localizando-se, grosso modo, entre os paralelos 15°0'0"N e 15°0'0"S.

A presença do crime organizado num dado país ou região está sempre associada à fragilidade do(s) Estado(s) que lhe dá(ão)

guardia e, em geral, não está diretamente relacionada com uma única causa, mas sim com um conjunto delas, as quais, quando se conjugam, proporcionam as condições ideais para que ele possa surgir e disseminar-se. O crime transnacional serve-se da globalização para proliferar e normalmente se estabelece em países estrategicamente localizados, politicamente instáveis, com baixos índices de desenvolvimento e com fracos recursos financeiros, o que faz com que exista uma fácil aceitação destas práticas ilícitas por parte das comunidades locais. Estas veem muitas vezes, nessas



Geopolítica da África (Fonte: www.algerie-watch.org)

1 De acordo com a International Hydrographic Organization (IHO).

2 Inclui, além destes países, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe.

3 Inclui, para além destes países e os considerados pela IHO, Gâmbia, Guiné-Bissau, Serra Leoa, Libéria, República do Congo e República Democrática do Congo.

práticas, uma forma de obter dinheiro fácil, por vezes apenas para o sustento das suas famílias, pois a miséria em que vivem é tanta que as atividades ilícitas acabam por ser vistas como um recurso normal para a sua subsistência. Não podemos nos esquecer que grande parte da população africana vive abaixo do limiar da pobreza, por vezes com menos de 1 dólar por dia. Por outro lado, as elevadas taxas de desemprego fazem com que seja relativamente fácil recrutar voluntários para o mundo do crime.

### OS VÁRIOS TIPOS DE CRIME ORGANIZADO

Desde meados da primeira década do século XXI, a Organização das Nações Unidas (ONU) tem evidenciado uma constante preocupação com a criminalidade organizada em geral e com a do Golfo da Guiné em particular. Nesta região predomina quase todo tipo de crime organizado, sendo os tráficos de drogas, de migrantes e de armas, juntamente com a pirataria marítima, os mais relevantes.



Submarino utilizado para tráfico de droga (Fonte: csnbbs.com)

**O tráfico de drogas – essencialmente de cocaína – tem dado o mote a muitos países para a necessidade premente de combater as diversas formas de crime organizado**

O tráfico de drogas – essencialmente de cocaína – tem dado o mote a muitos países para a necessidade premente de combater as diversas formas de crime organizado. Estima-se que o tráfico de estupefacientes em nível mundial esteja movimentando, anualmente, mais de 322 milhões de dólares. O tráfico de cocaína continua a ser um negócio muito rentável na região do Golfo

da Guiné, contudo vem decrescendo desde o seu auge, entre 2005 e 2007. A droga que chega a esta região é normalmente proveniente da Colômbia, do Peru e da Bolívia, e o seu tráfico faz-se via Brasil, Venezuela, Equador ou mesmo a partir do Peru. É transportada por mar, em contêineres, ou por

via aérea, nos voos tradicionais ou em jatos comerciais, utilizando passageiros (correios aéreos) ou serviços postais. É depois enviada para a Europa diretamente, através de correios aéreos, contêineres, barcos de pesca ou embarcações de recreio, ou então indiretamente, através do norte da África, utilizando aviões ultraleves ou

lanchas rápidas. Na Europa, os principais mercados para a cocaína são o Reino Unido, a Espanha e a Itália. Foi o grande aumento da procura no Velho Continente, que duplicou na última década, associado ao controle mais apertado nos acessos a estes mercados, que levou os contrabandistas a procurarem novas rotas para as suas mer-

cadorias e a escolherem a região do Golfo da Guiné como alternativa viável.

As comunidades nigerianas no Brasil e nos vários países do Golfo, juntamente com os traficantes do sudeste da Nigéria, têm dominado os mercados e são os principais responsáveis pelo tráfico na região. Os valores associados a este negócio, nesta área do globo, andam na ordem dos milhões de dólares por ano, o que faz com que seja fácil atrair altos membros dos governos de países mais pobres para esta cooperação.

