



UNODC

United Nations Office on Drugs and Crime



CRIMINALIDADE ORGANIZADA TRANSNACIONAL NA ÁFRICA OCIDENTAL:

Avaliação da Ameaça

Fevereiro 2013

ESCRITÓRIO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DROGAS E CRIME
Viena

Criminalidade Organizada Transnacional na África Ocidental:

Avaliação da Ameaça

Esta publicação pode ser reproduzida no todo ou em parte, e por qualquer meio, para fins educativos ou não lucrativos, sem autorização especial do detentor dos direitos de autor, desde que a fonte seja citada. O UNODC gostaria de receber uma cópia de todas as publicações que usem esta publicação como fonte.

Agradecimentos

Este estudo foi conduzido sob a responsabilidade do Escritório Regional do UNODC para a África Ocidental e Central (ROSEN), Divisão de Operações (DO), com o apoio à investigação da Secção de Estudos e Análise de Ameaças (STAS) do UNODC, e da Divisão para Análise de Políticas e Assuntos Públicos (DPA).

Investigação

James Bevan (consultor – armas de fogo), Louise Bosetti, Jenna Dawson-Faber, Neil Ford (consultor – Abastecimento ilegal de petróleo e pirataria), David Izadifar, Ted Leggett (investigador principal), Marine Mayer (consultora – medicamentos fraudulentos), Thomas Pietschmann e James Phillips (consultor – cocaína).

Design gráfico, apoio à cartografia e edição assistida por computador

Anja Korenblik, Suzanne Kunnen, Kristina Kuttinig, Deniz Mermerci

Supervisão

Aldo Lale-Demoz (Director, DO)

Pierre Lapaque (Representante, ROSEN)

Alexandre Schmidt (ex-representante, ROSEN)

Thibault Le Pichon (Director, STAS)

A preparação deste relatório não teria sido possível sem os dados e as informações comunicados pelos governos ao UNODC e outras organizações internacionais. O UNODC está particularmente grato aos funcionários dos governos e responsáveis pela aplicação da lei com os quais se reuniu na região durante a condução deste estudo.

O estudo beneficiou da valiosa contribuição de muitos funcionários do UNODC – na sede e nos gabinetes nacionais – que reviram várias secções deste relatório.

A equipa de investigação também agradece as informações, o aconselhamento e os comentários fornecidos por vários funcionários e especialistas, incluindo do Grupo de Trabalho das Nações Unidas para a Criminalidade Organizada Transnacional e o Narcotráfico.

O UNODC agradece a contribuição do governo da França para os encargos deste relatório.

EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Este relatório não foi formalmente editado.

Os conteúdos desta publicação não reflectem necessariamente as opiniões ou as políticas do UNODC, dos Estados-Membros, ou das organizações que contribuíram para o mesmo, nem implicam qualquer aprovação.

As designações usadas e a apresentação do material nesta publicação não implicam a expressão de qualquer opinião por parte do UNODC ou do Secretariado das Nações Unidas sobre o estatuto legal de qualquer país, território, cidade ou área ou das suas autoridades, ou sobre a delimitação das suas fronteiras ou limites.

Imagens da capa © Gabinete Integrado das Nações Unidas para a Consolidação da Paz na Guiné-Bissau e Fototeca da ONU



Índice

Agradecimentos	
Sumário executivo	3
Introdução	7
Os fluxos	
Cocaína oriunda dos Andes para a Europa através da África Ocidental	9
Metanfetamina da África Ocidental para a Ásia Oriental	19
Contrabando de migrantes da África Ocidental para a Europa	25
Tráfico de armas de fogo na África Ocidental	33
Medicamentos essenciais fraudulentos da Ásia do Sul e da Ásia Oriental para a África Ocidental	39
Pirataria marítima no Golfo da Guiné	45
Conclusão	53
Referências	



Principais conclusões

- O fluxo de cocaína através da África Ocidental parecer ter diminuído para cerca de 18 de toneladas, em comparação com o pico atingido em 2007 de 47 toneladas. Estas 18 toneladas resultariam em 1,25 mil milhões de USD quando vendidas por grosso na Europa, proporcionando aos traficantes da África Ocidental receitas substanciais.
- Os modos de transporte da cocaína da América do Sul para a África Ocidental foram-se alterando ao longo do tempo em reacção às medidas de fiscalização. A maioria da cocaína que chega hoje à África Ocidental é oriunda do Brasil, onde grupos criminosos nigerianos exportam a droga. Recentemente, estes grupos têm utilizado com mais frequência remessas em contentores e o transporte marítimo, adoptando estes métodos para além dos métodos tradicionais de correios aéreos e envios postais. Na África Ocidental foi observado um aumento do uso do Benim como ponto de partida para os correios aéreos.
- A produção de metanfetamina na região é uma preocupação crescente, tendo sido detectados dois laboratórios de metanfetamina na Nigéria em 2011-2012. O principal mercado para a metanfetamina fabricada na África Ocidental é a Ásia Oriental e, em menor escala, a África do Sul. As receitas obtidas com o tráfico das metanfetaminas produzidas na África Ocidental com destino à Ásia Oriental são consideravelmente elevadas para um fluxo que é muito recente, mas as perspectivas a longo prazo são limitadas tendo em consideração a concorrência de produtores localizados nos mercados de destino.
- Devido à recessão económica, o fluxo do tráfico de migrantes da África Ocidental para a Europa diminuiu nos últimos anos. A importância de várias rotas foi significativamente alterada, tendo as rotas sido deslocadas para a zona oriental.
- Dado o número de armas que ainda circulam dos conflitos passados na região, a necessidade de importar grandes quantidades de armas para a África Ocidental é muito reduzida. A maioria do fluxo ilícito de armas na região é fruto do desvio ou de furtos de estoques nacionais legais existentes na polícia ou no exército. A recente torrente de 10 000 a 20 000 armas de fogo da Líbia representa uma ameaça grave à estabilidade na região, uma ameaça que parece ter sido concretizada no norte do Mali.
- A prevalência de medicamentos fraudulentos é mais elevada não nos mercados onde os lucros seriam superiores, mas naqueles onde as possibilidades de detecção são inferiores. Pelo menos 10% dos medicamentos importados que circulam na África Ocidental são fraudulentos, representando uma grave ameaça à saúde e à segurança públicas.
- A pirataria marítima gerou uma atenção renovada no Golfo da Guiné, tendo ocorrido 22 ataques de pirataria ao largo da costa do Benim em 2011. Em 2012, o Togo tornou-se no novo centro de ataques a navios-tanque de petróleo. Estes navios são atacados porque o mercado negro para o petróleo na África Ocidental está a aumentar.
- A não ser que os fluxos de contrabando sejam resolvidos, a instabilidade e a ilegalidade persistirão, e continuará a ser difícil desenvolver as capacidades do Estado e o Estado de direito na região. Cada um destes fluxos requer uma resposta adequada, porque as mercadorias envolvidas respondem a fontes distintas de fornecimento e de procura.



Sumário executivo

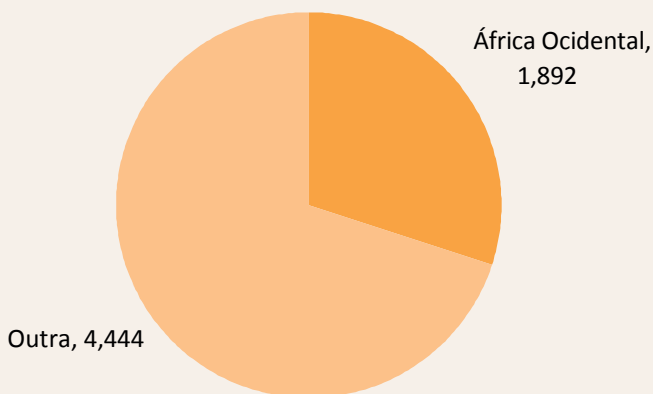
A África Ocidental sempre foi alvo da atenção das Nações Unidas, mas só recentemente a comunidade internacional reconheceu a criminalidade organizada como um problema importante na região. Este reconhecimento deriva, essencialmente, de um único fluxo de contrabando – a cocaína – um fluxo tão vasto que o seu valor por grosso à chegada à Europa excederia os orçamentos da segurança nacional de muitos países na África Ocidental. Enquanto que a ameaça da cocaína é evidente, existem muitas outras formas de criminalidade organizada que ameaçam a estabilidade na região. Estas ameaças são tanto a causa como a consequência da governação frágil, uma dinâmica explorada no presente relatório.

É preciso fornecer algum contexto histórico para se compreender o fluxo da cocaína. Na última década, o mercado mundial da cocaína sofreu uma mudança dramática. A procura pela cocaína nos Estados Unidos tem vindo a diminuir a longo prazo, com um decréscimo particularmente acentuado depois do México ter implementado uma nova estratégia de segurança nacional, em 2006. Mas a procura pela cocaína na Europa duplicou na última década, e esta droga é mais cara na Europa do que nos Estados Unidos. À medida que as agências de fiscalização europeias tomaram consciência da ameaça, em meados da primeira década do século XXI, o contrabando directo para o continente tornou-se mais difícil. Os traficantes de cocaína na América do Sul começaram a procurar uma zona de preparação das mercadorias no outro lado do Atlântico, e encontraram-na na África Ocidental.

Os traficantes de cocaína da África Ocidental, em particular os do sudeste da Nigéria, estão há muito tempo activos nos mercados mundiais da cocaína, incluindo nos mercados a retalho em muitos países europeus. Em 2011, anali-

sando somente quatro países onde existem dados comparativos (Alemanha, Itália, Suíça e Portugal), 30% dos estrangeiros detidos por tráfico de cocaína eram da África Ocidental. O trânsito em pequena escala através da região africana ocidental, essencialmente através dos correios aéreos, não é algo novo. Mas em meados da primeira década do século XXI, foram feitas várias confiscações de cocaína consideravelmente grandes ao largo da costa da África Ocidental, e foi detectado um grande número de correios de cocaína em voos da África Ocidental para a Europa. Os mesmos sugerem um fluxo de cocaína de mais de um mil milhão de dólares norte-americanos à chegada ao destino.

Figura 1: Origem regional dos traficantes de cocaína estrangeiros detidos na Alemanha, Itália, Suíça e Portugal em 2011



Fonte: Questionário dos Relatórios Anuais (ARQ) do UNODC

A detecção tanto de envios marítimos como de correios aéreos em voos comerciais atingiu um ponto máximo em 2007 e, desde então, diminuiu drasticamente. Existe um profundo debate sobre se o fluxo de cocaína diminuiu pro-

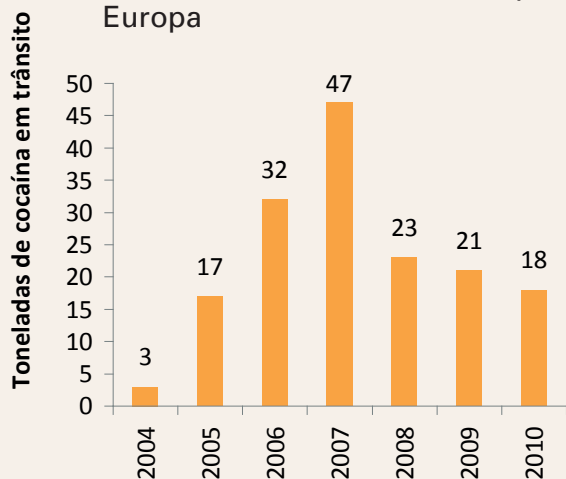
porcionalmente ou se os traficantes simplesmente encontraram formas menos detectáveis de movimentar as drogas. Actualmente, parece que são utilizados vários vectores, incluindo um número muito menor de envios marítimos de grandes dimensões, aeronaves privadas (incluindo aviões a jacto), contentores de remessas, correios aéreos em voos comerciais e os serviços postais. O método preferido mudou ao longo do tempo em reacção às medidas de fiscalização.

As ameaças deste fluxo na região são diversas. Uma vez que não foram realizados estudos metodologicamente sólidos sobre o uso das drogas desde o início do fluxo da cocaína, continua a não ser claro como o facto de ser uma região de trânsito afectou o uso local da droga. A corrupção relacionada com a cocaína claramente deteriorou a governação em lugares como a Guiné-Bissau. É particularmente preocupante a possibilidade de que o tráfico na região possa proporcionar receitas a grupos armados não estatais, em particular a várias forças rebeldes no Sahel e ao grupo terrorista Al Qaeda no Magrebe Islâmico (AQMI).

Com base numa avaliação das apreensões de cocaína na Europa, o fluxo de cocaína na região parece ter diminuído para cerca de 18 toneladas, tendo atingido um pico em 2007 de cerca de 47 toneladas. Apesar disto serem boas notícias, não é necessária uma grande quantidade de cocaína para causar problemas numa região com problemas de pobreza e governação. O orçamento militar total em muitos países da África Ocidental é menor do que o preço por grosso de uma tonelada de cocaína na Europa.

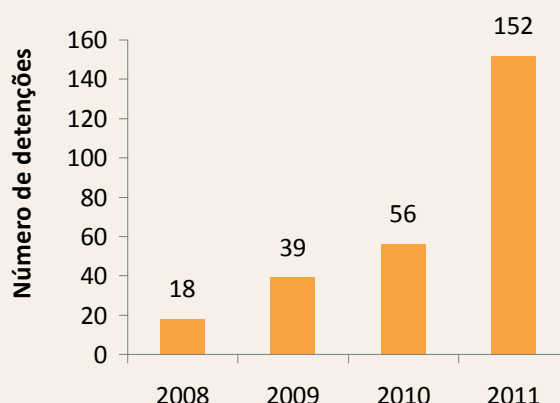
O volume bruto das drogas que transitam na região acaba por ser menos relevante do que a forma como a África Ocidental interage com o mesmo. Parece que uma parcela crescente não se deve somente ao facto dos sul-americanos usarem os serviços logísticos da África Ocidental, mas também que os africanos desta região estão a ter um papel independente cada vez maior na entrada das drogas na sua região. Uma manifestação desta tendência é o tamanho mais pequeno dos envios detectados em anos recentes.

Figura 2: Toneladas de cocaína pura que transitam da África Ocidental para a Europa



Outro desenvolvimento preocupante é a emergência da produção de drogas na região. Foram detectados dois laboratórios de metanfetamina na Nigéria, em 2011-2012, e aproximadamente 3000 correios de metanfetamina deslocaram-se da África Ocidental (incluindo Benim, Costa do Marfim, Gana, Guiné, Nigéria e Senegal) para a Ásia (principalmente para o Japão, a República da Coreia, a Malásia e a Tailândia), em 2010. As drogas transportadas por estes correios resultaram em receitas de cerca de 360 milhões de USD, um rendimento considerável para um fluxo tão recente. Ao contrário do fluxo da cocaína, o grosso dos lucros acumulados pelos traficantes da África Ocidental pode, no final, regressar à África Ocidental. A África Ocidental também fornece metanfetamina à África do Sul, um grande consumidor da droga. A heroína é também detectada com cada vez mais regularidade e em volumes superiores, outro indicador de que os grupos sediados na África Ocidental estão a ter um papel cada vez mais importante no narcotráfico mundial.

Figura 3: Correios nigerianos detidos por tráfico de metanfetamina na Malásia, 2008-2011



Fonte: Polícia Real Malaia

As drogas ilícitas são geralmente contrabandeadas, mas, problemático também, são as drogas farmacêuticas transportadas através de canais comerciais oficiais. Algumas destas drogas são drogas de abuso, como os opiáceos sintéticos. No último ano, pelo menos 37 toneladas de analgésicos importados de forma ilícita foram confiscadas na África Ocidental, na maioria no Benim e no Togo, provavelmente com destino aos mercados no Médio Oriente. Outras são medicamentos fraudulentos: fármacos que não são o que aparentam ser. Para além dos danos que causam nos utilizadores, alguns medicamentos fraudulentos fomentam o crescimento de patogénicos resistentes aos fármacos, o que representa uma ameaça à saúde global. Estima-se que pelo menos 10% de todos os medicamentos essenciais que circulam na África Ocidental sejam fraudulentos. Mas, apesar dos danos que causam à saúde pública, não existem actualmente evidências de que este fluxo esteja a promover a instabilidade.

Para além dos fármacos, existe uma grande preocupação sobre as implicações para a segurança resultantes do tráfico de armas na região. Continuam a circular muitas armas de conflitos passados, e o desvio de estoques oficiais de armas é comum. Assim, a necessidade de importar grandes quantidades de armas para a África Ocidental é, geralmente, muito reduzida. Mas a recente torrente de cerca de 10 000 a 20 000 armas de fogo da Líbia representa uma ameaça grave à estabilidade, uma ameaça que parece ter sido concretizada no norte do Mali. Continua a ser pouco claro se o narcotráfico permitiu o actual conflito, mas não restam dúvidas de que o tráfico de armas de fogo contribuiu para o mesmo.

No último ano, um problema criminal antigo na região voltou a ser alvo de atenção: a pirataria marítima. No passado, a maioria da pirataria na África Ocidental estava confinada às águas nigerianas, e grande parte desta actividade estava relacionada com o conflito em torno do petróleo no Delta do Níger. Mas, em 2011, foram executados 22 ataques piratas ao largo da costa do Benim, tendo muitos deles visado navios que transportavam produtos petrolíferos. Estes ataques fizeram com que os avaliadores de seguros marítimos recategorizassem as águas do Benim como de “alto risco”, aumentando os custos do transporte marítimo para o país. Assim, o tráfego portuário sofreu um declínio de 70%. Os impostos sobre o comércio totalizam metade das receitas governamentais do Benim, e 80% das mesmas têm origem no porto de Cotonu. No entanto, estes ataques diminuíram tão rápido como começaram, mas em 2012, o Togo tornou-se no novo centro de ataques a navios-tanque com produtos petrolíferos, tendo sido realizados 18 ataques até meados do ano.

Estes fluxos ilícitos podem afectar a estabilidade e o desenvolvimento de várias formas. Como sugerido acima, o tráfico pode beneficiar os grupos armados não estatais que controlam territórios úteis para o contrabando. Estes grupos podem usar as receitas para adquirir armas ou para promover a corrupção. A rivalidade pelas rotas do tráfico pode resultar em conflitos entre grupos. As receitas ilícitas podem também gerar fricções entre grupos, resultando em fragmentações, conflitos internos e lutas pela sucessão. Os rebeldes que fazem mais dinheiro com a participação em mercados ilícitos, do que provavelmente fariam na vida civil, poderão ser difíceis de atrair para a mesa das negociações. Se os oficiais militares também estiverem envolvidos, as partes em ambos os lados do combate poderão preferir manter o status quo em vez de procurar a paz.

O contrabando é muitas vezes concretizado através da corrupção e não por movimentos furtivos e clandestinos. As receitas obtidas em alguns fluxos de tráfico são suficientes para comprar a cooperação de funcionários de alto nível do governo em alguns países pobres, subvertendo assim a governação. Em casos extremos, isto pode destabilizar os governos, porque fracções de funcionários competem para se afastarem uns aos outros. Sem dúvida que o país mais

afectado por esta questão é a Guiné-Bissau, um país cuja produção económica anual é inferior ao valor de algumas das apreensões de cocaína feitas na região. O país passou por várias mudanças abruptas de governos desde o início do fluxo de cocaína, e os oficiais seniores militares são suspeitos de cumplicidade no tráfico de cocaína.

O tráfico transnacional pode também afectar o desenvolvimento económico. As comunidades marginalizadas, em particular aquelas nas áreas fronteiriças, podem beneficiar do fluxo de contrabando, afastando-as cada vez mais do alcance do Estado. Estes meios de subsistência, baseados no crime internacional, não são sustentáveis, mas poderão ser preferidos em relação à pobreza, e podem ser defendidos com violência quando contestados. Para o comércio legítimo, poderá ser difícil competir com a facilitação do tráfico. As perspectivas a longo prazo deste modelo de desenvolvimento são pouco animadoras

Os criminosos transnacionais investem geralmente os seus lucros em economias estáveis e em moedas fortes no estrangeiro, em vez de nos países de trânsito. Poderá ser estimulada alguma construção, mas geralmente o objetivo é constituir uma fachada para o branqueamento de capitais, como hotéis ou casinos não necessários. Os traficantes têm poucos incentivos para manter os seus estabelecimentos, e a sua atenção é alterada com as dinâmicas imprevisíveis da criminalidade organizada transnacional.

A violência e a instabilidade política associadas ao tráfico transnacional podem deter o investimento legítimo fora das indústrias extractivas. Os grupos armados que beneficiaram do tráfico podem voltar-se para actividades predatórias quando este dinheiro fácil deixa de existir. A actividade criminal é, por natureza, imprevisível, e mesmo os investidores nacionais podem preferir o estrangeiro quando procuram oportunidades de investimento. Muitos profissionais poderão procurar mudar-se para países mais seguros, eliminando o capital humano necessário para o desenvolvimento sustentável.

A resolução destes problemas requer a cooperação internacional. Uma medida essencial é garantir a implementação completa da Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional e os seus Protocolos. Isto facilitará a assistência legal mútua, a extradição e a cooperação técnica necessária para resolver estes problemas através da cooperação. Dada a capacidade limitada das instituições responsáveis pela aplicação da lei a nível nacional, devem ser feitos todos os esforços para garantir que o contrabando não chega às costas da África Ocidental. A procura local pelas drogas ilícitas deve ser monitorizada de perto e os problemas emergentes devem ser eliminados logo de início. Os esforços locais para filtrar os medicamentos fraudulentos e destruir as armas ilícitas devem ser apoiados. A assistência técnica e o aconselhamento legal são particularmente necessários para manter a ordem na indústria petrolífera local. Estes

esforços podem produzir benefícios enormes na redução da corrupção, na promoção da igualdade, na resolução de conflitos e na redução da pirataria marítima.

Principais recomendações

- Mobilizar os Estados da região para fornecerem dados válidos e fiáveis para avaliar e analisar melhor o narcotráfico, a criminalidade organizada e os problemas de abuso de drogas que afectam a região.
- Melhorar os esforços de coordenação aos níveis regional e internacional para resolver o problema da droga, assim como em relação a todos os crimes organizados relacionados na região, através da facilitação do intercâmbio de informações criminais.
- Combater a impunidade através da harmonização da legislação nacional e do reforço dos actuais quadros jurídicos a fim de condenar de forma eficaz os criminosos identificados.
- Criar, fortalecer e mobilizar sinergias entre as estruturas competentes de aplicação da lei para dar uma resposta mais eficaz à ameaça do narcotráfico e da criminalidade organizada transnacional.
- Desenvolver programas integrados para combater o narcotráfico e a criminalidade organizada aos níveis nacional e regional em total coerência com as normas internacionais existentes.
- Foco nos fluxos financeiros relacionados com o narcotráfico e a criminalidade organizada transnacional a fim de interromper fontes de financiamento.
- Facilitar serviços de qualidade para o tratamento da toxicodependência e reabilitação para contribuir para a redução da procura de drogas ilícitas, a transmissão do VIH entre os utilizadores de drogas, os crimes relacionados com as drogas, o encarceramento e a reincidência.



Introdução

Este relatório centra-se na África Ocidental, um grupo de 16 nações que alberga aproximadamente 325 milhões de pessoas. Todos estes países possuem índices de desenvolvimento humano baixos e alguns estão entre os mais pobres do mundo. A região é também politicamente instável – um pouco menos de um terço dos Estados sofreram um golpe de Estado nos últimos quatro anos.

A criminalidade organizada na África Ocidental tornou-se num problema de segurança internacional em meados da primeira década do século XXI, devido à detecção de grandes envios de cocaína que transitavam na região para a Europa. As avaliações posteriores efectuadas pelo UNODC revelaram que vários problemas de criminalidade organizada transnacional representam uma ameaça à estabilidade e ao desenvolvimento na região, incluindo o bunkering (abastecimento ilegal de petróleo), o tráfico de armas, o tráfico de seres humanos, o contrabando de migrantes, o despejo de resíduos sólidos, os medicamentos fraudulentos, o contrabando de cigarros e a pilhagem de recursos naturais.

Os Estados da região enfrentaram actualmente desafios importantes. Nos últimos anos, demonstraram o seu compromisso político para fazer do combate ao narcotráfico e à criminalidade organizada transnacional uma prioridade. Em colaboração com os parceiros da ONU, foram desenvolvidas várias iniciativas para promover a cooperação da região, e foi adoptada uma abordagem regional abrangente.

Desde 2008 que a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) está envolvida num Plano de Acção Regional com o apoio do UNODC e do UNOWA para resolver o problema crescente do tráfico

ilícito de drogas, da criminalidade organizada e do abuso de drogas na África Ocidental de uma forma integrada. Os chefes de Estado e de governo da região renovaram o seu compromisso com o Plano de Acção Regional, em Junho de 2012. Para além de promover a prevenção e o combate a estes problemas, este Plano requer a cooperação regional em áreas da aplicação da lei, da justiça penal, da saúde e da recolha e partilha de dados.

Desde a Iniciativa de Dacar 2010 que o Ministério do Interior senegalês está empenhado na elaboração de um documento com o objectivo de harmonizar os instrumentos legais nacionais existentes a um nível sub-regional para combater o narcotráfico de uma forma coordenada e mais eficiente. A Declaração de Bamako sobre a Impunidade, Justiça e Direitos Humanos, adoptada em Dezembro de 2011, identifica recomendações práticas para combater a criminalidade organizada, o tráfico ilícito, o terrorismo e a pirataria. Reafirma a importância de melhorar o quadro legal dos Estados da África Ocidental de acordo com os instrumentos regionais e internacionais que aspiram a facilitar a cooperação internacional nestas questões.