O contrabando é muitas vezes conseguido pela via da corrupção, mais do que por atividades clandestinas. A Guiné-Bissau é um bom exemplo desta situação, com os valores monetários associados às apreensões de droga superando com facilidade o produto da economia nacional. Este país vive uma permanente convulsão interna desde que o fluxo de cocaína começou a se intensificar ali, existindo já uma

panóplia de políticos, militares e jornalistas, entre outros, que foram intimidados, raptados ou assassinados por causa do seu envolvimento no tráfico. A espelhar esta situação está a detenção do Contra-Almirante Bubo Na Tchuto em águas internacionais junto a Cabo Verde, em abril de 2013, pela agência americana Drug Enforcement Agency (DEA). Este militar estava indiciado pelos Estados Unidos da América (EUA), desde 2010, como um “barão da droga” e foi extraditado de imediato para aquele país após ter sido detido. Na época estava em curso uma alegada transação de

quatro toneladas de cocaína da Colômbia para a Guiné-Bissau. Ao que parece, o pagamento da mercadoria (droga) seria efetuado em armas, ou seja, o fornecedor, representado pelas Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc), fornecia a droga, e as entidades guineenses envolvidas forneceriam as armas, nas quais estariam incluídos alguns mísseis terra-ar, comprados legitimamente pelo Estado guineense.

Esta região não se debate apenas com o tráfico de cocaína, mas também em uma escala inferior, com o de drogas produzidas localmente em laboratórios, como a metanfetamina. Em 2011 e 2012, foram descobertos dois locais de produção na Nigéria. Esta droga destina-se essencialmente ao mercado asiático e à África do Sul, sendo transportada em mão para países como Japão, República da Coreia, Malásia e Tailândia, entre outros.

Os milhões gerados pelo tráfico de drogas na região do Golfo da

Guiné e em alguns dos países vizinhos podem também estar contribuindo para armar grupos rebeldes extremistas no Sahel e no Magreb Islâmico.

Outro problema desta região é o tráfico de migrantes com destino à Europa, contudo este êxodo tem sido reduzido nos últimos anos. Mesmo assim, o número de pessoas que migram ilegalmente desta região do Golfo ainda é da ordem dos milhares, e fazem-no, na sua grande maioria, por avião, quer utilizando vistos verdadeiros – limitando-se estes migrantes apenas a não regressar após a expiração da validade

**As comunidades nigerianas no Brasil e nos vários países do Golfo, juntamente com os traficantes do sudeste da Nigéria, têm dominado os mercados e são os principais responsáveis pelo tráfico. O contrabando é muitas vezes conseguido pela via da corrupção, mais do que por atividades clandestinas**



Migrantes a caminho de Lampedusa (Fonte: Mondo24.it)

dos mesmos – quer com recurso a vistos falsos. Outros, porém, fazem os trajetos por terra, auxiliados normalmente por grupos nômades, como os *touaregues*, no Níger e no Mali; os *toubou*, no Chade e na Líbia; e os *zaghawa*, no Chade e no Sudão, que recebem dinheiro em troca dos seus serviços.

Nem todos os migrantes são obrigatoriamente gente pobre. Muitos deles até têm alguma formação escolar e optam por partir na esperança de uma vida melhor. Contudo, largas centenas, senão mesmo milhares, perdem a vida todos os anos durante as suas viagens.