Apesar destas iniciativas políticas representarem medidas importantes, tem sido difícil avaliar quaisquer resultados concretos. O combate à criminalidade organizada continua a ser uma pré-condição para a consolidação da paz, da segurança e da estabilidade política. Garantir que os actores criminais são identificados, investigados, processados e julgados é também essencial para fortalecer a credibilidade das instituições e dos governos nacionais junto do seu povo e dos actores externos. É fundamental para abordar os problemas da corrupção contínua, que enfraquecem a boa governação.

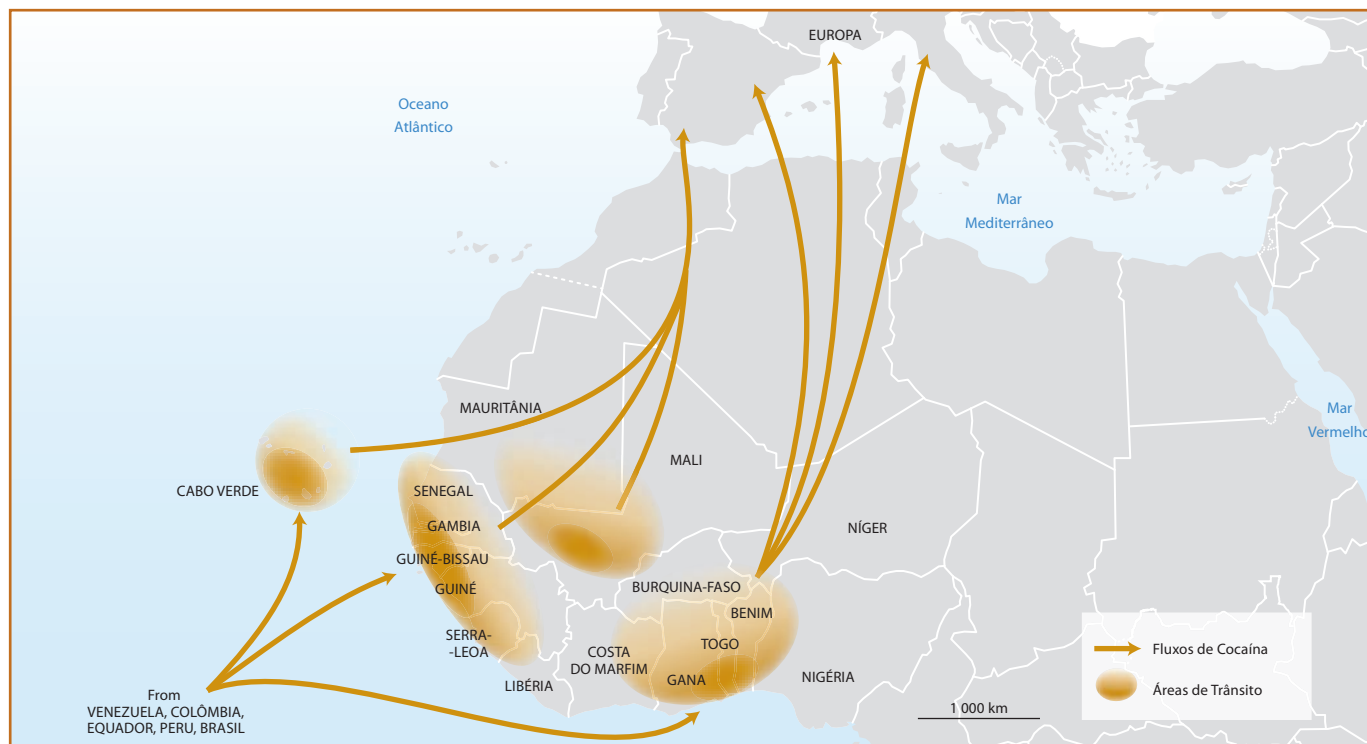
Tendo em consideração estes desafios, as Nações Unidas têm um papel importante na sensibilização entre as autoridades públicas, a população local e a comunidade internacional. O Programa Regional do UNODC para a África Ocidental 2010-2014 apoia a implementação do Plano de Acção Regional da CEDEAO 2008-2011. As iniciativas-chave no âmbito do Programa Regional incluem a Iniciativa Costa da África Ocidental (WACI), o Projecto de Comunicação nos Aeroportos (AIRCOP) e o Programa Global de Controlo de Contentores (CCP). O UNODC também apoia o fortalecimento dos sistemas contra o branqueamento de capitais e de combate ao financiamento do terrorismo; apoia os governos no reforço da sua actividade judicial; fornece assistência técnica especializada aos Estados-Membros da CEDEAO relativamente a aspectos de justiça penal de combate ao terrorismo e foi fundamental no lançamento da Plataforma Regional Judicial para o Sahel, em 2010. O UNODC apoia a implementação dos Protocolos da ONU contra o Tráfico de Pessoas, de Armas de Fogo e de Tráfico de Migrantes, principalmente através do desenvolvimento de capacidades. A assistência está também a ser alargada nas áreas de uso das drogas e de prevenção, tratamento e reabilitação do VIH. Na área da investigação e de análise, o UNODC realizou vários estudos e avaliações que constituem a base para intervenções programáticas.

Nenhum estado pode combater com sucesso a criminalidade organizada transnacional sozinho. A acção coordenada, a colaboração e a cooperação são essenciais para reduzir os efeitos deste tipo de criminalidade na África Ocidental. Neste contexto, é necessária investigação para orientar o planeamento e os esforços de política.

Desde a publicação do último relatório de avaliação da ameaça do UNODC sobre a África Ocidental (2009), e apesar do compromisso político dos Estados da região, existem indicadores de que a situação da criminalidade na África Ocidental tem-se diversificado de um modo geral. As organizações criminosas envolvidas são agora não só capazes de traficar toneladas de drogas – nomeadamente cocaína e, em menor escala, heroína – como também fabricam metanfetaminas. A região parece estar a ser sujeita a um aumento do consumo de drogas. O uso de drogas, em particular de canábis, assim como cocaína, heroína e estimulantes de tipo anfetaminas, tornou-se num problema de saúde pública e de segurança pública. Mais recentemente, a pirataria marítima no Golfo da Guiné atraiu a atenção internacional, assim como o fluxo de armas para a região depois do conflito na Líbia.

- Este relatório aborda:
- Cocaína
- Metanfetamina
- Contrabando de migrantes
- Armas de fogo
- Medicamentos fraudulentos
- Pirataria marítima

O objectivo deste relatório é essencialmente descritivo: avaliar o progresso e a emergência da criminalidade organizada transnacional que afecta a região. Este relatório não pretende ser exaustivo – a omissão dos fluxos debatidos no passado não implica que tenham sido resolvidos, mas somente que surgiram outros assuntos que estão actualmente a ser alvo de uma maior atenção internacional.



COCAÍNA ORIUNDA DOS ANDES PARA A EUROPA ATRAVÉS DA ÁFRICA OCIDENTAL

Qual é a natureza do mercado?

Poucos fluxos de contrabando transnacionais geraram tanto alarme como o fluxo de cocaína na África Ocidental. Por volta de 2005, tornou-se claro que quantidades enormes de drogas, no valor de vários mil milhões de dólares, estavam a ser transportadas através de uma das regiões menos estáveis do mundo.² Os sinais não deixavam margem para dúvidas:

- Entre 2005 e 2007, foram feitas mais de 20 apreensões importantes na região da África Ocidental, envolvendo milhares de quilogramas de cocaína. A maioria das apreensões foram feitas no mar, mas algumas envolveram aeronaves privadas ou depósitos secretos detectados em terra. Estas apreensões parecem ter sido a ponta do icebergue: a maioria foi feita com a assistência de navios europeus ou baseadas em informações do estrangeiro, e algumas foram feitas de forma inesperada, acidentalmente.
- Presentemente, centenas de correios aéreos em voos comerciais foram detectados com cocaína em voos da África Ocidental para Europa.
- Existem indicadores de um elevado nível de envolvimento no tráfico de drogas em vários países na África Ocidental.

Os riscos revelaram-se igualmente claros:

Se as drogas apreendidas tivessem chegado à Europa, o valor de venda a retalho teria excedido o PIB de algum das nações por onde transitaram, o que sugere organiza-

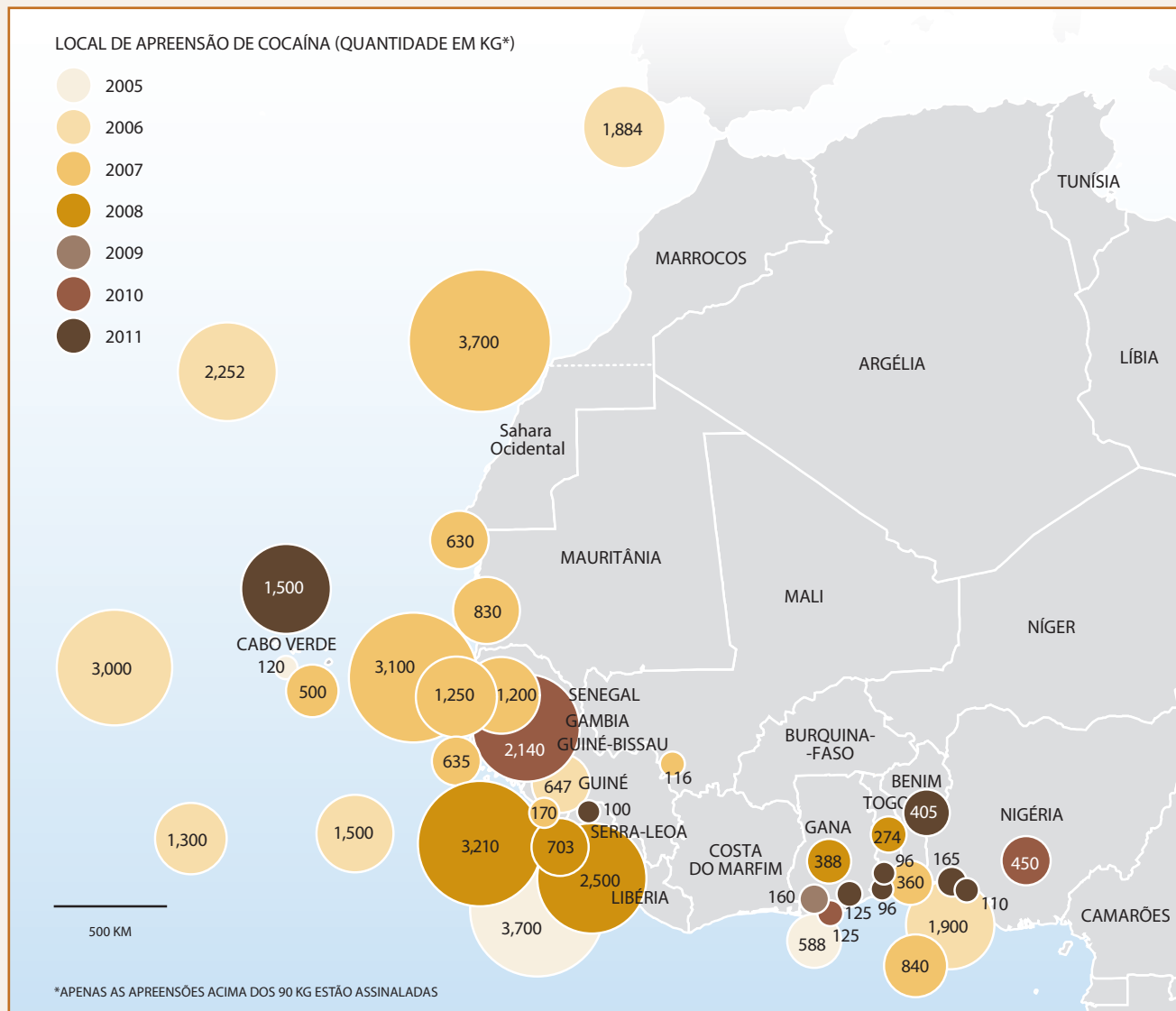
ções criminosas com recursos à sua disposição superiores aos dos países afectados.

- Uma vez que em alguns países nenhuma actividade comercial legítima teve o potencial para gerar rendimentos comparáveis ao tráfico de droga, o mesmo teve o potencial para “expulsar” outras formas de actividade económica. Um risco similar verificou-se na esfera política - a procura pelos subornos relacionados com as drogas ameaçou a governação e a estabilidade.
- Havia receios de que os rebeldes e os extremistas na região estariam numa posição para facilitar o tráfico e, assim, atraindo recursos para a sua causa e aumentando o potencial para a violência.

Infelizmente, parece que alguns destes riscos foram concretizados:

- Houve uma série de golpes de estado, tentativas de golpes de estado, e outras formas de distúrbios políticos na Guiné-Bissau, incluindo o assassinato do Presidente Vieira, em 2009. Apesar do conflito parecer ter ocorrido devido a linhas de fracturas políticas bem estabelecidas, a concorrência pelos lucros da cocaína aumentou os interesses em jogo e as tensões entre grupos rivais.
- Quando o Presidente guineense Lansana Conté morreu em finais de 2008, foi revelado que membros da sua família imediata e das unidades de elite militar estavam envolvidos no tráfico de droga, alegadamente usando os passaportes e as malas diplomáticas para transportar cocaína.
- Na Mauritânia, oficiais de alta patente da polícia foram condenados por acusações relacionadas com o tráfico de cocaína, em 2010, mas foram libertados da prisão em 2011 e posteriormente desapareceram.

Mapa 1: Principais apreensões de cocaína na África Ocidental (2005-2011)



Fonte: Base de dados de apreensões individuais de droga do UNODC e gabinetes nacionais do UNODC na região

- Na Gâmbia, em 2010, o Presidente demitiu a maioria dos seus funcionários de segurança seniores por alegado envolvimento no narcotráfico, incluindo o comandante da polícia nacional e o seu adjunto, o comandante da marinha, o adjunto do comandante do exército, o director da Agência Nacional de Combate às Drogas, o seu adjunto e o chefe de operações. Vários destes homens foram condenados por corrupção em 2012.
- O Ministro dos Transportes da Serra Leoa foi obrigado a demitir-se em 2008, quando o seu primo foi dado como estando associado a uma aeronave privada que continha mais de 700 kg de cocaína. Os posteriores testemunhos em tribunal envolveram o próprio ministro.
- Muitas das grandes apreensões de cocaína feitas pelos governos da África Ocidental desapareceram mais tarde da custódia da polícia, indicando um elevado nível de corrupção na aplicação da lei.³
- Existem alegações repetidas de que rebeldes e extremistas no Sahel têm recebido rendimentos do tráfico de cocaína nas regiões que controlam. É possível que estes fundos possam ter contribuído para a recente rebelião no Mali.

Mas, por volta de 2008, surgiram vários indicadores de que este fluxo tinha começado a diminuir:

As apreensões em grande escala diminuíram drasticamente. Em 2007, registaram-se pelo menos 11 apreensões de mais de 100 kg de cocaína na África Ocidental, totalizando mais de 11 toneladas; em 2009, foi feita uma única apreensão de 160 kg.

O número de correios aéreos procedentes da região também diminuiu. Numa base de dados de detecções de correios aéreos, 59% dos correios de cocaína detectados no segundo trimestre de 2007 eram oriundos da África Ocidental; no terceiro trimestre de 2009, não foram detectados correios da região.

Existem várias razões possíveis para este declínio:

- Para os traficantes da América do Sul, uma das vantagens de usar a rota da África Ocidental foi o factor novidade – as autoridades responsáveis pela fiscalização

não esperavam que a cocaína viesse desta região. Em 2008, devido à atenção internacional que o fluxo recebeu, grande deste factor novidade já tinha sido perdido.

- A agitação política por volta de 2008 e 2009 poderá ter interrompido os canais de corrupção que facilitaram o tráfico na região.
- Antes de 2009, parece que a maioria da cocaína apreendida era propriedade de traficantes sul-americanos, e que os traficantes na África Ocidental estavam somente a ser pagos por serviços de logística. Quando estas apreensões desapareceram mais tarde da custódia da polícia, os parceiros sul-americanos poderão ter concluído que tinham sido traídos pelos funcionários corruptos que apoiavam e as relações deterioraram-se.
- A perda de várias toneladas é uma situação difícil para os traficantes que as possuíam. Estas perdas poderão ter levado alguns a voltar às rotas mais tradicionais ou a mudar de técnicas para chegar à África Ocidental.
- No entanto, depois de 2007, foram detectadas várias operações lideradas por traficantes da África Ocidental. Apesar da redução das apreensões marítimas e dos correios detectados, parece que persiste algum fluxo. Ocasionalmente, ainda são feitas algumas apreensões de grandes dimensões na região, incluindo apreensões de duas toneladas na Gâmbia, em 2010, 1,5 toneladas em Cabo Verde, em 2011, e 1,6 toneladas nas Ilhas Canárias (com destino ao Benim) em 2012.

Como é que o tráfico é efectuado?

Existem várias formas de obter a cocaína da América do Sul para a Europa através da África Ocidental, todas aparentando estar a operar em paralelo, com a técnica preferida a variar ao longo do tempo em reacção às medidas de fiscalização. Encontram-se tanto navios grandes como pequenos. Tipicamente, os navios de maiores dimensões são propriedade de grupos de tráfico sul-americanos, enquanto que os mais pequenos são propriedade de traficantes da África Ocidental. Ao longo do tempo, o envolvimento da América Latina na região parece ter diminuído, assim como o tamanho médio das apreensões.

No passado, os grandes envios marítimos eram o método preferido, mas as apreensões feitas entre 2005 e 2007 parecem ter reduzido em muito este fluxo, incitando, talvez, uma mudança para os envios em aeronaves privadas. O uso de aeronaves tornou-se progressivamente mais sofisticado, evoluindo dos aviões a hélice bimotores para os jactos comerciais, capazes de transportar uma grande quantidade de toneladas. A maioria partiu da República Bolivariana da Venezuela. Ao mesmo tempo, foram descobertos envios mais pequenos, na área de actuação de grupos da África Ocidental, escondidos em contentores de transporte marítimo. Existe também tráfico em quantidades bastante inferiores através de correios aéreos em voos comerciais e pelos serviços postais, a maioria deles com procedência do Brasil.

O declínio do tráfico marítimo em grande escala

Actualmente, o movimento da costa da África Ocidental para a Europa é raramente detectado. O caso mais recente foi em Outubro de 2011, e envolveu uma família importante baseada nos Países Baixos e na Praia, Cabo Verde. A família geria uma imobiliária como fachada e meio de branqueamento de capitais. Os navios-mãe do Brasil e Suriname encontravam-se com navios costeiros mais pequenos que transportavam a cocaína para uma das várias propriedades que pertenciam ao grupo. Estas drogas eram depois enviadas para a Europa em lanchas rápidas.

No passado, existiam três principais centros na África Ocidental para a recepção e redistribuição dos envios de cocaína:

- o centro do norte, com difusão a partir da Guiné-Bissau, Guiné, Gâmbia e Senegal;
- o centro do sul, com base na Nigéria, incluindo o Benim, o Togo e o Gana;
- um centro a leste, abrangendo o Mali e partes da Mauritània, particularmente útil para receber remessas por ar.

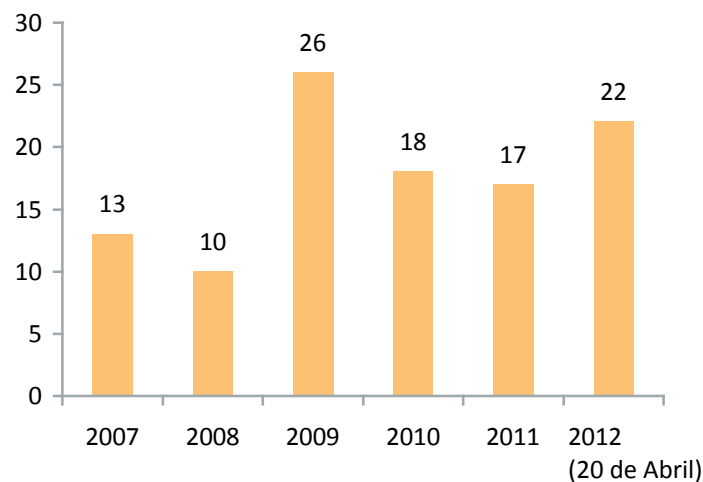
Uma vez na África Ocidental, as drogas procedem para a Europa usando várias rotas. Os correios aéreos em voos comerciais só podem transportar pequenas quantidades, mas o seu uso frequente pode compensar esta deficiência, e também permitem maior flexibilidade, movimentando drogas de qualquer país na região para qualquer destino europeu. Os envios de cocaína podem também ser traficados pelo mar (em contentores, barcos de pesca e embarcações de recreio), ou por terra ou ar através do Sahara para a África do Norte, de onde são levados para a Europa em aviões ultraleves ou transportados pelo Mediterrâneo em lanchas rápidas. Tal como com as rotas do Atlântico, todas estas abordagens são utilizadas em paralelo, sendo as técnicas e rotas preferidas alteradas em resposta às medidas de fiscalização.

À chegada na Europa, as drogas podem ser vendidas a grupos criminosos europeus ou sul-americanos, ou distribuídas através da vasta rede de africanos da África Ocidental envolvidos na distribuição da venda a retalho da cocaína.

América do Sul

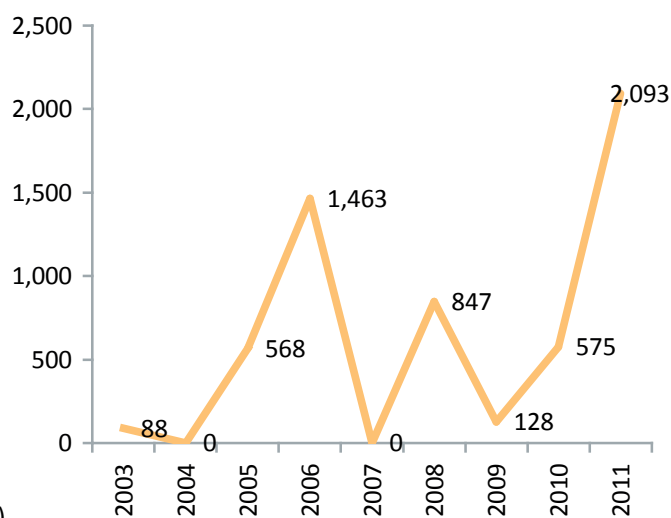
A cocaína que transita pela África Ocidental é oriunda de três países: Colômbia, Peru e Estado Plurinacional da Bolívia. A maioria dos envios marítimos e aéreos de maiores dimensões detectados recentemente tiveram origem na República Bolivariana da Venezuela, e as autoridades referem que toda a cocaína que transita no seu país é oriunda da Colômbia. Mas os envios mais pequenos transportados em contentores procederam tanto directamente do

Figura 4: Laboratórios de cocaína destruídos na República Bolivariana da Venezuela



Fonte: Gabinete Nacional de Combate à Droga da República Bolivariana da Venezuela

Figura 5: Quilogramas de cocaína apreendidas em contentores de remessas relacionadas com a África Ocidental



Fonte: Gabinete Nacional de Combate à Droga da República Bolivariana da Venezuela

Peru como do Equador, um país de trânsito para a cocaína peruana. Além disso, alguns envios transportados em contentores (assim como uma quantidade considerável de tráfico por correios aéreos e serviços postais) são oriundos do Brasil. Segundo os testes forenses, cerca de 54% da cocaína apreendida no Brasil é oriunda do Estado Plurinacional da Bolívia, 38% do Peru e somente 7,5% da Colômbia.⁴

A cocaína é traficada dos estados colombianos de Norte de Santander e Arauca para os estados venezuelanos de Zulia, Tachira e Apure. O cultivo e o processamento da cocaína são extensos em Norte de Santander – foram encontrados laboratórios em Cúcuta, a capital, próximo da fronteira. Algumas das drogas podem proceder através de áreas controladas pelas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), Frentes 10.^a e 33.^a, assim como de áreas controladas por outros grupos. Foram também encontrados laboratórios no outro lado da fronteira, na República Bolivariana da Venezuela, alguns com a capacidade para produzir 500 quilogramas de cocaína por semana.⁵

No passado, muita desta cocaína era transportada por via rodoviária ou aérea para os estados orientais venezuelanos de Bolívar e Anzoátegui antes de ser transportada em aviões privados dos aeroportos comerciais para a África Ocidental. Barcelona, a capital costeira de Anzoátegui, era o principal ponto de partida, apesar de terem sido detectados voos de Maracaibo (o voo “Air Cocaine”) e da Ilha Margarita.

Segundo as autoridades venezuelanas, esta via já não é usada. Em vez disso, a maioria da cocaína que entra na República Bolivariana da Venezuela parece ter-se deslocado para norte, das pistas de descolagem na província

de Apure com destino à América Central, em particular as Honduras e o Haiti. As adversidades na África Ocidental e as oportunidades nas Honduras depois do golpe de 2009 poderão ter levado os traficantes baseados na Venezuela a virar novamente a sua atenção para o mercado dos EUA. Contudo, existem algumas exceções, debatidas mais abaixo em “rotas aéreas”.

Se o fluxo da República Bolivariana da Venezuela diminuiu, de onde é que a África Ocidental obtém a cocaína? O Brasil poderá ser a resposta, em particular para os carregamentos que são propriedade de cidadãos da África Ocidental. O Brasil tem sido desde longa data uma fonte para a Guiné-Bissau lusófona, mas tornou-se numa fonte para os países na região. A quantidade de cocaína traficada para e através do Brasil aumentou consideravelmente nos últimos anos, como reflectem os dados estatísticos crescentes sobre as apreensões. São Paulo alberga uma grande comunidade nigeriana, possivelmente a maior na região e, segundo as autoridades brasileiras, este grupo tem assumido progressivamente o controlo das exportações de cocaína do Brasil, deixando o mercado interno para os grupos organizados locais.