Em 2009 e 2010, o fluxo predominante de migrantes proveio da África Oriental, sobretudo do Egito, atendendo à relativa facilidade – fiscalização menos efetiva – em

atravessar o Mediterrâneo com destino à Grécia ou em seguir por terra para a Turquia. O conflito na Líbia em 2011, assim como

**Em 2009 e 2010, o fluxo predominante de migrantes proveio da África Oriental, atendendo à relativa facilidade – fiscalização menos efetiva – em atravessar o Mediterrâneo com destino à Grécia ou em seguir por terra para a Turquia. Entre 1998 e 2013 chegaram ilegalmente à Europa por mar cerca de 632.118 migrantes**

as quedas dos regimes da Tunísia e do Egito, fez aumentar substancialmente o tráfico de migrantes para Lampedusa, Itália. A Espanha, por outro lado, graças ao rigor das suas ações de vigilância, tem conseguido minimizar o tráfico de migrantes para seu território.

Em 2013 atravessaram o Mediterrâneo, com destino à Espanha (zona do Estreito de Gibraltar), Itália (Lampedusa), Malta e Grécia, cerca de 39.420 migrantes, provenientes sobretudo do continen-

te africano. Entre 1998 e 2013 chegaram ilegalmente à Europa por mar cerca de 632.118 migrantes, ou seja, perto de 40 mil por ano.



Tráfico de armas (Fonte: www.borderlandbeat.com)

A venda de armas ilegais tem sido outro dos negócios ilícitos dos países deste golfo; contudo, atualmente, não é dos mais florescentes, atendendo ao quantitativo de armas já disseminado por esta região. Estima-se que possam existir ali entre 8 e 10 milhões de armas ilegais, muitas das quais ainda são provenientes dos países do extinto Pacto de Varsóvia, sendo o AK-47 (*Kalashnikov*) a arma predominante. Outras são um legado das diversas guerras civis que ocorreram na África há mais de uma década – Libéria, Serra Leoa, Argélia etc. No entanto, também se encontram com facilidade armas e munições mais recentes de fabrico chinês.

O tráfico de armas, nomeadamente de espingardas de assalto, pistolas, metralhadoras ligeiras e pesadas, morteiros, explosivos, granadas de mão e *rocket propelled grenades*, assim como das respetivas munições, é praticamente todo feito por terra e passa, muitas vezes, por centros de tráfico tradicionais, como Agadez, no Níger, e Gao, no Mali. Consta que em 2011, devido à queda do regime líbio de Kadafi,

poderá ter havido um grande fluxo de armas proveniente da Líbia, na ordem de dezenas de milhares, essencialmente espingardas de assalto, cujo destino provável poderá ter sido a região do Golfo da Guiné. Grande parte deste armamento poderá ter caído em poder dos grupos armados do norte do Mali, como a Al Qaeda do Magrebe Islâmico, o Mouvement National pour la Libération de l'Azawad, o Ansar Dine e o Mouvement pour l'Unité et le Jihad en Afrique de l'Ouest, podendo ter contribuído para os recentes acontecimentos neste país. Da Líbia poderão também ter desaparecido alguns milhares de sistemas portáteis de defesa aérea (*Manpads*<sup>4</sup>), pois, dos 22 mil que provavelmente existiam antes da queda do regime, apenas 5 mil foram encontrados *a posteriori*.

**Os Estados do Golfo não têm presentemente qualquer política marítima efetiva, e as suas forças navais estão mal equipadas, pouco treinadas e subfinanciadas**

Devido à existência de uma infinidade de grupos rebeldes ativos, como o Mouvement des Nigeriens pour la Justice, a Front for the Liberation of Air and Azaouak e a Front for the Liberation of Tamoust, todos no norte do Níger; o Boko Haram, na Nigéria; e o Mouvement des Forces

Démocratiques de Casamance, no Senegal, entre outros, a instabilidade na área do Golfo e nos países vizinhos continuará a ser uma realidade, contribuindo, assim, de forma decisiva para a manutenção do tráfico de armas na região.

Outro tipo de atividade ilícita que vem crescendo paulatinamente no Golfo da Guiné, desde o início deste século, é a pirataria marítima, contudo não lhe tem sido atribuído um destaque tão acentuado como

<sup>4</sup> *Man-Portable Air-Defense Systems*.

no Corno da África, onde a comunidade internacional tem feito um esforço permanente para controlar este tipo de prática.