Os nigerianos dominam há muito tempo os correios da droga em voos comerciais a partir do Brasil: quase 90% das mulas detidas no aeroporto internacional, em São Paulo, referem que obtiveram a cocaína de grupos nigerianos. A maioria destes correios voa para Angola ou África do Sul. Em dois voos de São Paulo para Luanda, em 2011, as autoridades angolanas revistaram todos os passageiros e encontraram mais de 20 correios de cocaína em cada voo. Depois de fornecida para consumo no sul da África, o restante é enviado através dos correios destes países para a África Ocidental ou directamente para a Europa.⁶

No passado, os nigerianos enviavam eles próprios a cocaína do Brasil, e continuam a ser importantes nos voos para Lagos ou Doha (Qatar), um ponto de trânsito emergente. Mas estão a usar cada vez mais os correios angolanos, sul-africanos ou europeus, em particular nos voos para os países de origem dos correios da droga. Alguns destes correios europeus são recrutados na Europa, muitas vezes pelas mulheres europeias dos traficantes nigerianos.⁷

Mais recentemente, os grupos nigerianos têm mudado para os carregamentos em contentores e mesmo para o transporte marítimo. Segundo os agentes de ligação no Brasil, os grupos nigerianos organizam até 30% das exportações de cocaína por navios ou contentores a partir de Santos, o maior porto do Brasil, em comparação com os níveis insignificantes de alguns anos antes. Os grupos nigerianos baseados em São Paulo são também responsáveis por uma grande parcela de envios postais de cocaína que deixam o país.

Trânsito para a África Ocidental: contentores

No passado, os traficantes usavam navios-mãe de grandes dimensões que descarregavam a cocaína em embarcações costeiras mais pequenas. Nos últimos anos foram detectados poucos destes barcos dedicados na África Ocidental, mas tem sido feitas cada vez mais apreensões em contentores marítimos, em ambos os lados do Atlântico. Desde 2003 foram feitas pelo menos 27 apreensões, incluindo 12 em 2011, totalizando quase seis toneladas métricas de cocaína. Algumas estavam claramente associadas ao proprietário da carga em contentores mas, noutros casos, a cocaína parece ter sido adicionada sem o conhecimento do proprietário da carga. As drogas podem ter sido adicionadas no porto de partida ou em qualquer outro lugar durante a rota usada pelo navio.

A maior apreensão detectada num contentor, realizada em 2007, é altamente disputada. A remessa, alegadamente misturada com uma remessa de cimento oriunda do Peru e com destino à Nigéria, foi originalmente anunciada como sendo de 14 toneladas, o que a teria colocado entre a maior apreensão de sempre de cocaína. No entanto, as amostras desta apreensão enviadas para testes forenses no estrangeiro não revelaram a presença de cocaína. Continua a ser pouco claro que parcela, se alguma, da apreensão original era de cocaína.

Para além disto, as apreensões têm sido de poucas centenas de quilogramas, com um peso médio de cerca de 175 kg, muito mais pequenas do que as grandes apreensões marítimas do passado. Somente uma pequena parcela de contentores de remessas são inspeccionadas, mesmo nos países mais vigilantes, por isso, isto poderia apresentar-se como uma via ideal para o contrabando de drogas. Mas as apreensões de contentores são relativamente raras, sugerindo que os traficantes não favorecem esta técnica por razões particulares. Os traficantes parecem não apre-

ciar ter grandes volumes de droga em sua posse durante um longo período de tempo. Se se verificarem perdas, não é claro quem seria considerado responsável. O processo é também lento – os contentores podem levar semanas a chegar de um porto ao outro, e os traficantes podem aproveitar as rotações contínuas para continuarem a poder operar. Por último, o facto das apreensões terem sido feitas indica que o processo não é à prova de falhas, e não é claro se a taxa de sucesso compensa os inconvenientes logísticos do uso de contentores.

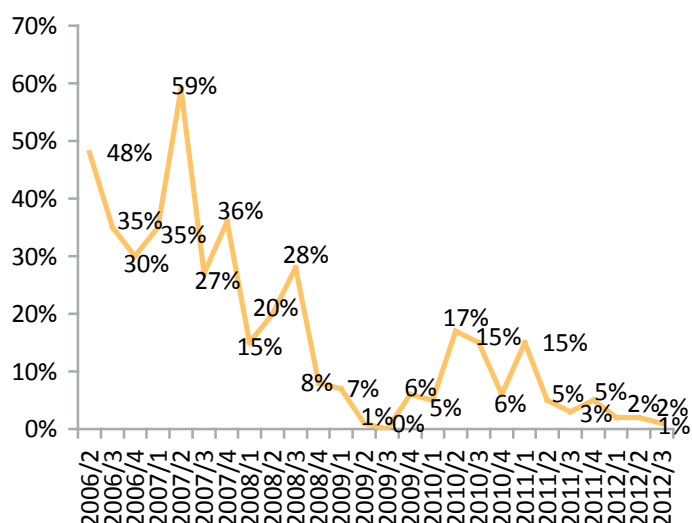
Trânsito para a África Ocidental: aeronaves privadas

Para as remessas maiores manuseadas por organizações sul-americanas, parece ter existido um período onde o tráfico marítimo foi trocado pelo tráfico aéreo. Provavelmente, a detecção mais conhecida foi o caso “Air Cocaine”, em 2009, que envolveu um Boeing 727 encontrado incendiado no deserto do Mali, e que se pensava carregar toneladas de cocaína. As investigações posteriormente efectuadas sugerem que isto não foi um incidente isolado. Em 2010, um comissário da polícia do Mali foi condenado por associação a um esquema para construir uma pista de aterragem no deserto para futuras aterragens. Segundo a Agência para a Criminalidade Grave Organizada do Reino Unido (SOCA), um Beechcraft BE 300 da República Bolivariana da Venezuela aterrou no Mali, próximo da fronteira mauritana, em Janeiro de 2010. A carga foi descarregada e deslocada por veículos 4x4 na direcção de Timbuktu antes das autoridades terem perdido o rasto do transporte. Em Agosto de 2012, um jacto Bombardier BD-700 foi apreendido depois de ter viajado de Valencia (República Bolivariana da Venezuela) para o Benim com 1,6 toneladas de cocaína a bordo. Quando lhe foi negada a entrada no Benim, a aeronave aterrou nas Ilhas Canárias, onde a tripulação internacional foi detida pelas autoridades espanholas.

Foram investigadas várias organizações de tráfico aéreo, incluindo aquelas sob a liderança de:

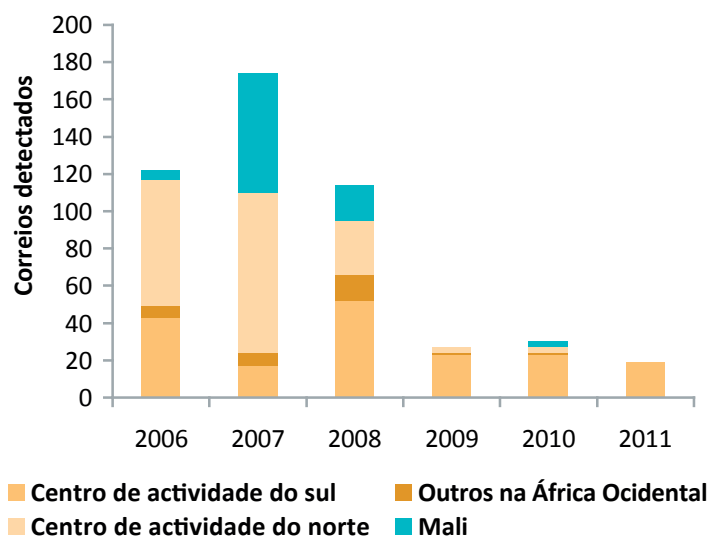
- Jorge Solano Cortés, ex-membro do Cartel Cali, um dos primeiros traficantes de drogas sul-americano a usar a rota da África Ocidental. Foi detido no Togo em Outubro de 2008 e extraditado para os Estados Unidos. Foi detido juntamente com seis outros colombianos, um sul-africano, um gambiano e dois togoleses quando planeava contrabandear 500 kg de cocaína por ar da América Sul para uma pista de aterragem na parte norte do Togo (Niamtougou). A cocaína era para ser enviada por via aérea para Lomé e depois para a Europa em contentores de remessas.⁸
- Jesus Eduardo Valencia-Arbelaiz, ligado à apreensão notável de 600 kg numa aeronave que aterrou na Serra Leoa, em 2008, foi detido na Roménia em 2009 quando tentava comprar mais aeronaves para a sua frota, com a intenção de transportar várias toneladas para a África Ocidental. Em conversas gravadas com agentes à paisa-

Figura 6: Quota de correios de cocaína detectados em aeroportos europeus com origem na África Ocidental



Fonte: Base de dados IDEAS¹⁰

Figura 7: Centros de actividade de correios de cocaína detectados em voos da África Ocidental



Fonte: UNODC

na, disse ter usado um aeródromo militar na Guiné, e ter transportado remessas para a Guiné-Bissau e a Libéria.

- Walid Makled-Garcia (“O Turco”), que foi, segundo as autoridades venezuelanas, responsável pela maioria da cocaína traficada por ar da República Bolivariana da Venezuela para a África Ocidental entre 2007 e 2009.9 Era co-proprietário de uma companhia aérea importante (Aeropostal) e de uma empresa de transportes (Transgar). Possuía também vários armazéns em Puerto Cabello. Foi detido na Colômbia em 2011 e extraditado para a República Bolivariana da Venezuelana para ser julgado por narcotráfico, branqueamento de capitais e homicídio. Afirmou que a corrupção de alto-nível facilitou o seu negócio da cocaína.

Apesar desta história e da recente apreensão nas Ilhas Canárias, as autoridades venezuelanas e brasileiras afirmam existir actualmente muito pouco tráfico privado dos seus países para África Ocidental.

África Ocidental

Devido à livre circulação de pessoas e bens na região da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), as drogas que entram em qualquer um dos países da África Ocidental poderiam, em teoria, sair de qualquer um deles sem passar pelo controlo fronteiriço. Na prática, as estradas limitadas na Serra Leoa e na Libéria dividem a região em dois. No sul, o percurso de Lagos (Nigéria) através de Cotonu (Benim) e Lome (Togo) para Acra (Gana) é inferior a 500 km e pode ser feito num dia. No norte, o centro de actividade está ligado não por proximidade mas por necessidade. A Guiné-Bissau, um dos principais países de entrada da cocaína, não possui ligações aéreas comerciais para os mercados de destino, e as ligações

de Banjul (na Gâmbia) não são muito melhores. Assim, a maioria dos correios aéreos no norte parte de Dacar (Senegal) ou Conacri (Guiné). Um terceiro centro de actividade, que serve, em particular, voos que aterram no interior, surgiu em Bamako (Mali), durante o auge do tráfico.

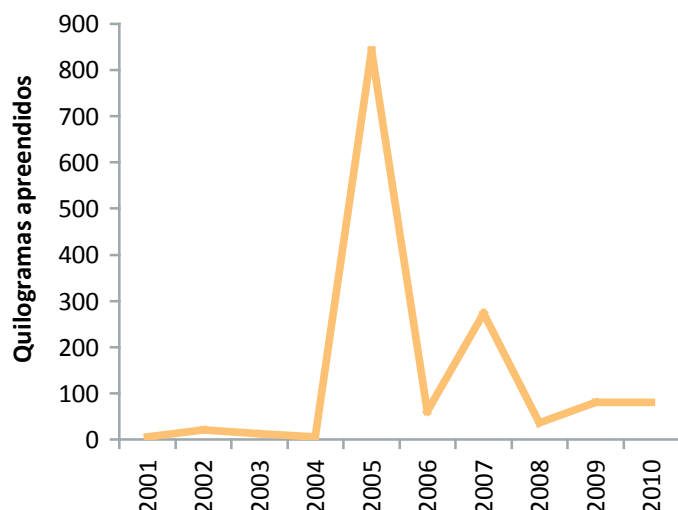
Em todos estes centros de actividade, com a excepção da Guiné-Bissau, os traficantes nigerianos dominam o mercado. A maioria é residente nos países onde operam, e usam parceiros locais, mas os métodos utilizados são, de uma forma geral, típicos dos traficantes nigerianos. Isto inclui uma preferência pelo uso de correios aéreos em voos comerciais.

Trânsito para a Europa: correios aéreos em voos comerciais

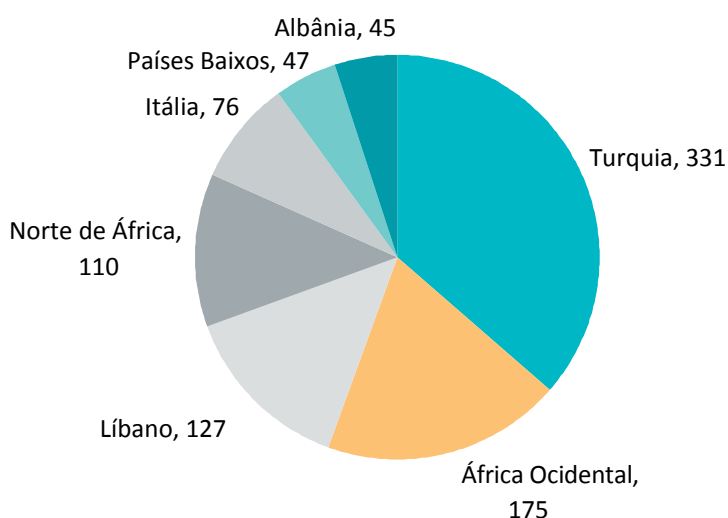
No pico da actividade, de 2005 a 2007, os intermediários na África Ocidental eram pagos em cocaína pelos seus serviços na facilitação das remessas, e depois traficavam essas drogas para a Europa por sua conta e risco. A maioria deste tráfico parece ter sido feito por correios aéreos em voos comerciais. Mas, em meados de 2007, o número de correios aéreos em voos comerciais com origem nos aeroportos da África Ocidental diminuiu drasticamente. Parece que actualmente menos de um quinto dos correios de cocaína que chegam à Europa são oriundos da África Ocidental: a maioria voa directamente da América Latina e das Caraíbas.

Para além de declínio geral, o perfil dos correios foi-se alterando ao longo do tempo.

Tem-se observado um declínio na quota dos correios aéreos em voos comerciais com origem no centro de acti-

Figura 8: Apreensões de cocaína em Marrocos, Argélia e Egito

Fonte: ARQ do UNODC

Figura 9: Estrangeiros detidos por tráfico de cocaína na Alemanha 2011¹¹

Fonte: ARQ do UNODC

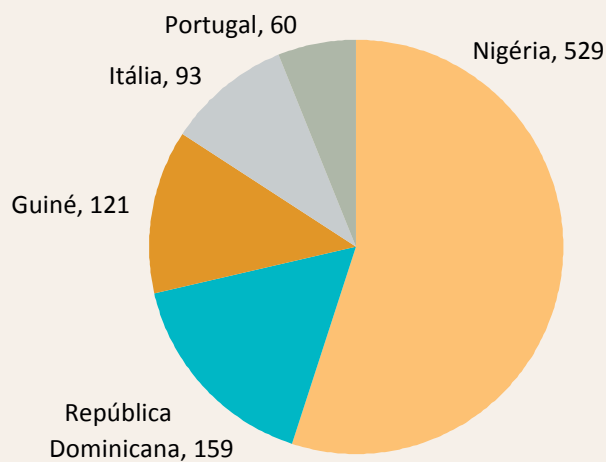
vidade do norte (Guiné-Bissau, Guiné, Gâmbia e Senegal), enquanto que, ao mesmo tempo, está a aumentar a quota com origem no centro de actividade do sul (Nigéria, Benim e Togo). Tem-se também verificado uma mudança clara do Togo para o Benim no centro de actividade do sul.

Trânsito para a Europa: Sahel-Sahara

Foi detectado algum tráfico marítimo da África Ocidental para a Europa, incluindo algumas remessas em contentores, mas as evidências recentes destes movimentos são reduzidas. Da mesma forma, parece que as aeronaves privadas não são usadas para transportar cocaína directamente da África Ocidental para a Europa. O tráfico através de correios aéreos é evidente, mas reduzido. Isto deixa somente em aberto uma rota adicional: através do Deserto do Sahara, por terra ou por ar, para o norte de África, e depois por mar ou por ar através do Mediterrâneo.

À primeira vista, a rota terrestre através do Sahara parece improvável. O terreno é extremamente difícil. As estradas e os postos de abastecimento de combustível são limitados. A rota passa através de áreas politicamente instáveis, domínio de extremistas violentos, rebeldes e bandidos. Têm de ser atravessadas várias fronteiras, o que significa que têm de ser negociadas várias estruturas de segurança. E mesmo depois de alcançar a costa mediterrânea, a passagem para a Europa significa evitar alguns controlos muito rígidos.

Mesmo assim, o Sahara tem sido atravessado por comerciantes durante séculos, e é evidente que tanto os migrantes como todos os tipos de contrabando fazem a viagem em grandes quantidades todos os anos. Apesar de nunca

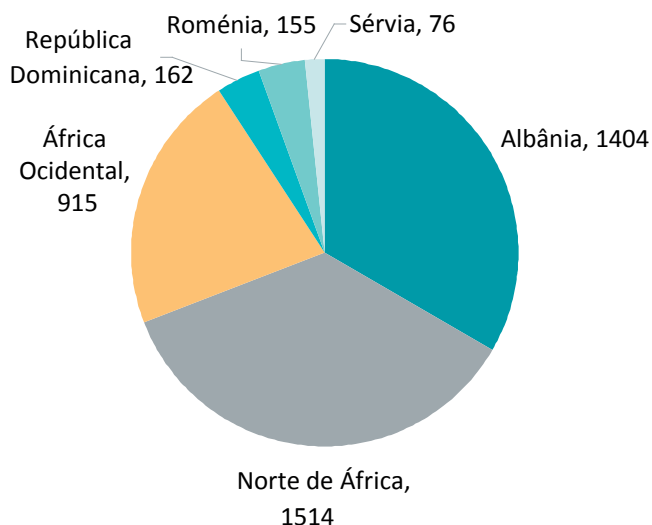
Figura 10: Estrangeiros detidos por tráfico de cocaína na Suíça 2011

Fonte: ARQ do UNODC

ter sido feita uma grande apreensão de cocaína no Sahara, e da maior apreensão alguma vez feita no Mali ter sido mais tarde declarada como sendo haxixe, existem vários indicadores periféricos de que a rota está a ser usada:

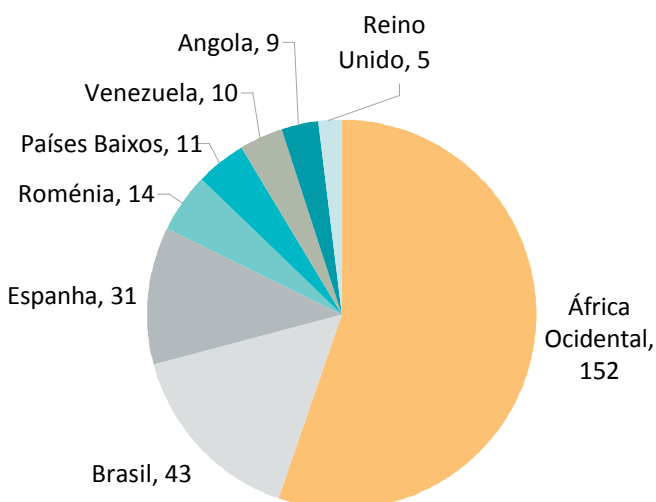
- Existem vários voos documentados para o Sahel, tendo alguns deles a capacidade para transportar grandes volumes de cocaína. Estas drogas podiam ter sido movimentadas de novo para a costa para serem depois transportadas, mas assim a vantagem de uma aterragem interna seria pouco clara. É possível que as drogas destes voos fossem transportadas para o norte de África em aeronaves privadas, mas mesmo através de Bamako, que foi antes uma origem importante de correios detectada na Europa, é improvável que todas estas drogas pudessem ter sido transportadas somente em voos comerciais.

Figura 11: Estrangeiros detidos por tráfico de cocaína na Itália 2010¹²



Fonte: ARQ do UNODC

Figura 12: Estrangeiros detidos por tráfico de cocaína na Portugal 2010¹³



Fonte: ARQ do UNODC

- Foram feitas algumas apreensões de cocaína transportadas para norte, para o Mali, por terra, incluindo 116 kg da Guiné e 49 kg do Burquina Faso, em 2007.

As apreensões de cocaína no norte de África foram extremamente limitadas e isto não se deve à ausência de capacidade de fiscalização. Em 2010, Marrocos apreendeu 119 toneladas de haxixe, mas somente 73 quilogramas de cocaína. É evidente que a produção de haxixe está concentrada numa área pequena do país, e que as autoridades compreendem o mercado muito bem, mas são encontrados rácios similares entre as apreensões de haxixe e de cocaína noutros países norte-africanos. Se a cocaína prossegue através da África do Norte em grandes quantidades,

este fluxo conseguiu de alguma forma contornar a detecção de uma forma que o haxixe não conseguiu.

Venda a retalho na Europa

Os maiores mercados europeus para a cocaína continuam a ser o Reino Unido, a Espanha e a Itália, que, em conjunto, totalizam quase dois terços dos utilizadores de cocaína na Europa. Se adicionarmos a França e a Alemanha, isto totaliza mais de três quartos. Estes são os destinos que os traficantes da África Ocidental estão a tentar alcançar. Contudo, para poderem lá chegar têm de passar por um grande número de países de trânsito, incluindo aqueles com boas ligações aéreas para a África Ocidental.

O impacto do tráfico da cocaína na Guiné-Bissau

A Guiné-Bissau tem sido gravemente afectada pelo tráfico da cocaína. Soldados e políticos têm recebido receitas da cocaína. Jornalistas, polícias, juízes, oficiais militares e mesmo altos dirigentes políticos foram raptados, assassinados ou intimidados se se aventurassem a desafiar os traficantes. Os traficantes também foram vítimas dos seus rivais. Entre as vítimas mortais dos conflitos relacionados com a droga estão o então Presidente Vieira, o General Tagme Na Wai, o General Ansumane Mané, o General Veríssimo Correia Seabra, o Comodoro Lamine Sanhá, o deputado Hélder Proença, o Governador Baciro Dabó e o Coronel Samba Djaló.¹⁵

Numa declaração perante o Conselho de Segurança, a 19 de Abril de 2012, o Ministro dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação Internacional da Guiné-Bissau, Mamadú Saliu Djaló Pires, responsabilizou directamente o Chefe de Estado Maior das Forças Armadas, o Tenente Coronel Antonio Indjai, pelo recente golpe. Afirmou que a razão para o golpe foi permitir a Indjai

“debilitar o actual processo de reformas e assegurar a sua colaboração contínua com o crime organizado e o tráfico de droga na Guiné-Bissau.”¹⁶

Fez um relato do incidente que permitiu a Indjai ascender à sua presente posição:

*A 1 de Abril de 2010, ... o Tenente-General Antonio Indjai invadiu as instalações das Nações Unidas em Bissau para “libertar” o Contra-Almirante Admiral Bubo Na Tchuto. Depois, raptou o Chefe do Estado-Maior do Exército, o General José Zamora Induta, e prendeu o primeiro-ministro Carlos Gomes Júnior durante várias horas, para mais tarde pressionar o governo e o Presidente Bacai Sanhá a nomeá-lo, assim como a Bubo Na Tchuto, Chefes de Estado-Maior do Exército e da Marinha, respectivamente. As suas nomeações foram confirmadas através do uso de coerção e de ameaças às autoridades civis do país, o primeiro-ministro e o Presidente da República.*¹⁷

Continuou o seu relato, descrevendo um país onde os suspeitos de tráfico de droga foram libertados pelo exército, onde voos com droga aterram em estradas públicas com a protecção do exército, e onde os soldados batem e humilham a polícia publicamente.

Nem o Reino Unido nem a França publicam dados sobre a nacionalidade dos traficantes que detêm, mas a Espanha, a Itália e a Alemanha fazem-no, assim como as autoridades de mercados mais pequenos como a Suíça e Portugal. Os cidadãos da África Ocidental, em particular os nigerianos, aparecem de forma destacada em todos estes mercados. Olhando para os últimos dados na Espanha, Itália, Alemanha, Suíça e Portugal, foram detidos quase 2000 cidadãos da África Ocidental por tráfico de cocaína nos últimos anos (em 2010 ou 2011). Se um em cada dez dos traficantes activos fosse detido, isto significaria a existência de cerca de 20 000 traficantes da África Ocidental em somente estes cinco países.

Quem faz o tráfico?

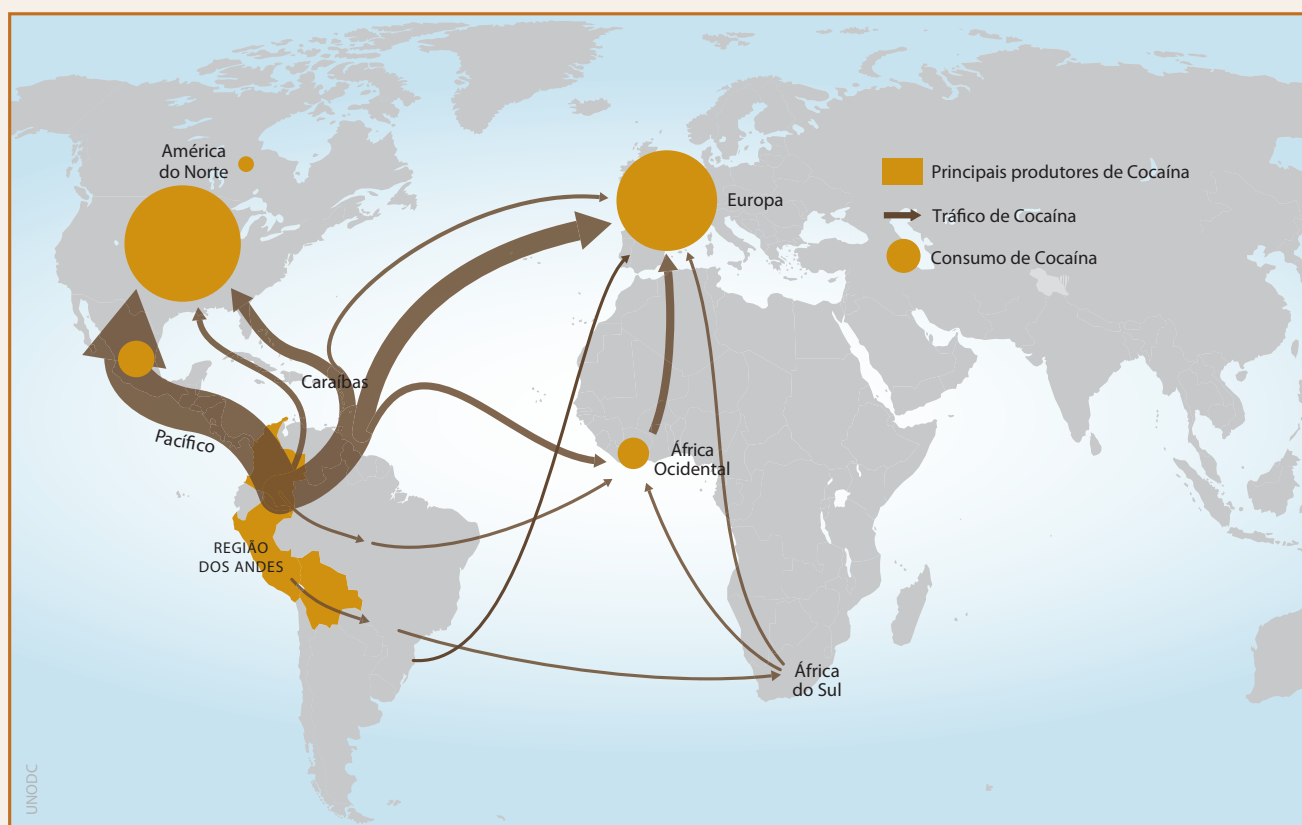
O tráfico é claramente o resultado de uma confluência de interesses entre grupos sul-americanos (colombianos e venezuelanos), da África Ocidental (principalmente nigerianos), e grupos europeus. Existem pequenas comunidades na África Ocidental tanto na Colômbia como na República Bolivariana da Venezuela, mas o centro nevrálgico dos nigerianos na América do Sul é claramente São Paulo (Brasil). Foram detidos colombianos e venezuelanos em vários países da África Ocidental.¹⁴ Europeus, incluindo europeus com ascendência da África Ocidental e do norte de África, destacam-se também em vários países da África Ocidental, e os cidadãos da África Ocidental dominam os mercados a retalho em vários países europeus.

Na América do Sul, os traficantes com mais sucesso comandam recursos consideráveis, e podem possuir investimentos em vários negócios. Alguns têm laços próximos com as FARC. Os próprios traficantes reconhecem que o seu sucesso se deve aos elevados níveis de corrupção, por isso pode afirmar-se que as suas redes incluem oficiais da polícia e militares.

Na África Ocidental, os traficantes parecem ser principalmente nigerianos, apesar de poderem ter residência ou cidadania em qualquer país da África Ocidental. Os nigerianos do sudeste do país, em particular do grupo étnico *Igbo*, estão especialmente envolvidos. Algumas das razões para esta associação são históricas: foi o sudeste que tentou a separação durante o conflito de 1967-1970. Assim, a diáspora dos *Igbo* é vasta e amplamente generalizada. Os ganeses, guineenses e gambianos estão também representados de forma destacada, mas muito longe da dominância dos nigerianos. Os traficantes nigerianos tendem a deslocar-se para áreas de negócio menos perigosas depois de terem acumulado uma quantidade inicial, apesar de existirem exceções. Assim, as pessoas envolvidas hoje podem ter-se deslocado para outro lugar no dia seguinte, e é difícil identificar organizações centralizadas estáveis. Mas, tal como na América do Sul, se forem incluídos os funcionários públicos corruptos, podem ser identificadas personalidades muito importantes.

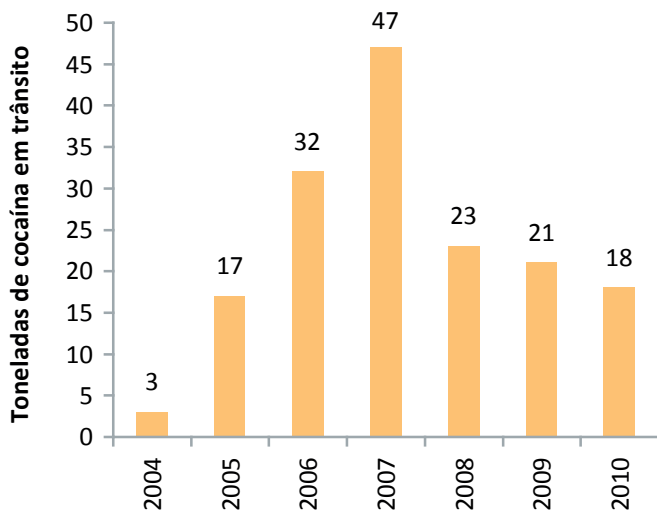
Mais à frente na cadeia, os correios aéreos podem ser de qualquer nacionalidade, mas são geralmente organizados

Mapa 2: Principais fluxos de cocaína a nível mundial em 2010



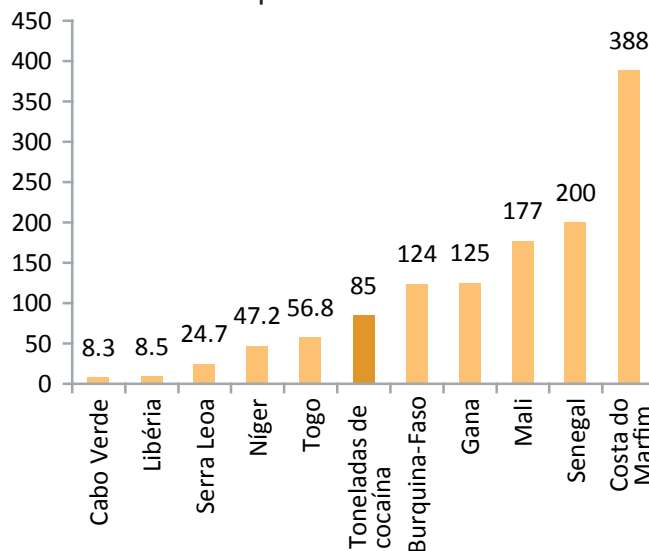
Fonte: UNODC

Figura 13: Toneladas de cocaína pura que transitam da África Ocidental para a Europa



Fonte: Estimativas do UNODC

Figura 14: Orçamentos militares nacionais em 2010 em comparação com o valor de uma tonelada de cocaína pura na Europa



Fonte: Elaborado a partir de dados do Instituto Internacional de Investigação sobre a Paz de Estocolmo (SIPRI)

por grupos nigerianos. Por exemplo, os africanos detidos por tráfico de cocaína na República Bolivariana da Venezuela são geralmente *Igbo* nigerianos ou sul-africanos, que são muitas vezes recrutados como correios por organizações criminosas nigerianas.

Qual é a dimensão do fluxo?

A determinação da quantidade de cocaína que transita na região envolve um processo de triangulação. Existem várias fontes de qualidade variável que podem ser comparadas para criar uma estimativa.

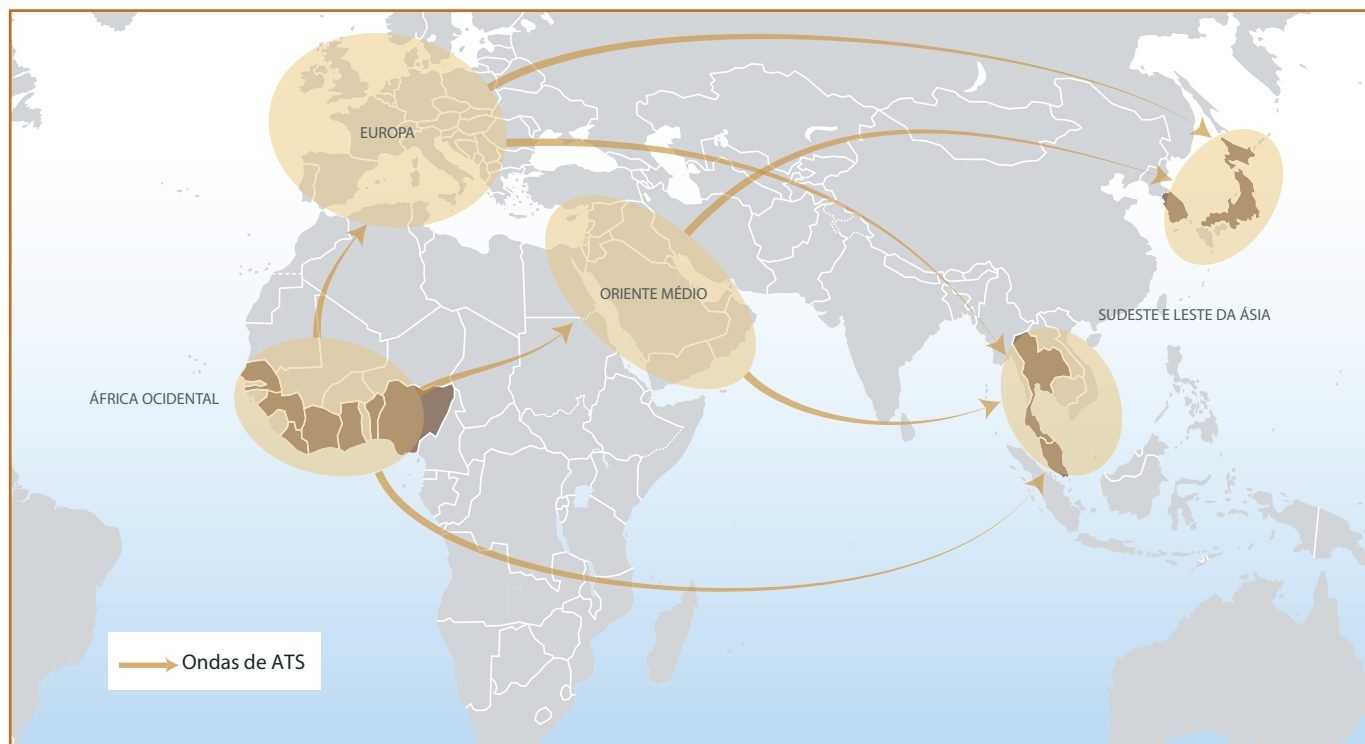
Primeiro, os inquéritos do UNODC sobre a produção de cocaína na Colômbia, no Peru e no Estado Plurinacional da Bolívia fornecem uma perspectiva geral do fornecimento total. Nos últimos anos, foram produzidas menos de 1000 toneladas de cocaína pura. A quantia estimada disponível para o consumo europeu pode ser calculada subtraindo as apreensões e o consumo noutras partes do mundo. Centenas de toneladas são apreendidas na América do Sul, e uma grande parcela do restante é enviada para o mercado da América do Norte.

Existem também boas informações sobre a procura de cocaína na Europa. Muitos países conduzem inquéritos internos regulares sobre o uso das drogas, e reforçam estas informações com inquéritos nas escolas e estudos direcionados para as populações de acesso difícil. Sabe-se menos sobre as quantidades de drogas consumidas por utilizadores individuais, e os dados sobre os preços são também problemáticos. Apesar de nenhum estudo ser perfeito, o conhecimento a nível europeu sobre o uso das drogas encontra-se entre os melhores do mundo. Com base nas estimativas do UNODC sobre o número de utilizado-

res de cocaína e as quantidades consumidas por utilizador, pode ser deduzido que foram consumidos cerca de 130 toneladas de cocaína pura na Europa em 2010.¹⁸

Existem também dados abrangentes sobre apreensões de droga na Europa que datam de há várias décadas, e as agências de fiscalização europeias mantêm uma capacidade sólida regular para detectarem e apreenderem drogas. Em 2010, as apreensões na Europa totalizaram cerca de 62 toneladas. A maioria destas apreensões teve lugar a nível da venda por grosso, onde a pureza é de cerca de 68%, tendo assim sido apreendidas cerca de 42 toneladas de cocaína pura nesse ano. Com uma procura interna de 130 toneladas e apreensões de 42 toneladas, a quantia total de cocaína pura que entra na Europa pode ser estimada em cerca de 172 toneladas.

Avaliar a parcela deste fornecimento que transita pela África Ocidental é mais difícil, e envolve a análise de várias bases de dados quando a origem das apreensões de cocaína é registada, incluindo a Base de Dados de Apreensões Individuais de Droga do UNODC. Com base em várias fontes, a quota de apreensões europeias que transita pela África variou entre 8% e 13%, em 2010. A 10%, isto representaria 18 toneladas de cocaína pura a atravessar a África Ocidental a caminho da Europa nesse ano. Um quilograma de cocaína com pureza de venda por grosso em cerca de 65% foi avaliado em cerca de US\$53 000, em 2010, significando que estas 18 toneladas puras teriam valido cerca de US\$1,25 mil milhões. Nem todas estas verbas representam lucro, claro, e a parcela destinada aos criminosos na África Ocidental continua a ser pouco clara. Mas este número dá uma ideia da vastidão dos recursos que os traficantes têm à sua disposição para propagarem a corrupção e apoiarem grupos violentos na região.



Implicações nas políticas

Parece que a atenção internacional, incluindo uma série de apreensões notáveis, reduziu o fluxo de cocaína através da África Ocidental em mais de metade desde 2007, mas esta redução deve ser mantida em perspectiva. Quanto dinheiro ilícito é necessário para induzir instabilidade? O orçamento militar total em alguns países da África Ocidental é menor do que o valor por grosso de uma só tonelada de cocaína na Europa.

Assim, não é necessária muita cocaína para produzir bastantes problemas na África Ocidental. À medida que a fiscalização começa a ter sucesso num país o fluxo poderá simplesmente desviar-se para um país vizinho mais frágil. O problema tem assim de ser abordado a nível regional, e o objectivo deve ser tornar a região hostil aos traficantes de droga.

Dado o facto de altos funcionários públicos e militares estarem envolvidos, o desenvolvimento de capacidades local deve ser visto como uma solução a longo prazo para uma crise grave. Em vez de exigir demasiado aos parceiros locais, a comunidade internacional terá de actuar de forma a assegurar que deixe de ser vantajoso para os traficantes fazer um desvio pela África Ocidental para chegarem ao mercado europeu. A cooperação internacional e a partilha de informações serão fundamentais para proteger esta região vulnerável.

METANFETAMINA DA ÁFRICA OCIDENTAL PARA A ÁSIA ORIENTAL

Qual é a natureza do mercado?

O envolvimento da África Ocidental nos mercados transnacionais da droga data pelo menos dos anos 70 do século passado. Os nigerianos, em particular os do sudeste do país, têm tradicionalmente transportado cocaína e heroína a partir das comunidades da diáspora próximas de áreas de produção (como Karachi, São Paulo e Banguecoque) para as comunidades da diáspora em países consumidores. A própria sub-região da África Ocidental teve um papel pequeno, para além de ser um local de escala aérea e lugar para branqueamento dos capitais ganhos. Esta situação foi alterada quando a região se tornou numa zona de transbordo de cocaína em meados da primeira década deste século.

Desde que os lucros com a cocaína começaram a diminuir, não é de surpreender que os traficantes tivessem procurado novos fluxos de rendimentos. Pela primeira vez, surgiram evidências de produção de droga em grande escala na África Ocidental. A droga – metanfetamina – possui muitas vantagens em relação às drogas à base de plantas, sendo uma delas custos de arranque de produção inferiores e a capacidade de ser produzida em qualquer lugar.

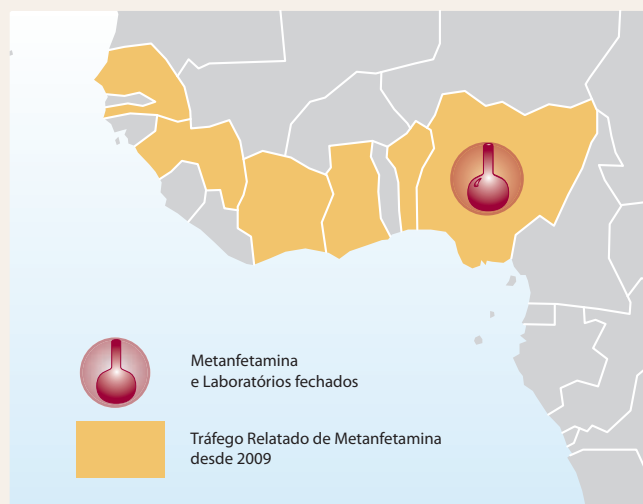
Os contrabandistas nigerianos poderão ter iniciado a sua actividade com a metanfetamina no âmbito seu papel tradicional como especialistas em transporte e agentes de distribuição. Os traficantes poderão ter sido expostos à droga através de comunidades de expatriados em vários países asiáticos e na África do Sul, e começaram a traficar através da África Ocidental. Foram reportados gran-

des números de correios de metanfetamina em voos entre a África Ocidental e a Ásia desde, pelo menos, 2008, dois anos antes dos primeiros locais de produção terem sido detectados na sub-região. Desde então, vários incidentes comprovaram a produção de drogas sintéticas na África Ocidental:

- Pouco depois do golpe de 2008 na Guiné, o governo militar convidou a comunidade internacional a inspecionar uma operação de produção à qual alegadamente estava associado ao regime de Conté. Foram descobertos mais de 5000 litros de óleo de sassafrás e 80 litros de P2P – principais precursores para a síntese da MDMA (ecstasy). Num dos dois locais onde os produtos químicos foram encontrados (Kissosso), as análises forenses confirmaram a presença de MDMA num vaso de reacção de alta-pressão, sugerindo que já tinha sido efectuada alguma produção.

Cerca de um ano mais tarde, em Maio de 2010, surgiram as primeiras evidências de produção de metanfetamina na África Ocidental. O governo dos EUA acusou elementos de uma organização importante de tráfico de cocaína por tentativa de estabelecimento de um laboratório ilícito para a produção a grande escala de metanfetamina na Libéria. Alegadamente, a metanfetamina destinava-se aos EUA e ao Japão.

Mapa 3: Metanfetamina na África Ocidental



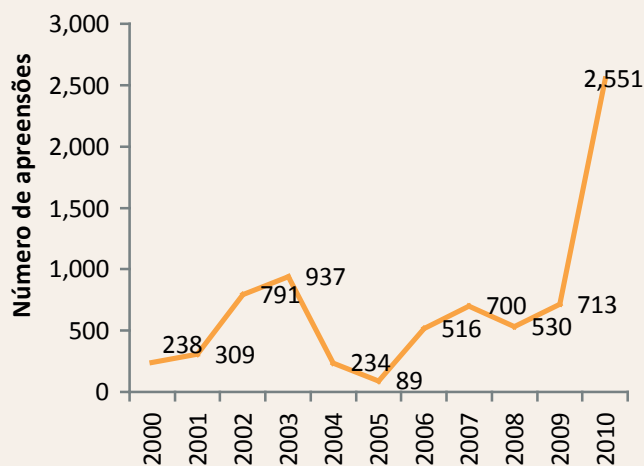
Fonte: Programa Global SMART

Em Julho de 2011, foram detectadas as primeiras instalações operacionais. A Agência Responsável pela Aplicação da Lei de Combate às Drogas nigeriana descobriu um local com capacidade de produção para lotes de 25 a 50 quilogramas de metanfetamina nos arredores de Lagos. Foram detidos dois homens, ambos do sudeste da Nigéria.

Oito meses mais tarde, foi identificado um segundo local na cidade satélite, Lagos. Foram apreendidos 41 kg de efedrina e quase 5 kg de metanfetamina terminada. Foram detidos três bolivianos e um nigeriano. A presença dos bolivianos tem ainda de ser explicada.

A produção de metanfetamina não requer tecnologia avançada. Os toxicodependentes sabem sintetizar a droga nas suas próprias cozinhas, usando descongestionantes comuns. A dificuldade está em obter acesso a quantidades suficientes dos produtos químicos precursores (principalmente a efedrina) para produzir a droga em quantidades comerciais. Uma vez que a indústria farmacêutica é pouco regulada na África Ocidental, este obstáculo pode ser ultrapassado. Assim que os precursores entram em qualquer Estado da CEDEAO, são facilmente transportados para qualquer lugar que seja mais conveniente em termos logísticos, a qualquer altura. Isto torna difícil determinar se a produção está limitada à Nigéria ou se é mais generalizada.

Figura 15: Apreensões de “substâncias psicotrópicas” na Nigéria



Fonte: Relatório anual da NDLEA (Agência Nacional Responsável pela Aplicação da Lei de Combate às Drogas) 2010

Fármacos legais, desviados ilegalmente

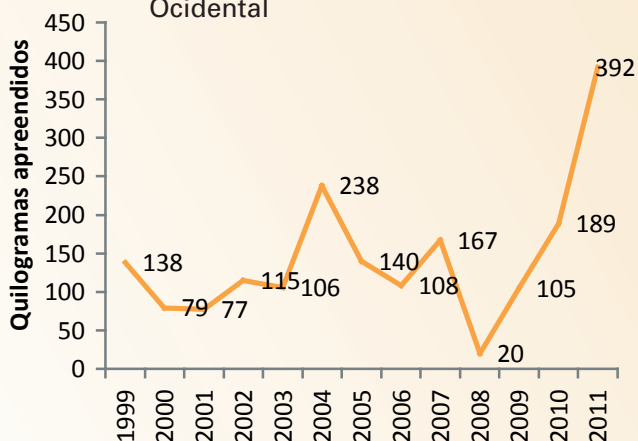
A África Ocidental é um centro de transbordo para fármacos legais que serão desviados para fins ilícitos. Um exemplo recente relevante é o opiáceo sintético de libertação prolongada “Tramadol”, que é amplamente usado no Médio Oriente. O Egipto, por exemplo, replanificou recentemente este medicamento, uma vez que é a segunda droga mais usada, depois da canábis, no país.¹⁹

Entre 4 e 18 de Maio de 2012, foram feitas 11 apreensões de Tramadol pelos funcionários da alfândega no Benim e no Togo. Adicionando as apreensões consideráveis feitas em Dezembro de 2011 e Junho de 2012, foram apreendidas cerca de 130 toneladas de droga nestes dois países. Estas drogas foram apreendidas porque a dosagem (200 mg) era superior à dosagem autorizada (50 mg). Todas as importações eram da Índia, e todas, excepto uma, referiam o Níger como destino final. A designação de um destino no interior do país pode ser para evitar a inspecção costeira. É provável que as drogas se destinassem a ser traficadas para o Médio Oriente, porque o abuso de Tramadol não é um problema identificado na África Ocidental.

Tráfico de heroína na África Ocidental

Juntamente com o aumento do tráfico de metanfetamina, tem-se registado um aumento claro na quantidade de heroína que transita na África Ocidental, essencialmente através de correios aéreos em voos comerciais. Os traficantes nigerianos estão envolvidos nos mercados da heroína em muitas partes do mundo, e a região foi usada no passado como uma área de trânsito. Tal como com a cocaína, a maioria da heroína parece destinar-se ao mercado europeu.

Figura 16: Apreensões de heroína na África Ocidental



Fonte: Gabinete regional do UNODC na África Ocidental

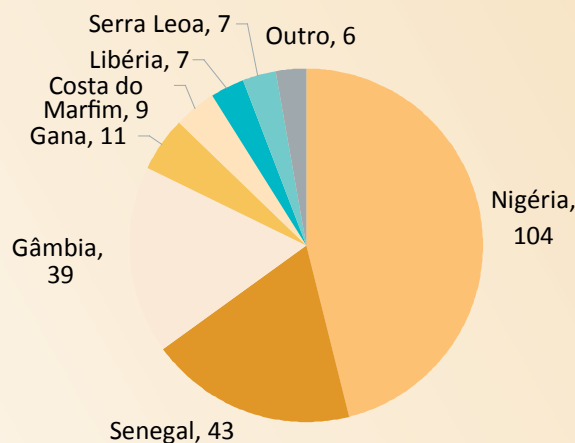
Parece que a maioria da heroína entra na África Ocidental através da África Oriental, oriunda do Sudoeste Asiático (incluindo o Irão) e da Turquia. Existem também voos comerciais directos da Turquia para a Nigéria, Gana e Senegal, onde a heroína é transportada por correios.

Para além dos correios aéreos, tem-se registado uma série de apreensões que envolvem grandes volumes de heroína transportada em contentores de remessas:

- Em Novembro de 2010, foram descobertos 139 kg a entrar na Nigéria num contentor com origem em Bandar Abbas, Irão. As drogas estavam escondidas em peças de automóvel.²⁰
- Em Abril de 2011, as autoridades paquistanesas inspeccionaram um contentor destinado ao Benim, e descobriram 108 kg de heroína embalada em caixas de paus de fósforos. As investigações posteriores resultaram na descoberta de mais 266 kg de heroína escondida em sacos de arroz num armazém.²¹
- Uma semana mais tarde, foram apreendidos 202 kg de heroína no porto de Cotonu, num contentor oriundo do Paquistão e destinado à Nigéria.²²

Os traficantes de heroína da África Ocidental estão também activos nos mercados de destino. Por exemplo, durante os primeiros cinco meses de 2011, 227 traficantes de heroína da África Ocidental foram detidos na Itália.