A pirataria nas águas do Golfo está, sobretudo, orientada para o roubo da carga de navios petroleiros e/ou para o sequestro de tripulantes com vista à obtenção de resgates. O roubo de combustível – *bunkering* –, normalmente já refinado e que pode chegar aos milhares de toneladas por ataque bem-sucedido, permite obter, com a sua venda no mercado paralelo, avultadas quantias de dinheiro. Por outro lado, o sequestro de marítimos vem possibilitar também aos piratas embolsar elevados montantes financeiros

resultantes do pagamento dos resgates. Quer um tipo de ato quer o outro obrigam a alguma complexidade logística, no primeiro caso para descarregar e vender a carga, no segundo para assegurar a capacidade de negociação.

Os Estados do Golfo não têm presente-mente qualquer política marítima efetiva, e as suas forças navais estão mal equi-

padas, pouco treinadas e subfinanciadas para poderem assegurar a autoridade do Estado no mar. Como consequência dessa situação, a pirataria marítima tem crescido, principalmente nas águas da Nigéria, na região do delta do Rio Níger, onde se têm registrado um considerável número de atos de pirataria desde o início deste século. O ano de 2007, com 42 ilícitos deste gênero, foi o pior das últimas duas décadas.

**Em outubro de 2011, para combater a pirataria nas águas da Nigéria e do Benim, foi criado um sistema de patrulhas marítimas conjuntas entre estes dois países**

A pirataria nesta região esteve muitos anos confinada às águas da Nigéria, contudo, ultimamente, tem se alastrado às dos países vizinhos, nomeadamente às do Togo e do Benim. Este último, situado entre a Nigéria e o Togo, e com uma costa de

apenas 120 km, registrou, em 2011, 20 atos de pirataria, o maior surto dos últimos 20 anos. Existem fortes indícios de que os piratas que atuam nestas águas possam não ser só de origem beninense, mas também nigeriana. Em outubro de 2011, para combater a pirataria nas águas da Nigéria e do Benim, foi criado um sistema de patrulhas marítimas conjuntas entre estes dois países, designado por Operação Prosperidade (*Prosperity*). Esta cooperação bilateral foi a primeira do gênero na região, e espera-se que futuramente, na sequência desta, as Marinhas do Togo e do Gana também possam vir a associar-se a estas patrulhas, tendo em vista o aumento da vigilância e da segurança nas suas costas. No que se refere à pirataria nas águas do Togo, país com apenas 56 km de costa, localizado entre Gana e Benim, houve o registro de 15 ataques piratas durante o ano de 2012, o maior quantitativo das últimas duas décadas.



Piratas nigerianos (Fonte:www.ideastream.org)

## ALGUMAS REFLEXÕES

O crime organizado no Golfo da Guiné atingiu uma dimensão tal que dificilmente algum Estado dessa região conseguirá combatê-lo de forma isolada. É, pois, necessário que as políticas de cooperação já adotadas, apesar de ainda estarem numa fase muito embrionária, sejam acompanhadas por um esforço de investigação, planejamento e coordenação ao nível regional e internacional. No entanto, é também indispensável que se assegure uma boa cooperação, no âmbito da segurança regional, entre as três organizações sub-regionais existentes – Cedeao, Ceeac e CGG –, quer por meio da definição de estratégias comuns quer da partilha de informações, com vista a criar e fortalecer sinergias de forma a estas poderem dar uma boa resposta à criminalidade organizada transnacional.

Compete, sem dúvida, em primeira instância, aos governos da região a definição

e implementação de medidas conducentes à redução das atividades ilícitas que vêm ocorrendo nos seus países. Essas medidas, entre outras possíveis, terão de passar pela aplicação de reformas nos seus estilos de governação, para que as políticas sociais sejam, de fato, efetivas e permitam reduzir o desemprego e a pobreza, dificultando assim o aliciamento e o recrutamento de jovens para a criminalidade.