Figura 17: Nacionalidade dos traficantes de heroína da África Ocidental detidos em Itália, Janeiro-Maio de 2011



Fonte: Ministério da Administração Interna de Itália

O desvio de precursores foi detectado em vários países na região. Inicialmente, estes produtos químicos foram provavelmente vendidos a produtores de metanfetamina no estrangeiro, mas hoje estes desvios podem indicar actividades de produção. Em 2010, o Conselho Internacional de Controlo de Estupefacientes, que regula as importações de precursores a nível internacional, reportou ter detido remessas inapropriadas para a Guiné, o Níger, a Nigéria e o Togo, assim como para as regiões vizinhas na África. As remessas suspensas de efedrina ou de pseudo-efedrina para países africanos totalizaram mais de 5,5 toneladas, bastante mais do que as instalações detectadas poderiam processar.

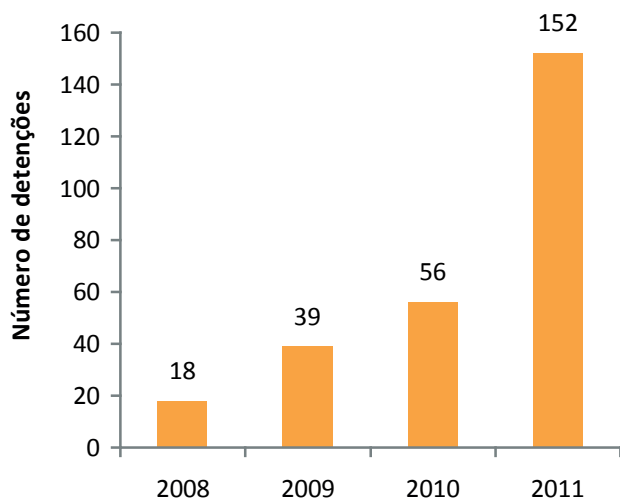
Os dados estatísticos da fiscalização local são pouco úteis para determinar a medida em que a metanfetamina é traficada na região. Parte do problema é que alguns países não possuem a tecnologia para distinguir entre certas substâncias proibidas. Quando não têm a certeza, as autoridades responsáveis poderão simplesmente comunicar que foram apreendidas “substâncias psicotrópicas”. Es-

tas apreensões foram reportadas na Nigéria, por exemplo, durante anos, mas aumentaram recentemente de forma significativa. Foram apreendidas quantidades importantes de drogas identificadas positivamente como sendo anfetaminas, no aeroporto internacional de Lagos, em 2010 (75 kg) e 2011 (45 kg).

Como o tráfico é efectuado?

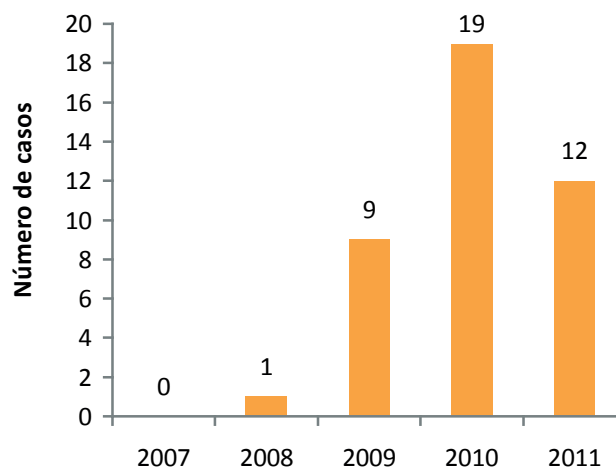
Num caso clássico de subcontratação, a efedrina, amplamente produzida na Ásia Oriental e no Sul da Ásia, é exportada para a África Ocidental, onde é convertida em metanfetamina e novamente enviada para a Ásia Oriental. Quase todo o tráfico detectado para a Ásia envolveu o uso de correios aéreos em voos comerciais, uma técnica que os traficantes nigerianos dominam. Os correios podem engolir embrulhos de látex com a droga, ocultá-la no seu próprio corpo, ou escondê-la em objectos na sua bagagem, como artesanato ou lembranças africanas.

Figura 18: Correios nigerianos detidos por tráfico de metanfetamina na Malásia, 2008-2011



Fonte: Polícia Real Malaia

Figura 19: Número de casos de contrabando de metanfetamina no Japão associados a grupos de criminalidade organizada da África Ocidental, 2007-2011



Fonte: Agência Nacional da Polícia do Japão

Devido à livre circulação na CEDEAO, os correios podem partir de qualquer aeroporto na região. Foram encontradas evidências de transporte terrestre da Nigéria para o Benim, por exemplo. Foi encontrada metanfetamina nos correios que voam a partir do Benim, dos Camarões, da Costa do Marfim, do Gana, da Guiné, da Nigéria e do Senegal. Continua a ser pouco claro em qual destes países é feita a produção, uma vez que qualquer metanfetamina poderia ter sido fornecida através de saídas da Nigéria.

Além disto, a partida de qualquer país da África Ocidental não significa que os cidadãos desse país sejam responsáveis pela operação. No auge da actividade do envio de cocaína por correios para a Europa (2005-2007), os correios partiam de quase todos os países da região, mas quase todas as operações eram geridas por nigerianos que se tinham mudado para outros países da África Ocidental. Os traficantes nigerianos podem usar correios de nacionalidades menos suspeitas, e podem também adquirir passaportes de outros países na região, através de fraude, falsificação ou casamento.

Alguns voos da África Ocidental atraem as atenções, e os correios poderão voar através de outros aeroportos antes de chegarem à Ásia Oriental. A escolha dos aeroportos de trânsito pode também incluir os centros de ligação que as companhias aéreas optam por usar. Algumas das companhias aéreas que prestam a maioria dos serviços aos países africanos estão sediadas no Médio Oriente, por isso esta região surge de forma destacada entre os países de trânsito.

O destino destes correios parece ser o elevado valor dos mercados da metanfetamina no Japão, na República da Coreia, na Malásia e na Tailândia. Mas, durante o seu percurso, os correios podem transitar por vários outros paí-

ses da Ásia Oriental, incluindo a China, o Camboja, a Indonésia, as Filipinas e o Vietname.

Por exemplo, para alcançar o mercado malaio, os correios partem geralmente do Gana ou da Nigéria e podem transitar por aeroportos no Médio Oriente (Egipto, Qatar, Síria, Emiratos Árabes Unidos), Europa (Alemanha) e África do Sul. Alguns voos também transitam por Banguécoque. Geralmente, as drogas entram no país em Penang, um estado localizado na costa noroeste da Malásia, ou nos aeroportos internacionais em torno de Kuala Lumpur. Os correios nigerianos têm sido detectados em números cada vez maiores desde 2008, tendo sido apreendidos 152 em 2011.

Quem faz o tráfico?

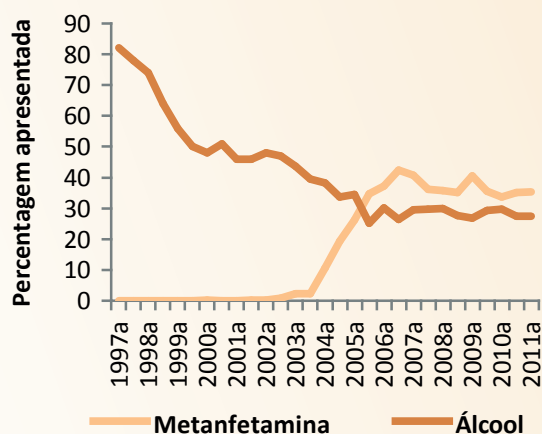
Os únicos locais de produção confirmados até à data estavam associados a Igbo nigerianos, e os cidadãos nigerianos surgem também de forma destacada em mercados de destino-chave. O tráfico de droga cresce em paralelo a outras actividades comerciais lícitas e ilícitas nas comunidades de expatriados nigerianos. Os recém-chegados recebem geralmente uma parcela para início de actividade sendo acordado que os futuros fornecimentos serão proporcionados pelo seu benfeitor. Desta forma, um traficante de rua transforma-se num vendedor por grosso e pode começar a importar drogas em seu próprio benefício.²⁴

Inicialmente, um novo traficante pode ser coagido a importar drogas no seu próprio corpo, o que é uma das razões pelas quais os nigerianos sobressaem tanto entre os correios detectados. Uma vez obtido algum capital e experiência, podem adquirir o passaporte de outro país africano ou contratar cidadãos desses países para transporta-

Metanfetamina na África do Sul

Ironicamente, é provável que tenham sido as organizações criminosas asiáticas a introduzir a metanfetamina em África.³¹ Na primeira década deste século, os grupos de crime organizado chineses estavam activos no Cabo Ocidental da África do Sul, lidando com várias mercadorias, incluindo abalone, um molusco de concha protegido capturado ilegalmente por elementos de grupos organizados locais. Pouco depois desta ligação comercial ter sido estabelecida, os grupos organizados locais começaram a lidar com a metanfetamina, uma droga nova para a África do Sul. Num espaço de dois anos tornou-se na substância mais problemática no Cabo Ocidental. Segundo o Conselho de Investigação Médica (CIM), a Cidade do Cabo possui actualmente a maior prevalência de metanfetamina do mundo, com 2% da população adulta a consumir a droga.³²

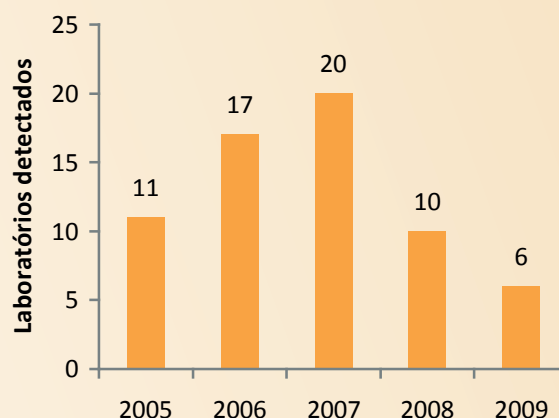
Figura 20: Principais substâncias de abuso das pessoas tratadas no Cabo Ocidental, África do Sul*



Fonte: Rede Comunitária de Epidemiologia Sul-Africana sobre o Uso de Drogas (SACENDU)

Assim, a África do Sul tornou-se num centro de actividade regional para a produção e tráfico de metanfetamina. A maioria da produção está centrada na província de Gauteng, a principal área industrial do país.ⁱ A maioria dos laboratórios são operações a pequena escala, muitas vezes localizados em áreas residenciais. As deteções de laboratórios diminuíram desde 2008, enquanto que as apreensões de metanfetamina aumentaram. Tem-se também verificado um declínio nas quantidades de precursores importados para a África do Sul.ⁱⁱ Tudo isto sugere uma mudança para uma fonte de fornecimento externa – talvez a África Ocidental.

Figura 21: Laboratórios de metanfetamina detetados na África do Sul



Fonte: Serviço Sul-Africano de Polícia

*A partir de 2007, os dados referem-se ao Cabo Ocidental; antes de 2007, todos os dados são somente para a Cidade do Cabo;

"a" indica o primeiro semestre do ano

rem as drogas. Parece que os grupos bem estabelecidos estão agora a contratar cidadãos dos países do Sudeste Asiático como correios de forma a reduzir o escrutínio oficial.

Actualmente, foram detetados grupos de tráfico de droga nigerianos em quase todos os países na Ásia Oriental, estando particularmente activos no Japão, República da Coreia, Indonésia, Malásia e Tailândia:

- Nos aeroportos no Japão, foram detetados 59 correios "africanos" entre 2007 e 2011, tendo a maioria deles sido identificados como nigerianos.²⁵ Em todo o país, foram detidos 24 "africanos" por tráfico de estimulantes do tipo anfetaminas, em 2010.
- O número de correios aéreos da África Ocidental detidos na Malásia quase que duplicou entre 2009 e 2010, de 35 para 65, com os cidadãos nigerianos a representar 79% do total.²⁶
- Na Tailândia, foram detidos 22 africanos entre 2010 e Fevereiro de 2011 que transportavam cerca 38 kg de metanfetamina cristal entre eles.²⁷ Os traficantes de rua

Igbo podem ser encontrados na zona de prostituição de Nana.²⁸

- Na China, de 2004 até Outubro de 2010, foram detidos 418 cidadãos da África Ocidental por drogas, e dois terços foram identificados como nigerianos.²⁹ Muitos deles lidavam com a importação de heroína de Karachi, mas outros estavam envolvidos em actividades relacionadas com a metanfetamina.³⁰

Na Ásia, o mercado japonês é o mais valioso, sendo o preço de rua da metanfetamina superior a US\$100 000 por quilograma, 10 vezes mais o preço na Tailândia. Existe uma pequena comunidade nigeriana em Tóquio, estando alguns no Japão há décadas, a gerir discotecas e pequenos negócios de importação. No Japão, tal como noutros países asiáticos, o tráfico de metanfetamina nigeriano tem evoluído em paralelo com o tráfico do Irão. No passado, os traficantes iranianos excederam o número de nigerianos em destinos-chave. A relação entre estes dois grupos continua a ser pouco clara.

Qual é a dimensão do fluxo?

Apesar do tráfico de metanfetamina poder se tornar problemático para a África Ocidental, a produção regional é modesta em termos globais, e deverá permanecer dessa forma por várias razões.

Primeiro, os produtores da África Ocidental enfrentam uma concorrência considerável no principal mercado de destino: a Ásia Oriental. Os concorrentes na China possuem acesso directo à efedrina e têm a proximidade geográfica do seu lado. Os concorrentes localizados nas áreas controladas por rebeldes do Mianmar enfrentam uma fiscalização ainda menos rígida do que aqueles na África Ocidental, e possuem um longo historial de produção de metanfetamina para o mercado local. Os produtores da África Ocidental podem ter tido sucesso no início devido ao factor novidade – a metanfetamina oriunda da África era algo nunca visto antes – mas a sua capacidade para competir com os produtores locais a longo prazo é duvidosa.

Em segundo lugar, a maioria do tráfico detectado tem sido através de correios aéreos em voos comerciais. Dadas as enormes distâncias envolvidas – são cerca de 14 000 quilómetros de Lagos a Tóquio – as perspectivas para a expansão para técnicas de contrabando de volumes maiores é limitada. De facto, existem limites à quantidade que pode ser exportada ao longo de uma rota tão grande, um quilograma de cada vez.

Cerca de 10% dos correios aéreos de metanfetamina detidos nos principais países de destino, a Indonésia, Japão, Malásia, República da Coreia e Tailândia, em 2010, eram da África Ocidental, na sua maioria nigerianos.³⁵ Os organismos de fiscalização destes países estão conscientes do papel da África Ocidental e dos cidadãos desta área do mundo no tráfico da droga, por isso é provável que a taxa de intercepção seja elevada. Os traficantes usam os correios de droga de outras nacionalidades e países de trânsito. Contudo, não é claro que parcela das intercepções no aeroporto podem ser atribuídas a grupos da África Ocidental. Mesmo assim, existem provavelmente menos de 1500 correios de metanfetamina entre todas as nacionalidades detidas num determinado ano nos principais cinco países de destino.³⁶

Se 5% dos correios de droga foram detectados e 10% dos correios eram da África Ocidental,³⁷ então cerca de 3000 correios de metanfetamina da África Ocidental teriam voado para a Ásia em 2010. Se cada um transportasse uma média de cerca de um quilograma de metanfetamina por pessoa,³⁸ então cerca de 3000 quilogramas foram importados por cidadãos da África Ocidental por ano. Com preços de venda por grosso entre os US\$40 000, na Malásia, e até aos US\$200 000 no Japão e na República da Coreia,³⁹ isto resultaria num rendimento grosso de cerca de US\$360 milhões por ano para os traficantes da África Ocidental. Este número pode ser ainda maior uma vez que os grupos da África Ocidental usam correios de muitas nacionalidades.

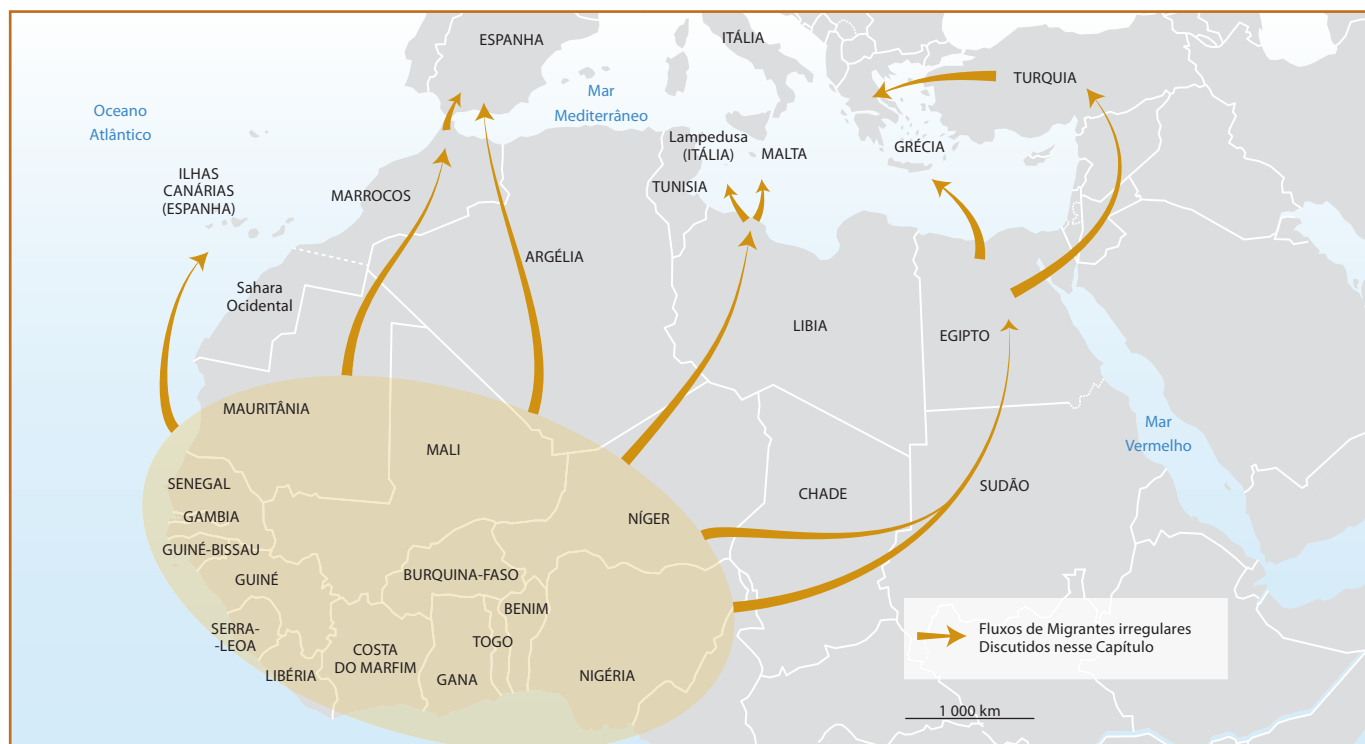
Mas dada a crescente percepção da ameaça, a taxa de intercepção dos correios de metanfetamina poderia ser bastante superior a um em cada 20. Se um em cada cinco fossem detectados (20%), isto implicaria cerca de 750 correios de droga da África Ocidental por ano, para 750 quilogramas de metanfetamina importada. Usando os mesmos preços de venda por grosso, isto resultaria num rendimento bruto de US\$90 milhões para os traficantes da África Ocidental. Assumindo que o número real se encontra entre estes dois extremos, o volume de metanfetamina traficada da África Ocidental para a Ásia Oriental pode ser estimado em cerca de 1525 quilogramas, para um rendimento bruto para os traficantes de cerca de US\$225 milhões.

Implicações nas políticas

O rendimento do tráfico de metanfetamina da África Ocidental para a Ásia Oriental é considerável para um fluxo tão novo – de bastantes dezenas a algumas centenas de milhões de dólares. Mas, como foi defendido acima, as perspectivas a longo prazo deste fluxo são limitadas tendo em conta a concorrência de produtores localizados nos mercados de destino. O maior risco não é assim o facto do rendimento do tráfico de metanfetamina se tornar desestabilizador. É que os traficantes impedidos de entrar nos mercados asiáticos depositem o seu produto na África Ocidental, criando um problema adicional que a região não tem capacidade para resolver. Para evitar este resultado, têm de ser tomadas medidas agora, enquanto o problema ainda é novo.

Uma das principais razões pelas quais a região é vulnerável como local para a produção de metanfetamina é porque a sua capacidade de regulação dos produtos químicos precursores é limitada. Assim, compete à comunidade internacional garantir que a África Ocidental receba somente a efedrina de que necessita para o uso farmacêutico legítimo. Em particular, os fluxos da China – a principal fonte de efedrina a nível mundial – devem ser monitorizados. Uma vez que o acordo da CEDEAO permite a livre circulação entre fronteiras, estes têm de ser avaliados numa base regional, em vez de nacional.

Presentemente, a Ásia é o principal mercado de destino para a metanfetamina da África Ocidental. Para eliminar o envolvimento de grupos da África Ocidental, basta torná-los não competitivos em relação aos grupos locais, o que, dada a distância envolvida, não deve ser difícil de concretizar. As vias potenciais para o tráfico são limitados. Mantendo os métodos mais usados pelos grupos nigerianos a nível internacional, os controlos às remessas dos correios aéreos e dos serviços postais (incluindo correio expresso) chegarão, provavelmente, à maioria do fluxo. A definição do perfil dos correios aéreos e os controlos completos em todos os voos directos da região limitarão o potencial para a existência de um grande número de correios num único voo, uma técnica usada pelos traficantes nigerianos em todos o mundo.



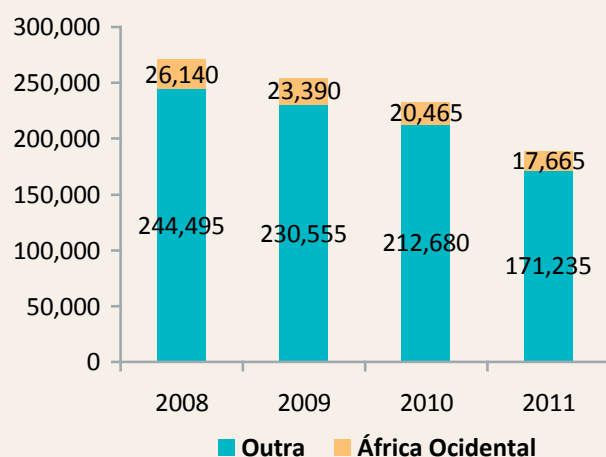
CONTRABANDO DE MIGRANTES DA ÁFRICA OCIDENTAL PARA A EUROPA

O contrabando de migrantes ocorre com mais frequência ao longo de linhas com falhas entre duas regiões com níveis de desenvolvimento amplamente diferentes, como a Europa Ocidental e a África Ocidental. Apesar do Deserto do Sahara e do Mar Mediterrâneo apresentarem obstáculos consideráveis, milhares de pessoas atravessam-nos todos os anos para migrarem de forma ilegal. Quase todos aqueles que optam por o fazer requerem assistência. O acto de traduzir esta assistência em ganhos constitui o crime de contrabando de migrantes.⁴⁰

Nos últimos anos, cerca de 9% dos migrantes ilegais detectados na Europa eram oriundos da África Ocidental. Devido à recessão económica, este fluxo diminuiu, mas os eventos geopolíticos imprevisíveis (como a recente crise na Líbia) podem rapidamente aumentar a procura pelos serviços de contrabando. A forma mais fácil de migrar ilegalmente é voar para um país com um visto para um período definido e simplesmente exceder o período de estadia do visto. O próprio visto pode ser adquirido de forma legítima, fraudulenta ou totalmente falsificado. Continua a não ser claro que parte dos migrantes ilegais usam na verdade esta rota, mas as estimativas são geralmente de 75% a 90%.⁴¹ Os contrabandistas de migrantes fazem dinheiro ajudando pessoas a adquirirem vistos de forma fraudulenta e a orientá-los sobre como passar pela inspeção dos funcionários fronteiriços.

Por várias razões, alguns migrantes preferem no entanto fazer a viagem por terra para a Europa, e os contrabandistas de migrantes estão presentes ao longo de todas as rotas populares para facilitar o seu atravessamento. Alguns

Figura 22: Região de origem dos migrantes ilegais detectados na Europa



Fonte: EUROSTAT⁴²

migrantes ganham o dinheiro necessário para pagar aos contrabandistas durante a sua viagem e podem permanecer durante longos períodos de tempo em vários pontos ao longo do caminho. Muitos optam por tentar fazer alguns troços da viagem sem assistência – dentro da área CEDEAO, por exemplo, não é necessário visto para atravessar a fronteira. Mas hoje, quase todos os migrantes ilegais tentam atravessar o Mediterrâneo na parte final do seu percurso e, por isso, a sua assistência profissional é necessária.

Qual é a natureza do mercado?

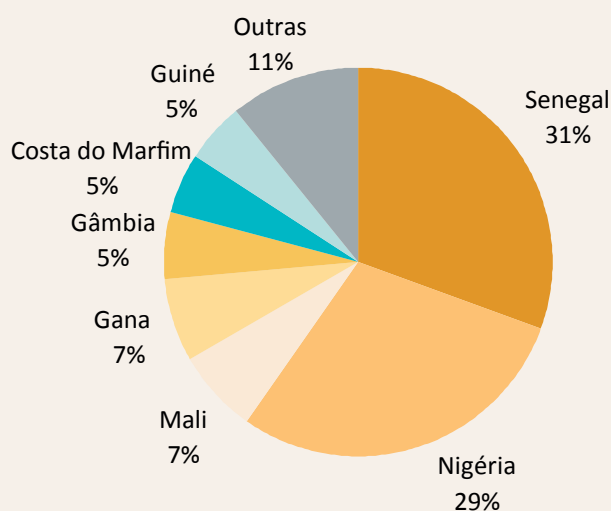
Os contrabandistas de migrantes tiram proveito das vias de migração irregulares – o número de migrantes contrabandeados é necessariamente um subgrupo do número de migrantes irregulares. A parcela de migrantes que usam os contrabandistas varia em proporção à ameaça

percebida de proibição. Ou seja, os migrantes só pagam aos contrabandistas quando acreditam que têm probabilidades de serem detidos caso não o façam. Assim, a escala do contrabando de migrantes depende de dois aspectos: do número de pessoas que querem migrar de forma ilegal e das barreiras a ultrapassar para fazer o percurso com sucesso.

O contrabando de migrantes da África para a Europa é relativamente novo, e parece ter tido início nos anos 90, quando a Espanha e a Itália implementaram regimes de visto mais rígidos. Foram os africanos do norte, e não os africanos da zona ocidental que foram, inicialmente, mais afectados pelos controlos apertados, uma vez que historicamente tinham migrado em números muito maiores. Primeiro, optaram pela rota mais fácil, entrando na Europa a partir de Marrocos ao longo do pequeno Estreito de Gibraltar, menos de 13 quilómetros na parte mais estreita, ou através das cidades enclave espanholas de Ceuta e Melilla. Com uma vigilância espanhola cada vez maior, o número de rotas diversificou-se. À medida que os africanos do norte mudavam as rotas, também os africanos da zona ocidental o faziam.

As rotas tomadas variaram bastante ao longo do tempo, em resposta às iniciativas de fiscalização e às mudanças no clima geopolítico. Em grande medida, a procura pelos serviços de contrabando muda sempre que existe um bloqueio. Aqueles que vivem próximo de uma rota de contrabando popular deslocam-se milhares de quilómetros para acederem a uma via desimpedida se a rota próximo de suas casas ficar bloqueada. Mas pode também existir um elemento de oportunismo envolvido. Quando uma rota se torna popular, mesmo aqueles que não considerariam migrar poderão aproveitar essa porta aberta.

Figura 23: Nacionalidade dos migrantes ilegais da África Ocidental detectados em Espanha, Itália, Malta e Grécia, 2008-2011



Fonte: EUROSTAT

Por exemplo, o Senegal situa-se a 839 milhas náuticas das Ilhas Canárias, que é, legalmente, solo europeu. Em 2006, uma onda de pelo menos 8000 senegaleses aproveitaram esta proximidade e embarcaram para a ilha, em comparação com os 30 do ano anterior. Os estudos do UNODC em Espanha sugerem que muitos destes migrantes ou eram pescadores ou pertencentes a comunidades piscatórias.⁴³ Mais de metade dos migrantes ilegais da África Ocidental que chegaram a Espanha nesta altura nunca tinham frequentado a escola (58% segundo um estudo) e somente 50% eram alfabetizados,⁴⁴ o que difere do típico perfil do migrante (consultar Caixa: Quem migra?).

Quem migra?

Em 2009, o UNODC conduziu um inquérito junto de migrantes em seis dos 36 estados da Nigéria. A maioria dos migrantes que se deslocava para norte eram homens, com idades entre os 20 e 30 anos e solteiros. A maioria (63%) tinha concluído o ensino secundário e 13% eram licenciados. Um inquérito do UNODC realizado ao mesmo tempo no Mali também concluiu que a maioria dos migrantes entrevistados tinha concluído o ensino secundário. Mais de metade dos nigerianos que pretendem migrar afirmaram não ser pobres segundo os padrões locais. Cerca de dois terços eram agricultores, motoristas de táxi ou pequenos comerciantes antes de partirem. Mais de 80% tinham familiares a viver na Europa. A maioria não estava a fugir da pobreza absoluta, mas antes a fazer “uma escolha consciente... para melhorar os seus meios de subsistência”.⁴⁵ Assim, a decisão de contratar serviços de contrabando pode ser tomada depois de uma avaliação racional dos custos e benefícios do acto.

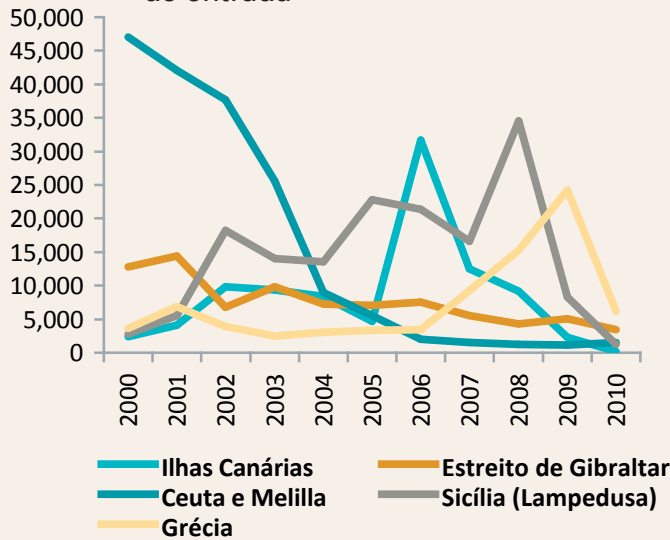
Assim que a migração, e as remessas de dinheiro associadas têm início numa comunidade, o contrabando pode assumir uma dinâmica própria. Desde 2006, os migrantes do Senegal tem estado muito sub-representados entre os migrantes ilegais detectados em Espanha, Itália e mesmo na Grécia. Olhando para todos os migrantes irregulares detectados nos países tradicionais de entradas clandestinas (Grécia, Itália, Malta e Espanha), entre 2008 e 2011, os senegaleses eram o maior grupo nacional, abrangendo 31% dos migrantes detectados. Os senegaleses são somente 4% da população regional.

Os migrantes contrabandeados são extremamente vulneráveis à exploração, tanto durante a sua viagem como após a chegada. Não se sabe quantos morreram durante o atravessamento do Sahara, mas centenas morrem todos os anos a atravessar o Mediterrâneo ou ao largo das costas do Senegal e da Mauritânia.⁴⁶ Pretendem ser invisíveis e isto é frequentemente a sua destruição. Não dispostos a denunciar os abusos às autoridades, podem ser vítimas com impunidade.

Como é que o contrabando é efectuado?

Existem pelo menos cinco rotas ao longo das quais os contrabandistas têm historicamente deslocado migrantes da África Ocidental para entrarem na Europa sem visto:

Figura 24: Migrantes ilegais detectados a entrar através dos principais pontos de entrada



Fonte: Elaborado pelo UNODC com base em fontes nacionais e na FRONTEX⁴⁷

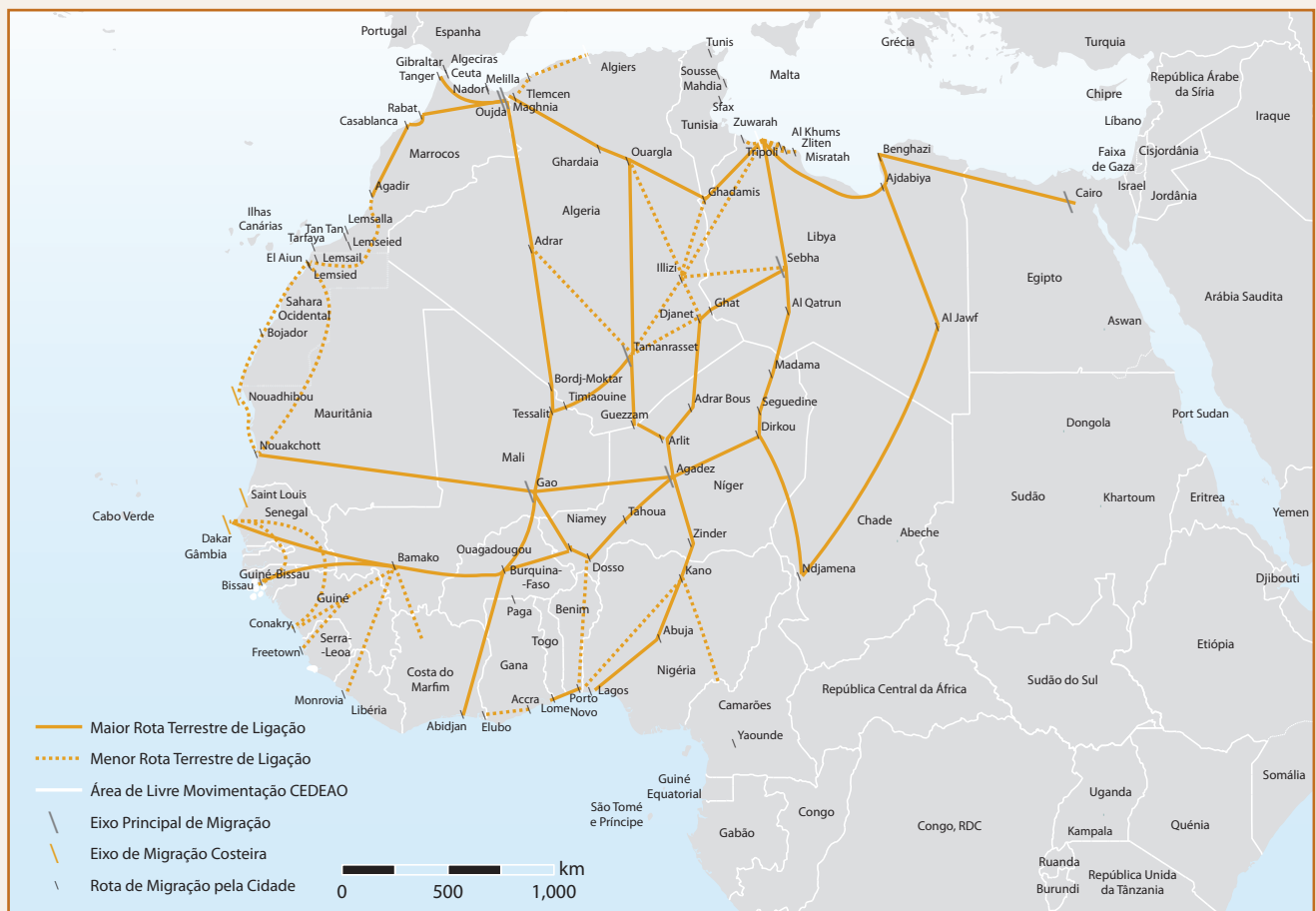
- Por mar para as Ilhas Canárias (Espanha)
- Por terra para os enclaves espanhóis no norte de África (Espanha)
- Por terra e mar ao longo do Estreito de Gibraltar (Espanha)

- Por terra e por mar ao longo do Mediterrâneo para Lampedusa (Itália) ou Malta
- Por terra e por mar ao longo do Mediterrâneo para a Grécia

A importância destas rotas tem sido bastante alterada ao longo da última década.

- Em 2000, os principais pontos de entrada eram os enclaves espanhóis (Ceuta e Melilla), pequenos territórios espanhóis ao largo da costa de Marrocos. Em 2000, foram detectados mais de 47 000 migrantes ilegais a entrar nos enclaves. A facilidade de entrada encorajou mesmo os contrabandistas do Sul da Ásia a tentarem esta rota, até ter sido adicionada uma barreira adicional e reforçados os controlos. Foram detectados outros 13 000 migrantes ilegais a fazer a curta travessia do Estreito de Gibraltar para o território continental espanhol em 2000.
- Como as autoridades espanholas focaram a sua atenção nestas vulnerabilidades óbvias, as rotas de contrabando mudaram para as Ilhas Canárias (tendo atingido um pico em 2006 com cerca de 32 000 migrantes ilegais detectados), e Lampedusa (atingindo um ponto máximo em 2008 com cerca de 35 000 migrantes ilegais detectados). Malta é um lugar para onde os migrantes se voltam quando “falharam” Lampedusa, porque se forem detectados aí isto significa que não viajarão para a Euro-

Mapa 4: Rotas de migração irregulares e mistas, 2012



Fonte: Diálogo Mediterrânico sobre Migrantes em Trânsito

pa continental. O número de migrantes ilegais que entra em Malta também atingiu um pico em 2008 (de 2500).

- As alterações nas políticas, tanto nas Canárias como na Itália, empurraram o fluxo mais para leste. Os migrantes ilegais da África Ocidental dirigem-se agora para o Egito com vista a atravessar o mar até à Grécia, ou a viajar para a Turquia para entrarem na União Europeia por terra a partir do sudeste. As detecções na Grécia atingiram um ponto máximo de 24 000, em 2009.

De facto, os principais pontos de entrada foram-se deslocando cada vez mais para leste à medida que as medidas de fiscalização bloquearam os canais mais populares. As rotas do passado podem voltar a ser usadas se as circunstâncias se alterarem.

A rota para chegar a estes pontos de entrada depende do local de partida. Os cidadãos dos países da CEDEAO podem permanecer em qualquer outro país da CEDEAO durante 90 dias antes de solicitarem uma autorização de residência, por isso não é necessário pagarem a contrabandistas antes de entrarem no norte de África ou de partirem da costa da África Ocidental. Para aceder às Canárias, os migrantes ilegais deslocam-se para cidades costeiras como Saint Louis (Senegal) ou Nouadhibou (Mauritânia). Para os pontos de embarque mediterrâneos, os cidadãos da África Ocidental têm de atravessar o Sahara. Durante o percurso, reúnem-se geralmente em vários centros-chave, incluindo Gao (Mali) e Agadez (Níger), que têm sido portas de entrada para o Sahara há vários séculos. Para chegarem ao Estreito de Gibraltar, vão geralmente através de Tamanrasset, Argélia. Para chegarem à costa líbia, têm historicamente transitado por Sebha (Líbia) e Dirkou (Níger). Mesmo antes da recente violência no Sahel, a estrada de Agadez para Dirkou tinha-se tornado perigosa, e os contrabandistas foram obrigados a seguir o comboio militar mensal entre as duas cidades. Para chegarem à Grécia, os migrantes movem-se através do nordeste da Nigéria e do Chade para o Egito, procedendo para a Turquia por terra ou directamente para a Grécia por mar.

Estas rotas podem ser agrupadas em dois grupos distintos: partidas da África Ocidental (Senegal e Mauritânia) para as Ilhas Canárias, e os vários pontos de partida ao longo da costa do Mediterrâneo no norte de África.

através das Ilhas Canárias

Somente 340 migrantes ilegais chegaram às Ilhas Canárias por mar, em 2011. Apesar de não ser actualmente uma rota de contrabando activa, poderia ser reactivada se a vigilância diminuísse ou se a instabilidade estimulasse a migração em grande escala. A situação na costa senegalesa é provavelmente a melhor estudada, um mercado que claramente cresceu em termos de sofisticação ao longo do tempo. Nos primeiros anos, os pescadores estavam somente a complementar os seus rendimentos, deixando os migrantes nas Canárias. Contudo, pouco antes de 2006, o contrabando de migrantes tornou-se num negócio sério, envol-

vendo contrabandistas senegaleses dedicados e empresários, nem sempre senegaleses, muitas vezes com um passado na indústria piscatória. Estes empresários adquiriram cayucos (pequenos barcos) aos pescadores e usaram redes de coxeurs (angariadores) para recrutarem clientes. Vários pilotos, geralmente pescadores senegaleses, eram recrutados para cada cayuco em troca de uma passagem gratuita. Quando estes pescadores não estavam disponíveis, outros migrantes eram treinados para a tarefa. Os depositantes, geralmente menores de idade, eram também recrutados entre os migrantes.⁴⁸

Depois de 2006, devido à vigilância cada vez mais rígida da fiscalização, o negócio deslocou-se para o norte da Mauritânia. Aqui, tal como no Senegal, os chefes das organizações de contrabando adquiriram cayucos aos pescadores locais e asseguraram uma passagem segura subornando as autoridades.⁴⁹

A pressão da fiscalização fez com que o negócio se deslocasse novamente para sul, mesmo a sul do Senegal, para lugares afastados das Canárias. A duração da viagem pode exigir contrabandistas mais sofisticados e com melhores recursos.⁵⁰ Desde 2007, tem-se assistido a uma mudança dos cayucos em madeira para barcos a motor insufláveis adquiridos com o único objectivo de contrabandear migrantes.⁵¹ Outras nacionalidades passaram também a estar envolvidas: as 208 pessoas acusadas nos tribunais espanhóis por contrabando de migrantes através das Canárias, em 2008, incluíam senegaleses (72), gambianos (37), mauritanos (25) e guineenses (14).⁵²

através do norte de África

Apesar do contrabando através das Canárias se ter tornado mais sofisticado ao longo do tempo, continuou a ser relativamente informal em comparação com o negócio feito no Mediterrâneo, onde intermediários profissionais negociam toda a passagem. Estes intermediários, conhecidos como “homens de ligação,” são cidadãos da África Ocidental responsáveis por recolher grupos de migrantes e organizarem o transporte com os proprietários de barcos no norte de África, conhecidos pelos migrantes como “homens arabo”. Alguns portos são dominados por determinadas nacionalidades, como Tãnger (nigerianos) e Nador (costa-marfinenses). Os malianos serão importantes noutros portos ao longo da costa norte de Marrocos.⁵³

A componente financeira evoluiu para um ritual estabelecido. Quando o migrante e o homem de ligação chegam a acordo sobre uma quantia, um “banqueiro” conhecido de ambos é designado para recolher e guardar o dinheiro. O migrante paga normalmente um terço do pagamento ao homem de ligação e dá os restantes dois terços ao banqueiro, a ser pago somente quando o migrante chega de forma segura à Europa. O acordo concede geralmente várias tentativas ao migrante pela quantia acordada se a primeira, por qualquer razão, falhar.

Com este pagamento adiantado, o homem de ligação organiza o transporte, incluindo os subornos necessários às autoridades. Um homem de ligação nigeriano, que trabalha em Tãnger, disse ter pago metade do pagamento a um carregador marroquino, sendo o carregador responsável por subornar a marinha e a polícia.⁵⁴

Uma vez que demora tempo a reunir migrantes suficientes para encher um barco, os migrantes são alojados numa casa segura durante algum tempo antes da partida. Aqui, pagam talvez 20 euros por dia pela sua alimentação e alojamento, o que representa mais rendimentos para o homem de ligação. São cuidados pelos funcionários do homem de ligação, conhecidos como “homens guia”, que, eventualmente, obterão uma passagem gratuita pela sua ajuda. Os seus cartões SIM são removidos dos telemóveis para garantir a segurança. O tempo de espera varia muito – os barcos vão geralmente lotados, por isso alguns migrantes podem esperar semanas. Durante todo este tempo permanecem na incerteza sobre se um barco vai partir ou não, porque a fraude é comum.

Quando chega altura da partida, pagam a viagem no ponto de embarque, geralmente uma praia remota controlada pelo proprietário do barco. Têm-se verificado casos de empresas locais concorrentes a lutar pela supremacia de troços de praia.⁵⁵

A viagem de um migrante

Um migrante da Costa do Marfim foi entrevistado em Algeiras, em Novembro de 2009, pouco depois de ter chegado a Espanha. Fez a travessia com 67 outras pessoas num barco pilotado por um senegalês. Disse que o seu homem de ligação nigeriano trouxe marinheiros experientes do Senegal e da Gâmbia, especificamente para este fim. O barco foi detido por uma embarcação da guarda costeira marroquina, mas foi-lhe permitido prosseguir depois de verificado que estavam somente a transportar migrantes. Os marroquinos esforçaram-se por ter a certeza de que somente um barco de migrantes estava a ser movimentado nesse dia porque, aparentemente, só tinham sido pagos para permitir um.⁵⁶ Outros migrantes entrevistados afirmaram que os barcos nos quais estavam a ser transportados eram na verdade propriedade de funcionários da marinha marroquina.

Na maioria das vezes, os migrantes pagam a viagem aos bocados, procurando ajuda somente quando se vêem perante obstáculos insuperáveis. Os africanos francófonos podem mesmo atravessar o Sahara de forma gradual, pagando à medida que avançam.

Quem faz o contrabando?

Os indivíduos que participam no contrabando de migrantes podem ser descritos numa hierarquia piramidal. Na base estão as pessoas cuja participação é temporária ou periférica, e isto inclui vários migrantes activos. Acima deles estão os vários angariadores e *passeurs* (passadores),

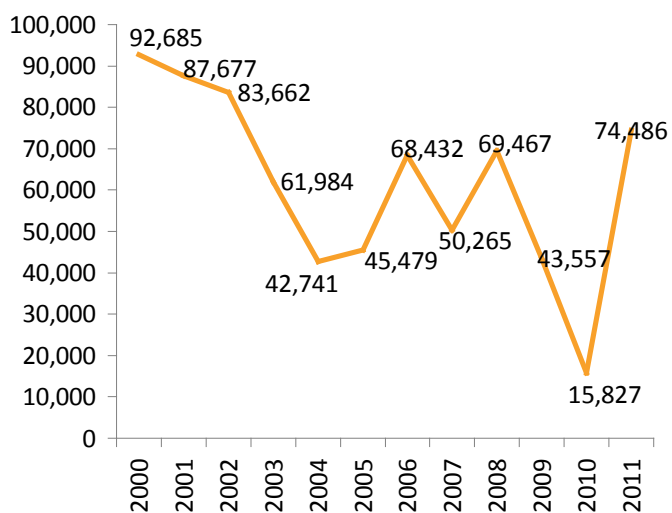
muitas vezes ex-migrantes que aprenderam a viver com esta actividade. Logo depois estão empresários profissionais que têm pouco contacto com os migrantes, e cujo papel é negociar os meios de transporte e os subornos necessários para garantir uma passagem com sucesso. É discutível se os funcionários que subornam devem ser colocados acima ou abaixo deles nesta hierarquia, uma vez que esta relação é essencialmente simbiótica.

No termos do Protocolo contra o Contrabando de Migrantes,⁵⁷ qualquer pessoa que facilita a entrada ilegal para obter um benefício pode ser considerado um contrabandista e, assim, um grande número de pessoas ao longo do percurso podem ser consideradas cúmplices. Os condutores dos camiões, aqueles que mantêm as casas seguras e os que fornecem a alimentação, tornam o negócio do contrabando possível. Muitos dos condutores que transportam os migrantes através do Sahara pertencem a grupos nómadas, tendo alguns deles perdido o seu gado nas secas dos anos 70 e, mais tarde, fizeram do transporte de pessoas e bens através do deserto o seu meio de sustento. Alguns exemplos são os tuaregues no Níger e Mali, os *toubou* no Chade e na Líbia, e os *zaghawa* no Chade e no Sudão. Alguns guias tuaregues podem estar associados a grupos rebeldes ou podem ser veteranos da antiga Legião Islâmica do líder líbio Gaddafi. Igualmente a este nível estão os vários migrantes activos que ajudam os contrabandistas de várias formas em troca de vários tipos de compensações, muitas vezes serviços de contrabando. Como mencionado acima, os migrantes podem ser recrutados como angariadores, “homens guia”, capitães de barcos, depositantes e recrutadores de bordel.

O próximo estrato é a cara pública do contrabando de migrantes, os operadores a tempo inteiro. Muitos deles são ex-migrantes bem sucedidos que transformaram a sua experiência numa forma de sustento. Em Kano, Nigéria, são conhecidos como “hambúrgueres”, uma referência a uma estadia com êxito na Alemanha. Na costa do Mediterrâneo, estes são os homens de ligação; mais a sul têm um papel similar. Organizam o comércio no terreno, gerindo os angariadores para recolherem os migrantes, alojando os migrantes em casas seguras, recolhendo os pagamentos e, de uma forma geral, mantendo o negócio activo. Entre os mais bem sucedidos estão os nigerianos e os gambianos.

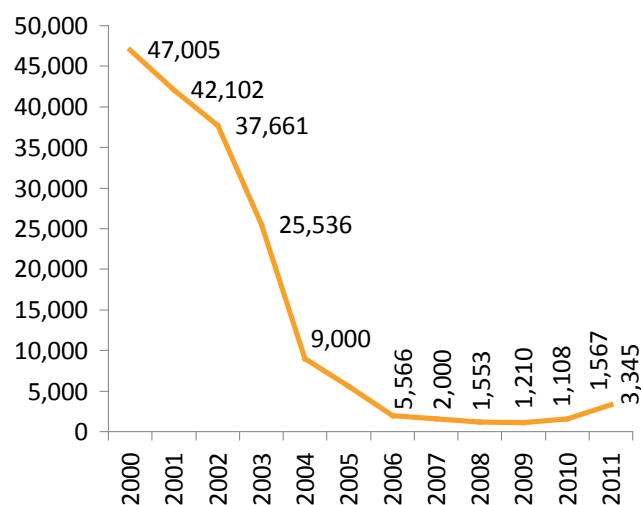
No topo estão os proprietários do negócio, os que fazem os planos de alto nível necessários para que o contrabando continue. Em algumas áreas, estas pessoas são bem conhecidas e respeitadas pelo seu trabalho. Em Agadez, por exemplo, são conhecidos como *In Tchaga*, uma expressão haúça que significa “operador de negócio”. Existe talvez uma dezena de *In Tchaga* principais em Agadez, incluindo cidadãos da África Ocidental de várias nacionalidades. Muitos deles são ex-migrantes que regressaram da Argélia ou da Líbia. Os *In Tchaga* são proprietários das casas seguras, conhecidas como “guetos”, sendo também chamadas de *maassou ghetto*. Muitas vezes gerem um negócio paralelo procurando trabalhadores do sexo para bordéis no norte de

Figura 25: Migrantes detectados a entrar na Espanha, Itália, Malta e Grécia por mar⁵⁹



Fonte: Elaborado pelo UNODC com base em números oficiais⁶⁰

Figura 26: Migrantes ilegais detectados a entrar em Ceuta e Melilla



Fonte: Ministério do Interior, Espanha⁶¹

África. Em Gao e Kidal, no norte do Mali, muitos dos proprietários do negócio são comerciantes que importam bens da Argélia e devolvem os camiões cheios de migrantes.