Torna-se também necessário envidar esforços no sentido de tentar controlar a corrupção, evitando que os políticos e os funcionários públicos, entre outros, possam ser aliciados por subornos. Para repor a ordem, é imperativo combater a impunidade, começando-se por deter e julgar os infratores, à luz dos instrumentos jurídicos, quer nacionais quer internacionais, a fim de condenar todos aqueles que forem considerados culpados. É de todo conveniente criar as infraestruturas apropriadas e assegurar



Fragata *Bartolomeu Dias* e Navio-Patrolha Oceânico *Apa* no Obangame Express 2014  
(Foto: Marinha portuguesa)



o correto balanceamento entre polícias, investigadores, magistrados do Ministério Público e juízes, assim como estabelecer acordos interestaduais que permitam agilizar os processos.

Os países desta região têm que assumir, desde já, que a luta contra o crime organizado tem de ser uma prioridade do Estado, sendo para tal necessário desenvolver e implementar estratégias que permitam, pelo menos a curto prazo, minimizar a ação dos grupos criminosos que atuam dentro das suas fronteiras. Para isso têm que edificar ou melhorar as suas forças armadas e de segurança, equipando-as com os meios que permitam dissuadir ou combater todo tipo de atividades ilícitas.

De modo a ter a criminalidade marítima mais controlada, é necessário garantir um patrulhamento naval regular, com o possível auxílio da componente aérea, com aeronaves tripuladas ou não, à semelhança do que já vem sendo feito no Corno da África. Esta vigilância dificilmente será efetiva se não houver a presença permanente de meios navais da comunidade internacional.

Nos últimos anos, têm aparecido algumas potências ocidentais, com interesses na região, que têm apoiado, quer financeiramente

quer por meio da troca de conhecimentos, algumas iniciativas com vista ao aumento da segurança. Medidas como a criação, nos portos de Benim, Cabo Verde, Gana, Senegal e Togo, de algumas unidades conjuntas especializadas no controle de contêineres, no âmbito do Programa Global de Controle de Contêineres, já conduziram a grandes apreensões de cocaína e de tabaco ilegal.

As equipes conjuntas de interdição de aeroportos, estabelecidas desde 2010 nos aeroportos internacionais de Cabo Verde, Mali, Senegal e Togo, da iniciativa do United Nations Office on Drugs and Crime, da Interpol e da Organização Mundial das Alfândegas, no âmbito do Projeto de Comunicação nos Aeroportos, já começaram a dar frutos.

O próprio exercício Obangame Express, que se tem realizado

anualmente e no qual têm participado, para além dos países da região, Portugal, França, Espanha, Bélgica, Brasil, Holanda e EUA, cujo objetivo é aumentar a capacidade de resposta das Marinhas e guardas costeiras do Golfo da Guiné à pirataria ou a qualquer outro tipo de criminalidade marítima, por meio da melhoria da interoperabilidade das comunicações e da partilha de informações, tem se mostrado bastante útil para a segurança marítima nesta região.

**Nos últimos anos, têm aparecido algumas potências ocidentais, com interesses na região, que têm apoiado, quer financeiramente quer por meio da troca de conhecimentos, algumas iniciativas com vista ao aumento da segurança**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria; Guiné;

## BIBLIOGRAFIA

- Criminalidade Organizada Transnacional na África Ocidental: Avaliação da ameaça. Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) [2013].
- Global Report on Trafficking in Persons 2014. United Nations Office on Drugs and Crime – Vienna.
- PIRES, Raúl M. Braga – Maghreb/Machrek: Olhares Luso-Marroquinos sobre a Primavera Árabe. 1ª Ed. Lisboa; Diário de Bordo, Lda. 2013. ISBN 978-989-8554-21-5.
- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2014. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2015].
- International Maritime Bureau. Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org>>. Acesso em: 10Fev. 2015.