A história de um contrabandista

Um investigador que fez um estudo na primeira década deste século, registou as suas conversas com um transportador profissional de migrantes, um tuaregue que trabalhava para um árabe nigeriano. Durante quinze anos o condutor tuaregue tinha tido como modo de sustento o transporte de milho-miúdo nas estradas do deserto de Bilma para Dirkou e regressando com sal. A partir dos anos 90 o seu patrão, como muitos outros neste negócio, tinha passado a transportar migrantes, alugando os seus camiões a agências de viagens que já se tinham desenvolvido em Agadez. “Desde então,” disse o motorista, “transportei mais pessoas no meu camião do que todos os grãos de sal que transportei em quinze anos”.⁵⁸

A corrupção de funcionários públicos ocorre em todas as etapas da estrada mas é particularmente evidente na travessia do deserto. Para além de subornados para ignorarem a actividade, os funcionários públicos podem também ser subornados para conseguirem documentos fraudulentos. Dos 50 migrantes entrevistados pelo UNODC no Mali, 22 homens e 3 mulheres afirmaram que tinham adquirido documentos fraudulentos através de funcionários públicos corruptos. Estes documentos podem ser vendidos a outros migrantes depois da sua primeira utilização. Os passaportes do Mali são particularmente procurados porque conferem o direito de entrar na Argélia, um direito que não é partilhado por outros cidadãos da CEDEAO.

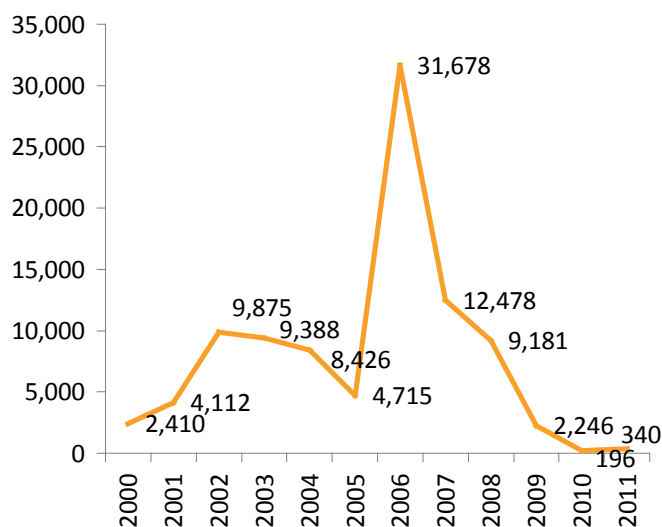
Qual é a dimensão do fluxo?

Num passado recente, o número de migrantes contrabandeados detectados pelas autoridades europeias era muito próximo do número daqueles que entravam, porque os migrantes queriam ser detectados. Ser detectado significava, geralmente, ser transportado para uma cidade principal na Europa continental, a concessão de uma decisão de regresso e a libertação. Mas como os governos europeus tentaram eliminar as lacunas, cada vez mais migrantes procuram evitar a detecção. Assim, é mais difícil averiguar o número que entra sem documentação.

Contudo, todas as indicações parecem indicar que o número diminuiu nos últimos anos. Na última década, o fluxo de migrantes tem sido arrastado para leste. Das Canárias para Lampedusa e para a Grécia, todas as rotas foram usadas e os contrabandistas estão a ficar sem opções. Depois veio a recessão económica em 2008-2009. Para além de uma redução acentuada do número de entradas de migrantes ilegais, existem indicações qualitativas de que a recessão dissuadiu a migração. Os migrantes entrevistados pelo UNODC a meio caminho da Europa optaram por regressar porque lhes foi dito que as oportunidades estavam a escassear. Em 2010, o número de migrantes ilegais detectado a entrar na Europa por mar desceu para menos de 16 000, um sexto do número da década anterior.

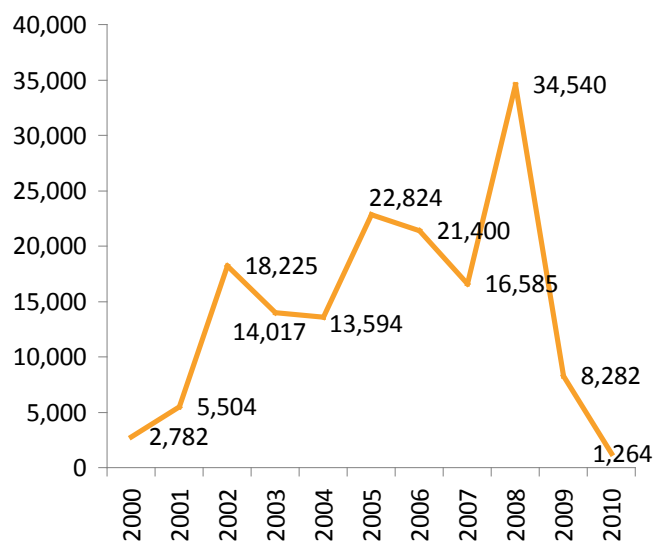
Mas 2011 trouxe algo inesperado: o conflito na Líbia e a mudança de regime na Tunísia e no Egipto. Todos os pontos de entrada estabelecidos assistiram a um aumento das chegadas entre 2010 e 2011, mas o que mais se destacou foi Lampedusa, que foi inundada com quase 60 000 migrantes. Mas parece que poucos eram da África Ocidental: em toda a Itália foi observado um declínio abrupto da

Figura 27: Migrantes ilegais detectados a entrar nas Ilhas Canárias por mar



Fonte: Ministério do Interior, Espanha⁶²

Figura 28: Migrantes irregulares detectados a entrar na Sicília (principalmente Lampedusa) por mar



Fonte: Câmara dos deputados, Itália⁶³

detecção de cidadãos da África Ocidental, tendo sido registados menos de 4000.

No total, em 2011 foram detectados pouco mais de 17 000 migrantes ilegais da África Ocidental em Espanha, Itália, Malta e Grécia. Isto inclui todos os migrantes detectados, não somente aqueles que chegam sem documentos. Trata-se de cerca de menos um terço do número registado em 2010, quando o UNODC avaliou o fluxo pela última vez. Nessa altura, o fluxo foi avaliado em 55 000, o que sugeriria um número de cerca de 37 000 migrantes em 2011.

Nem todos estes migrantes pagaram aos contrabandistas, mas a grande maioria fê-lo. Aqueles que conseguiram adquirir o visto sozinhos podem ficar para além da validade do visto, mas alguns enfrentam os perigos do Sahara e do Mediterrâneo sem qualquer ajuda paga. A quantia paga varia muito entre migrantes, mas o total seria de cerca de US\$155 milhões em 2010, sugerindo um total de cerca de US\$105 milhões em 2011.

Implicações nas políticas

As informações acima destacam a natureza instável das rotas do contrabando. Foram alteradas da costa do Atlântico para pontos em todo o Mediterrâneo no espaço de uma década. O principal causador destas mudanças foi o êxito dos esforços da fiscalização. Como as rotas se tornaram mais difíceis de atravessar, a quantidade de migrantes que usam a assistência para as atravessar vai, com certeza, aumentar.

A Espanha conseguiu dizimar o contrabando de migrantes através dos enclaves de Ceuta e Melilla simplesmente detendo os migrantes nesses locais por tempo indeterminado.

Uma vez que os migrantes queriam acesso ao continente, não aos enclaves, esta medida (juntamente com barreiras mais fortes), eliminou a migração ilegal em 95%. A Espanha resolveu o problema do contrabando nas Canárias através de acordos com as autoridades senegalesas e mauritânicas para o regresso imediato dos migrantes ilegais detectados oriundos destes países, independente da sua nacionalidade. E, quando em 2008, os governos da Líbia e da Itália concordaram numa política de retorno similar, os contrabandistas baseados na Líbia perderam a maioria do seu mercado de um dia para o outro.

Mas, em cada um dos casos, os esforços da fiscalização deslocaram o fluxo para outros locais. O que contribuiu para reduzir de forma acentuada as oportunidades de contrabando foi a recessão económica em 2008. Ao longo de dois anos, o número de migrantes detectados a entrar em Espanha, Itália, Malta e Grécia por mar desceu em mais de 75%.

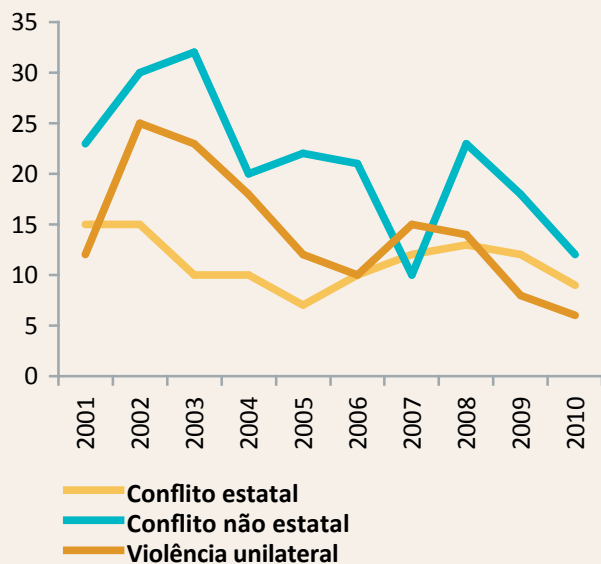


TRÁFICO DE ARMAS DE FOGO NA ÁFRICA OCIDENTAL

Qual é a natureza do mercado?

Depois da Guerra Fria, houve uma altura em que a África Ocidental recebeu toneladas de armamentos de fora do continente.⁶⁴ Esta situação foi largamente ultrapassada, porque hoje, os fornecimentos regionais conseguem satisfazer a procura local. Por outro lado, o número de guerras civis em África diminuiu desde os anos 90, reduzindo a procura. Por outro lado, as armas de fogo traficadas durante esses anos não se evaporam e continuam a circular através da região.

Figura 29: Conflitos armados em África (2001-2010)⁶⁵

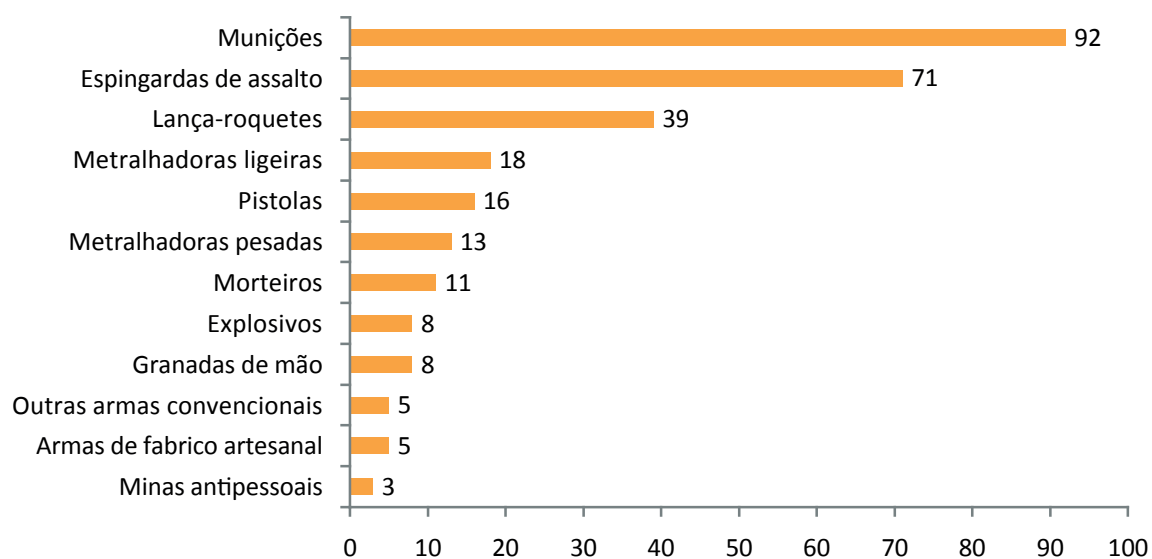


Fonte: Programa de Dados sobre Conflitos de Uppsala

O legado destas armas de fogo é essencialmente de interesse para aqueles que pretendem iniciar uma revolução. Para uso diário, a principal fonte de armas parece ser os stocks estatais oficiais, legitimamente adquiridos mas desviados para mercados ilegais. Os criminosos parecem ser capazes de obter o que necessitam das forças de segurança locais, adquirindo ou alugando armas a elementos corruptos na polícia e no exército. As importações que de facto ocorrem não são feitas através de intermediários de armas clandestinos, mas antes através dos canais comerciais principais, e depois direccionadas através de funcionários públicos corruptos ou cúmplices no governo para os criminosos e grupos rebeldes.

A necessidade de fornecimentos extra-regionais foi ainda mais enfraquecida quando o regime de Gaddafi na Líbia colapsou em 2011. A escala do arsenal de Gaddafi ainda está a ser avaliada pelas Nações Unidas, mas tudo indica que seria grande e sofisticada. Os sistemas de armas mais complexos são principalmente de risco no Médio Oriente, porque a maioria dos grupos da África Ocidental não possuem as capacidades para fazer um uso ideal da última tecnologia. Mas um grande número de armas de fogo mais comuns foi também acumulado durante os 40 anos do regime de Gaddafi, incluindo dezenas de milhares de armas de fogo em anos recentes.⁶⁶ Estas armas de fogo podiam ser vendidas, embora por preços relativamente baixos por unidade, a qualquer número de rebeldes ou grupos criminosos na África Ocidental. Os grupos armados de particular preocupação incluem:

- Os grupos armados não estatais no norte do Mali, incluindo as várias facções da Al Qaeda no Magrebe Islâmico (AQMI), o *Mouvement national pour la libération de l'Azawad (MNLA)*, *Ansar Dine*, e o *Mouvement pour l'unicité et le jihad en Afrique de l'Ouest (MUJAO)*;

Figura 30: Apreensões de armas na África Ocidental, 2008-2011

Fonte: Análise de 38 apreensões importantes de armas entre 20 de Março de 2008 e 14 de Novembro de 2011⁷⁰

- Os grupos dissidentes no norte do Níger, incluindo o *Mouvement des Nigériens pour la Justice (MNJ)*, a *Front for the Liberation of Aïr and Azaouak (FLAA)*, e a *Front for the Liberation of Tamoust (FLT)*;
- Boko Haram na Nigéria;
- O *Mouvement des forces démocratiques de Casamance (MFDC)* no Senegal;
- Os “os rebeldes da terceira fase” do Delta do Níger na Nigéria;
- Forças leais ao ex-Presidente da Costa do Marfim, Laurent Gbagbo (como os Jovens Patriotas), que são agora refugiados ou se escondem nos países vizinhos.

A capacitação destes grupos poderia resultar num conflito a longo prazo, uma vez que a região permanece altamente instável. A instabilidade política também foi demonstrada através de golpes recentes em:

- Mauritânia (2008)
- Guiné (finais de 2008)
- Níger (2010)
- Guiné-Bissau (2012)
- Mali (2012)

A comunidade internacional tem tentado fomentar a estabilidade noutro grupo de países: os que estão a recuperar de uma guerra-civil a grande escala. Ainda estão activas grandes operações de manutenção da paz das Nações Unidas em:⁶⁷

- Libéria (desde 2003, actualmente 7869 soldados)
- Costa do Marfim (desde 2003, actualmente 9596 soldados)

Em resumo, apesar do declínio dos conflitos activos, muitos países na África Ocidental ainda são afectados pela presença de grupos de militantes, alterações irregulares de governo ou repercussões da guerra civil. Apesar da localização da procura mudar ao longo do tempo, não existe uma falta de potenciais compradores de armas de fogo na sub-região. Uma vez que estas armas têm principalmente origem nos stocks nacionais, como os da Líbia, é importante que a comunidade internacional mantenha uma vigilância cuidadosa sobre as importações legais para a sub-região.

Como é que o tráfico é efectuado?

A África Ocidental não possui presentemente a capacidade para produzir as suas próprias armas, por isso a maioria das armas em circulação são originárias de fora da sub-região.⁶⁸ As armas do Pacto de Varsóvia dominam o mercado. Por questões de treino, peças, munições e hábito, estas armas continuam a ser preferidas duas décadas depois do fim da Guerra Fria.

Consequentemente, a maioria das espingardas de assalto detectadas são um tipo de Kalashnikov. Contudo, hoje, a mais novas são essencialmente de fabrico chinês (Norinco Tipo 56). Da mesma forma, as metralhadoras ligeiras encontradas hoje são na sua maioria padrão PK, como a Norinco Tipo 80. Mantendo estas preferências, a maioria das munições detectadas é de 7,62 x 39 mm (para as espingardas de assalto tipo Kalashnikov) ou 7,62 x 54R mm (para as metralhadoras para fins gerais de tipo PK), assim como munições para metralhadoras pesadas do Pacto de Varsóvia. A maioria destas munições é originária do Irão, do Sudão ou da China.⁶⁹

Mapa 5: Principais apreensões de armas ilegais e direcção do movimento na África Ocidental, (2008-2011)



Fonte: Análise de 38 apreensões importantes de armas entre 20 de Março de 2008 e 14 de Novembro de 2011⁷¹

As pistolas são oriundas de uma variedade de fontes ainda maior. A França forneceu as forças de segurança regionais nos anos 70 e 80 com pistolas, como as MAB PA-15. Existem também pistolas de padrão Tokarev, assim como variedades comerciais modernas nas áreas mais urbanas, de fabricantes como a Glock e a Beretta. De uma forma geral, as pistolas tendem a ser apreendidas numa escala muito menor do que as armas longas.

É difícil falar de fluxos consistentes, porque tanto a origem como o destino alteram-se com a progressão dos eventos políticos. Uma vez que a maioria dos fluxos são intra-regionais, quase todo o tráfico é feito por terra, apesar de terem sido detectados transportes aéreos. Estas armas podem destinar-se a compradores particulares, ou podem ser entregues num dos vários centros de tráfico bem conhecidos, em particular no Sahel. Estes incluem as áreas em torno de Air, Hoggar e as cadeias montanhosas de Tibesti, para além dos centros de tráfico tradicionais, como Agadez (Níger) e Gao (Mali).

A melhor forma de determinar a origem e os padrões do tráfico de armas de fogo é analisar as recentes apreensões, mas devido à capacidade da fiscalização local, as apreensões são relativamente raras. O mapa abaixo descreve as 38 principais apreensões de armas feitas entre 2008 e 2011 e a direcção do movimento no momento da intercepção.

Estas apreensões indicam que existem essencialmente cinco principais origens de armas de fogo ilegais na África Ocidental:

- Armas existentes de conflitos passados na região;
- Armas de conflitos recentes nas regiões vizinhas;
- Armas vendidas ou alugadas a funcionários das forças de segurança corruptos;
- Armas transferidas de governos simpatizantes;
- Um número relativamente pequeno de armas importadas de fora de África.

Um exemplo da primeira origem (armas já existentes) pode ser observado nas apreensões feitas na Libéria. As recentes apreensões eram compostas por armas da segunda guerra civil na Libéria (1999-2003), e munições da guerra na Serra Leoa (1991-2002). As armas de fogo de conflitos que terminaram há mais de uma década continuam também a surgir, apesar dos esforços para eliminar estas armas.⁷²

A segunda origem (sub-regiões vizinhas) pode ser observada em várias apreensões. Para além da Líbia, foram transferidas armas de conflitos na Argélia (1992-1998), Chade (1990-2010), Etiópia (1974-1991) e Sudão (1983-2005). Hoje, a maioria tem origem na zona leste do Chade e na região de Darfur, no Sudão. As armas e as munições sudanesas têm sido detectadas no Burquina Faso, Costa

do Marfim, Guiné e Mali – todos países que não adquirem ao Sudão.⁷³ Contudo, é provável que este fornecimento seja em breve ofuscado pelos fornecimentos da Líbia. Tem-se assistido a um aumento significativo nas apreensões de armas no norte do Níger (em direcção a Agadez, um centro de vendas regional) e no sul da Argélia (transitando na direcção do Níger e do norte do Mali). O Presidente do Níger, Mahamadou Issoufou, avisou que as armas líbias estavam a “ser disseminadas em toda a região”.⁷⁴

Os fluxos da terceira origem (funcionários das forças de segurança corruptos) continuam a ser significativos, porque poucos Estados na sub-região possuem registos de todas as armas que possuem e, assim, não conseguem detectar o seu desaparecimento. Os registos para as munições são ainda mais deficientes, e as vendas de salvas ocasionais complementam os baixos rendimentos da polícia e dos soldados em muitas partes da sub-região. Nos locais onde os soldados não se podem desfazer das suas armas para sempre, podem alugá-las às próprias pessoas que deveriam estar a combater. Na Nigéria, por exemplo, a polícia deteve recentemente três funcionários por alugarem armas de padrão Kalashnikov e por venderem 1200 salvas de munições a criminosos locais.⁷⁵ Um inquérito conduzido em 2008 pela Comissão Nacional para as Armas de Pequeno Calibre do Burkina Faso concluiu que cerca de metade das armas apreendidas no país eram oriundas das forças de segurança nacionais, enquanto que somente um pouco mais de 10% tinham sido contrabandeadas ao longo da fronteira.⁷⁶ Estas vendas podem ter lugar a nível transfronteiriço, como pode ser observado nas apreensões entre a Guiné e o Mali. Uma vez roubadas, as armas e as munições eram transportadas para o Mali em camiões civis, muitas vezes ocultadas debaixo de produtos locais.⁷⁷ Os funcionários alfandegários do Mali apreenderam espingardas de assalto de padrão Kalashnikov, metralhadoras de padrão PK, lança-roquetes RPG-7 e vários tipos de munições.⁷⁸

A quarta fonte (governos simpatizantes) é provavelmente melhor exemplificada pelo conflito na Costa do Marfim. A Costa do Marfim continua a ser o único país na África Ocidental sob um embargo ao armamento da ONU.⁷⁹ Vários Grupos de Especialistas da ONU sobre a Costa do Marfim apresentaram evidências de fluxos de armas do território do Burkina Faso para o grupo rebelde *Forces nouvelles*.⁸⁰ O Grupo de Especialistas de 2011 concluiu que o Burkina Faso tinha “tido um papel cada vez importante no fornecimento de assistência militar às *Forces nouvelles*”.⁸¹ Em resposta à ameaça, o governo da Costa do Marfim equipou com armas os grupos de milícias e os mercenários da Libéria. Isto, juntamente com um grande número de deserções, espalhou as armas pela sociedade. As forças em fuga leais ao governo anterior, incluindo os mercenários liberianos retornados, movimentaram armas militares ao longo da fronteira para a Libéria e foram descobertos pelo menos três depósitos secretos em 2011.⁸² Estas armas podem depois ser novamente traficadas para os países vizinhos, incluindo o Burkina Faso.

As apreensões recentes feitas com base na quinta origem (fora de África) são relativamente raras e muitas vezes disputadas. Os melhores exemplos tiveram lugar na Nigéria. A 26 de Outubro de 2010, as autoridades nigerianas descobriram 240 toneladas métricas de munições do Irão em 13 contentores de remessas. O destino desta remessa continua a não ser claro: enquanto estava no entreposto alfandegário o consignatário documentado foi alterado para a Gâmbia, mas tem-se alegado que o envio estava em trânsito para um destino fora da África Ocidental. Uma apreensão menos conhecida ocorreu a 17 de Junho de 2009, quando as autoridades nigerianas em Kano apreenderam uma aeronave que transportava armas da Croácia para a Guiné-Bissau. A aeronave foi mais tarde libertada depois da garantia do governo da Guiné-Bissau de que a carga era para uso oficial.⁸³

Quem faz o tráfico?

A identidade dos traficantes depende da origem e do destino, que variam ao longo do tempo. Forças de segurança, ex-militantes ou actuais e mercenários: todos poderão estar envolvidos na aquisição, transporte e venda de armas de fogo. Os fluxos da Líbia para o Mali e da Costa do Marfim para a Libéria são conduzidos por grandes números de antigos soldados que transportam as suas armas. Os próximos compradores para estas armas pode ser qualquer pessoa na região.

Para as entregas de longa distância, poderão estar envolvidos agentes de transporte profissionais. Estes incluem tanto empresas formais como informais. Devido às diferenças nos regulamentos nacionais, existe uma classe de contrabandistas e comerciantes profissionais que beneficiam das discrepâncias na tributação e subvenções. Estes agentes podem estar envolvidos na movimentação de armas juntamente com outras formas de mercadorias, legais ou ilegais. As ligações étnicas transfronteiriças, que existem em grande quantidade na região, podem promover essas transferências.

No Sahara, os grupos nómadas dominam os movimentos fora da estrada do contrabando, incluindo cigarros, combustível e armas. Sem conhecimentos especializados sobre o deserto, os camiões todo-o-terreno que são usados para movimentar esta mercadoria seriam rapidamente abandonados ou levados por bandidos. Os seus conhecimentos únicos no terreno permitem-lhes transportar armas do leste para o oeste, assim como de norte para sul. Estes grupos raramente são proprietários das mercadorias que estão a movimentar e, assim, beneficiam somente das quantias pagas pelos seus serviços.

Qual é a dimensão do fluxo?

Seria impossível avaliar a magnitude do comércio de armas a pequena escala que ocorre em todos os 15 Estados da África Ocidental. Em vez disso, esta secção foca-

-se num só fluxo, naquele onde a ameaça é, de momento, mais grave: o fluxo das espingardas de assalto dos stocks líbios para os rebeldes do Mali. Porque os rebeldes fazem contrabando de armas largamente em seu próprio benefício, não é necessário fazer uma estimativa do valor. Os danos feitos por este fluxo são mais directos.

Fazer uma estimativa do fornecimento é difícil por várias razões. Primeiro, não é claro quantas armas Gaddafi acumulou durante mais de 40 anos de um regime obscuro. Segundo, é pouco claro que parcela destas armas estão disponíveis para os rebeldes saquear. Mesmo assim, observar a variedade de possibilidades é útil para se obter um sentido de proporção.

Quantas armas possuía Gaddafi? Uma abordagem é começar com a dimensão da sua força de segurança e fazer uma estimativa do rácio de armas por soldado. Em 2011, o Instituto Internacional para Estudos Estratégicos estimou que as forças armadas da Líbia eram compostas por 76 000 funcionários activos e 40 000 de reserva.⁸⁴ O rácio soldado-arma varia bastante, de menos de uma arma por soldado a mais de 10. Olhando somente para países em situação semelhante, parece provável que o rácio seja de entre duas a seis armas de fogo por soldado. Isto permite sugerir entre 250 000 e 700 000 armas de fogo, das quais (com base numa composição típica de arsenal), é provável que 70% a 80% sejam espingardas de assalto.

Destas, quantas estão disponíveis para tráfico? Uma forma de calcular isto seria comparar o número total de armas disponíveis com aquelas contabilizadas e as apreendidas. Por exemplo, várias estimativas sugerem que existiam 22 000 sistemas portáteis de defesa aérea (MANPADS) no stock pré-conflito da Líbia. Destes, cerca de 5000 foram encontradas na Líbia, estando 17 000 desaparecidas. Somente 43 foram apreendidas, todas na Argélia.⁸⁵ Se 10% do fluxo tivesse sido apreendido, isto levaria a sugerir que cerca de 400 MANPADS pudessem ter sido traficados. Isto é cerca de 2,5% de todo o fornecimento.

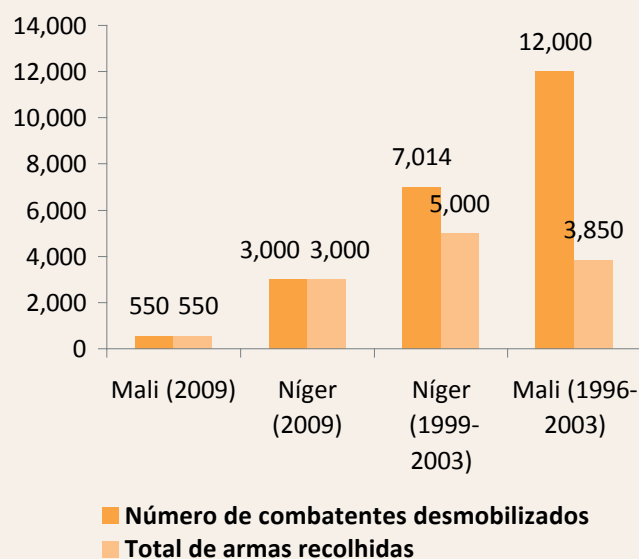
Se o rácio entre os soldados e armas fosse quatro por soldado, existiriam pouco mais de 450 000 armas de fogo no arsenal de Gaddafi. Aplicando uma taxa de tráfico de 2,5% isto sugere que cerca de 12 000 armas foram traficadas, das quais é provável cerca de 9000 sejam espingardas de assalto. Uma vez que as espingardas de assalto são alvo de menos interesse do que os MANPADS, a taxa de intercepção pode ser inferior, e, conseqüentemente, o número de armas pode ser o dobro ou o triplo deste número. Um número de cerca de poucas dezenas de milhar parece ser razoável.

Em termos de procura no Mali, o número de rebeldes continua a ser desconhecido. Estima-se que talvez 1500 a 2000 tuaregues mercenários retornados da Líbia,⁸⁶ transportem pelo menos as suas próprias armas. Os dados do recenseamento indicam que existem actualmente cerca

de 800 000 tuaregues no Mali, dos quais cerca de 80 000 seriam homens adultos.⁸⁷ Se 20% participaram no conflito, isto representaria 16 000 soldados.⁸⁸ Apesar dos povos não tuaregues do norte estarem também alistados no combate, parece provável que o número de soldados seja também de poucas dezenas de milhar.

Entre os rebeldes existem desertores do exército do Mali, que teriam também adquirido as suas próprias armas, e alguns rebeldes que poderiam estar armados com armas de depósitos secretos de rebeliões anteriores. Podem ser recolhidas algumas indicações sobre a procura de armas a partir de programas anteriores de desarmamento na região do Sahel. Cerca de 12 000 soldados rebeldes, na maioria tuaregues, foram desmobilizados depois da primeira rebelião no Mali (1996-2003), mas somente cerca de um terço apresentaram armas, sugerindo que é possível a existência de depósitos secretos com milhares de armas. Após a segunda rebelião, em 2009, foram desmobilizados números muito mais pequenos de rebeldes, todos com armas.

Figura 31: Rebeldes desmobilizados e armas recolhidas em conflitos passados no Sahel



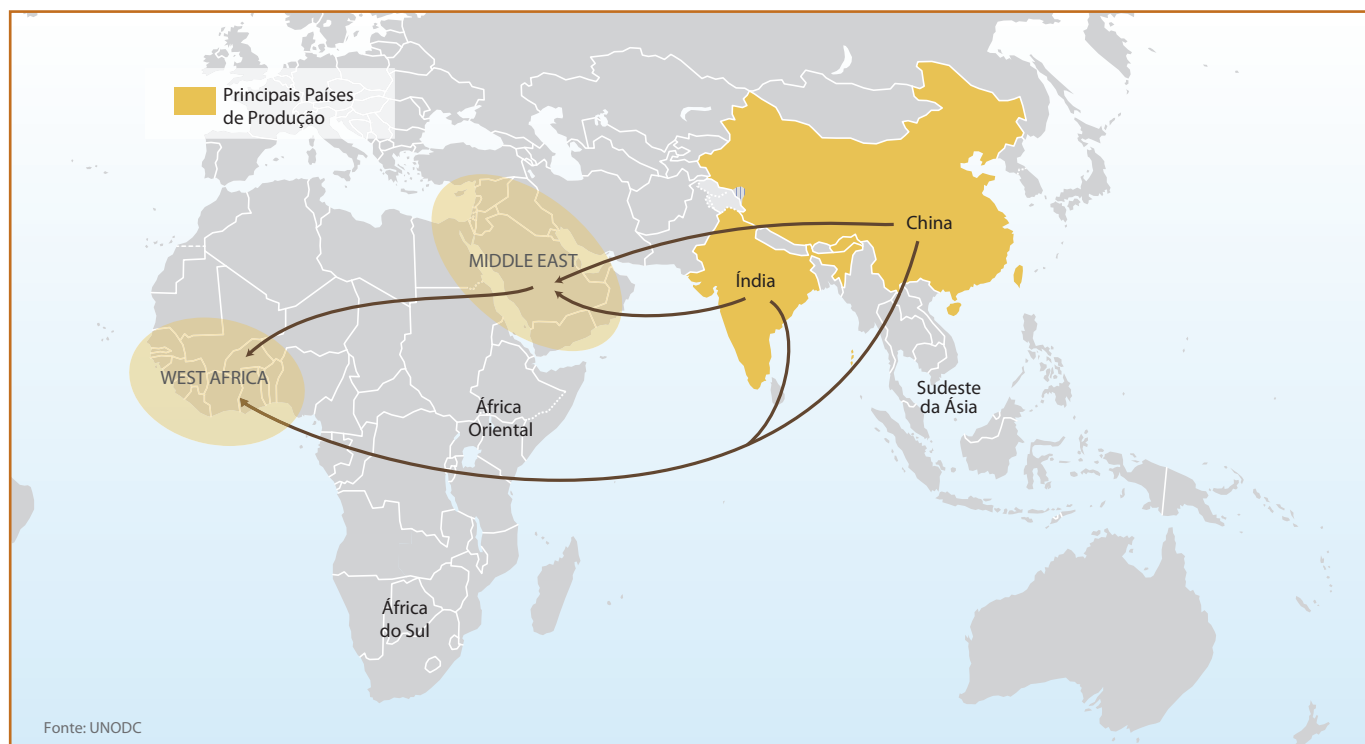
Fonte: Várias fontes⁸⁹

Os rácios de armas por soldado tendem a ser muito mais inferiores para os grupos rebeldes em África do que para os militares convencionais, na ordem de uma arma por soldado.⁹⁰ Com base tanto nas estimativas da oferta como da procura, é provável que o número de armas traficadas seja de poucas dezenas de milhar, talvez 10 000 a 20 000, em 2012.

Implicações nas políticas

Devido ao facto de a maioria do tráfico ilícito ter origem em stocks legais, é essencial melhorar o controlo destes *stocks*. O ponto de partida poderia ser um inventário das armas de fogo estatais e privadas. O exército e a polícia devem, no mínimo, possuir registos das suas armas e dos funcionários responsáveis pelas mesmas. A contabilização das munições deve também ser parte da rotina. O registo e o licenciamento poderiam também ajudar a controlar as armas de fogo em mãos de privados. As taxas cobradas poderiam fazer com que este processo se financiasse quase a si próprio.

A maioria dos *stocks* oficiais são desproporcionais às necessidades locais, por isso é aconselhável reduzir a sua dimensão. Quando o rácio forças de segurança/armas de fogo se aproxima da paridade, há mais probabilidades dos funcionários serem responsabilizados quando desaparecem armas. A fim de manter os stocks proporcionais, as importações devem ser monitorizadas e as encomendas não usuais investigadas.



MEDICAMENTOS ESSENCIAIS FRAUDULENTOS DA ÁSIA DO SUL E DA ÁSIA ORIENTAL PARA A ÁFRICA OCIDENTAL

Qual é a natureza do mercado?

Muitos dos fluxos descritos neste estudo podem afectar os eventos geopolíticos em grande escala. O tráfico de cocaína alimentou a instabilidade na Guiné-Bissau; o tráfico de armas de fogo abasteceu a rebelião no norte do Mali; a pirataria marítima ameaça corroer o comércio no Golfo da Guiné. Estes fluxos demonstram que a criminalidade organizada transnacional elevou realmente o nível da ameaça à segurança na África Ocidental.

A importação de medicamentos essenciais fraudulentos não possui este tipo de impacto dramático. Os benefícios parecem ser muito difusos para tornar os funcionários públicos corruptos em milionários, e são muito pequenos para serem interessantes para os grupos armados não estatais. Em vez disso, o efeito é subtil, quase impossível de ser avaliado. Os doentes ficam cada vez mais doentes, os pobres morrem como é comum, e as estirpes resistentes da doença evoluem, e só fazem notícia quando já é tarde demais.

Contudo, em termos de qualidade de vida para as pessoas da África Ocidental, seria difícil imaginar um problema com tanta importância. Existem poucos estudos fiáveis sobre a qualidade dos fármacos na África Ocidental, mas os que foram realizados sugerem que uma grande parte dos produtos farmacêuticos que circulam na região são ineficazes ou mesmo piores. Nas zonas mais ricas do mundo é admitido como certo que os medicamentos contêm aquilo que dizem conter. Na África Ocidental, os consumidores

Definição de medicamentos essenciais fraudulentos

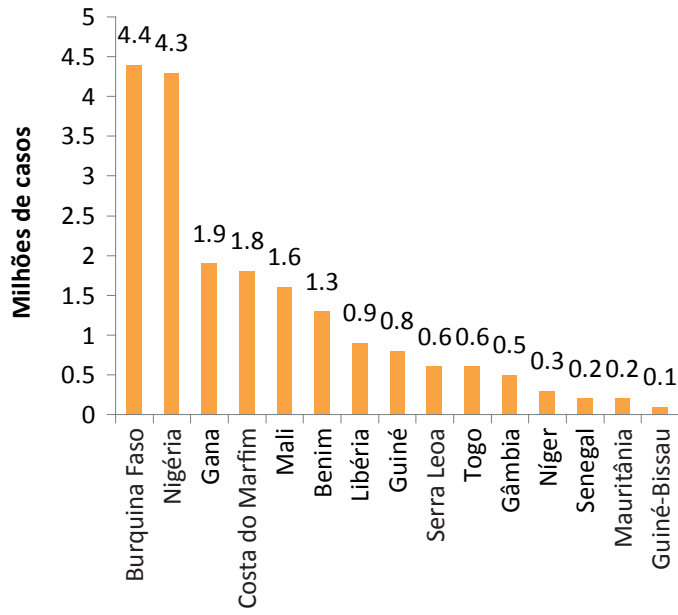
Na ausência de uma definição universalmente aceite, vários termos são usados, por vezes indistintamente, para designar o mesmo problema ou alguns dos seus elementos parcialmente sobrepostos. A dificuldade em chegar a um consenso sobre o assunto foi, mais uma vez, recentemente ilustrada pela decisão dos governos, reunidos em Maio de 2012, na Assembleia Mundial da Saúde, para se “usar o termo de produtos médicos de qualidade inferior/adulterados/rotulados de forma falsa/falsificados/contrafeitos até que uma definição tenha sido confirmada pelos conselhos directivos da OMS”.⁹¹

Este relatório usa o termo “medicamentos fraudulentos”, mas aparecem termos diferentes, assim como em relação aos dados originais retirados de outras fontes. O crime de fraude é praticado quando um produto é vendido de forma enganosa. Por exemplo, um vendedor a vender sacos de areia etiquetados como “açúcar” seria culpado de fraude. Isto é tão verdade com medicação como com qualquer outro produto, excepto que as consequências são bastante mais graves do que a simples perda de dinheiro, porque as partes defraudadas podem perder as suas vidas. Os produtos farmacêuticos são considerados fraudulentos se diferirem substancialmente daquilo que está indicado na embalagem. Os vendedores serão culpados por fraude se estiverem conscientes desta diferença na altura da venda.

não podem fazer esta suposição. Mesmo os médicos e farmacêuticos não podem saber com certeza que os fármacos que administram vão ter o efeito pretendido.

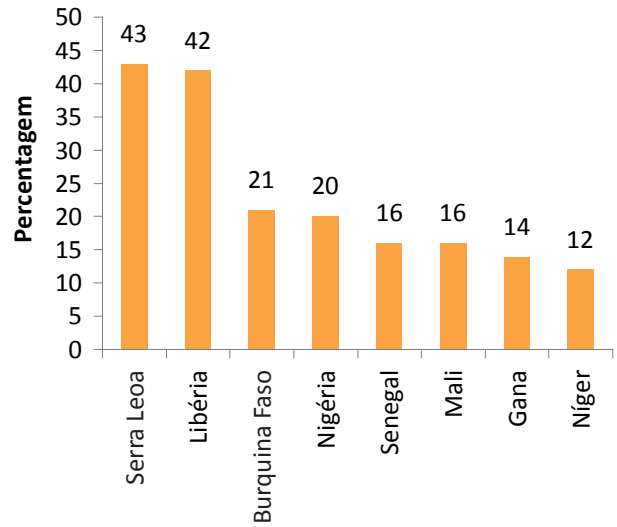
Um dos exemplos melhor estudados é a medicação contra a malária. A África Ocidental foi afectada por cerca de 21 milhões de casos de malária em 2010.⁹² Todas estas pessoas poderiam ter beneficiado de medicação adequada, mas parece que mesmo aqueles que conseguiram obter ac-

Figura 32: Milhões de casos de malária em 2009 na África Ocidental



Fonte: Organização Mundial de Saúde⁹³

Figura 34: Pessoas que responderam “sim” à pergunta “Você, ou um familiar seu, foram vítimas de medicamentos falsificados?” em 2010

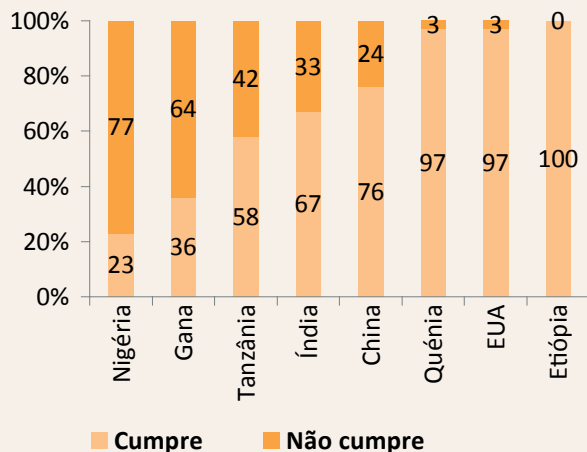


Fonte: Gallup⁹⁸

so aos medicamentos recomendados poderão não ter tido qualquer benefício. Em 2011, um estudo transnacional da Organização Mundial de Saúde sobre a qualidade da medicação contra a malária na África e noutros locais, revelou que as taxas mais elevadas de insucesso se encontravam na região da África Ocidental.⁹⁴ Estudos individuais conduzidos na região desde 2000 concluíram que várias quantidades de medicação contra a malária falharam nas análises de testes químicos, entre 27% (na Nigéria em 2009) a 82% (no Gana em 2009).⁹⁵ Assim, mesmo no estudo onde o desempenho foi melhor, quase um quarto da medicação contra a malária em circulação não era eficaz.

Os cidadãos da África Ocidental estão muito conscientes do problema. Numa sondagem recente,⁹⁷ uma média

Figura 33: Parcela de medicação contra a malária que cumpre com as normas de qualidade nos países seleccionados



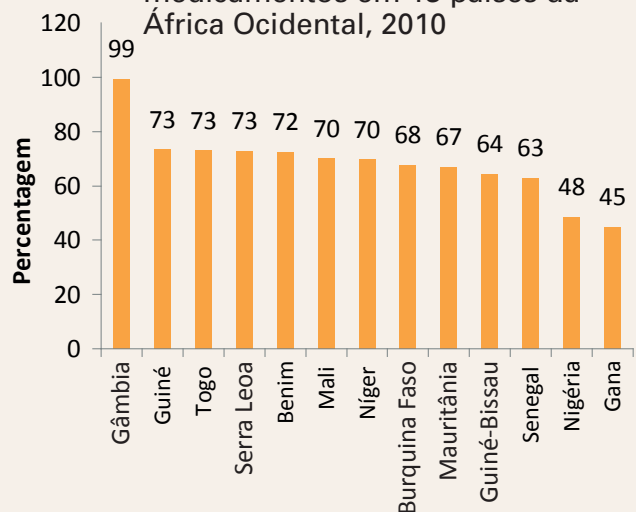
Fonte: Organização Mundial de Saúde⁹⁶

de 74% dos inquiridos em oito países da África Ocidental afirmaram saber da existência de medicamentos falsificados nos seus países, e uma parte significativa dos mesmos referiram que foram vítimas disso.

Como o tráfico é efectuado?

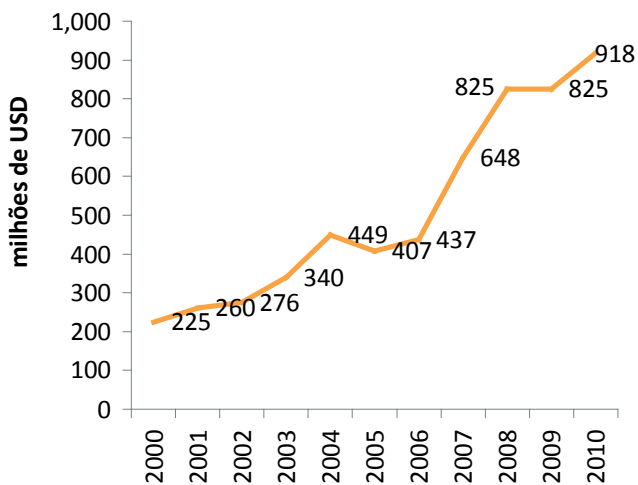
Nem todos os medicamentos consumidos na África Ocidental são importados. A maioria dos países da África Ocidental produzem pelo menos alguns produtos farmacêuticos. A quantidade das importações nos gastos totais com medicamentos varia de país para país, mas a maioria situa-se entre dois a três terços. Pelo menos um estudo concluiu que os fármacos fabricados a nível local tinham ainda mais probabilidades de ser fraudulentos do que os importados.⁹⁹

Figura 35: Importações de medicamentos como parcela das vendas totais de medicamentos em 13 países da África Ocidental, 2010



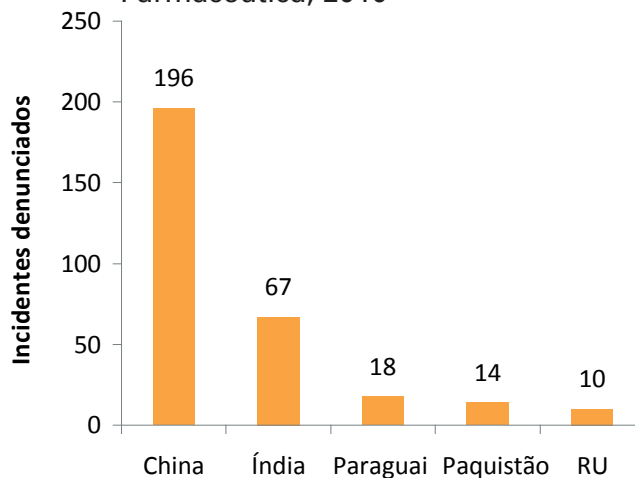
Fonte: Federação Internacional dos Fabricantes e das Associações Farmacêuticas¹⁰⁰

Figura 36: Medicamentos importados para oito países da África Ocidental, em milhões de US\$, 2000-2010¹⁰⁴



Fonte: Base de dados da Organização Mundial do Comércio

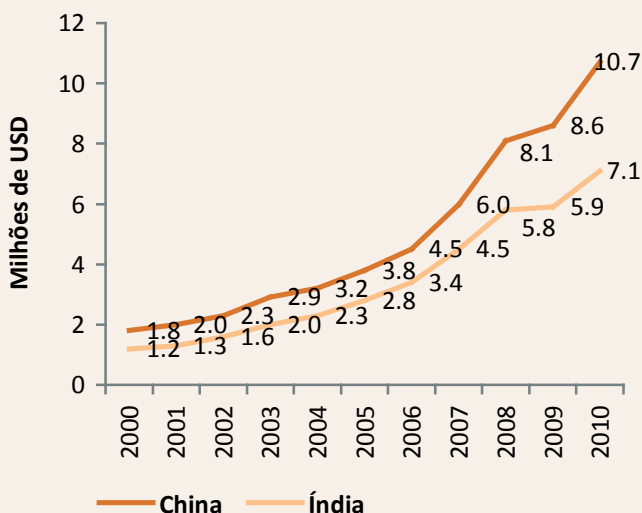
Figura 38: Cinco principais origens de fármacos contrafeitos detectados em todo o mundo, por número de incidentes comunicados ao Instituto de Segurança Farmacêutica, 2010



Fonte: Relatório de Situação 2010 do Instituto de Segurança Farmacêutica

A quantidade de medicamentos importados para a África Ocidental cresceu de forma significativa nos últimos anos, com o valor das importações a mais do que triplicar entre 2004 e 2010. Aparentemente, a maioria destes fármacos são genéricos importados da China e da Índia, que possuem duas das indústrias farmacêuticas em mais rápido crescimento do mundo.¹⁰¹ A China e a Índia são também as duas fontes mais frequentemente identificadas de medicamentos fraudulentos a nível mundial, como observado, por exemplo, nos incidentes comunicados ao Instituto de Segurança Farmacêutica.¹⁰² Um estudo forense recente sobre medicamentos fraudulentos detectados em África confirmou uma origem asiática para esses fármacos.¹⁰³

Figura 37: Exportações farmacêuticas da Índia e da China, em mil milhões de US\$, 2000-2010



Fonte: Base de dados da Organização Mundial do Comércio

A natureza das empresas que produzem os medicamentos fraudulentos vai desde operações em armazéns rudimentares a produtores de fármacos legítimos que estão a passar por momentos difíceis. Qualquer empresário com uma impressora a laser pode produzir rótulos fraudulentos e colá-los em medicamentos que estão fora do prazo ou são de valor inferior ao produto forjado. No outro lado da escala, os produtores de fármacos legais podem sentir-se compelidos pelas condições económicas a reduzir as quantidades da substância activa ou a substituí-la por substâncias mais baratas que têm pouco ou nenhum valor terapêutico. As fábricas que produzem fármacos legítimos durante o dia poderão compensar os seus lucros produzindo fármacos falsos à noite. As empresas que poderão estar licenciadas para produzir produtos químicos ou precursores para o mercado interno poderão vender os seus produtos como medicamentos para exportação. Se necessário, estes poderão ser reembalados para vendas a retalho em trânsito ou no destino.

Estes fármacos procedem para o seu destino através dos canais usuais de comércio internacional. As remessas enviadas em contentores são usadas para grandes volumes, enquanto que as remessas aéreas ou postais satisfazem as quantidades pequenas. Os medicamentos fraudulentos têm sido exportados usando correios aéreos em voos comerciais – tendo vários sido apreendidos na China em rota para países africanos.¹⁰⁵ Mas para a maioria dos produtos, são necessários grandes volumes para que se obtenha um lucro razoável, por isso os contentores são geralmente o método de envio preferido.

Foram detectadas remessas em contentores de medicamentos fraudulentos em trânsito no norte da Europa, mas mais frequentemente procedem através de zonas de co-

mércio livre. Estas áreas aceitam cargas para armazenamento e reencaminhamento sem requererem o pagamento de direitos de importação, e proporcionam uma oportunidade para os autores da fraude reembalarem e colocarem rótulos errados em produtos que foram legitimamente exportados. A Zona Franca de Jebel Ali no Dubai parece ser um centro particularmente popular a este respeito.¹⁰⁶

As remessas em contentores podem ser assinaladas como destinando-se a mercados no interior do país, evitando assim os controlos nos portos de entrada. O Níger é um destino supostamente popular para uma vasta gama de produtos que pretendem evitar a inspeção à entrada no continente.¹⁰⁷ Uma vez dentro do território da CEDEAO, a carga pode ser direccionada para qualquer lugar na região.

Dentro do país de destino, os medicamentos são fornecidos ao público da África Ocidental através de quatro canais principais:

- Os sistemas nacionais de saúde pública
- Programas de saúde pública não governamentais ou de cariz religioso
- Médicos privados de cuidados de saúde e farmácias legais
- O mercado informal

Todos são vulneráveis, em vários graus, à introdução de medicamentos fraudulentos. Um estudo de 2008 sobre fármacos contra a malária no Senegal concluiu que um quarto dos mesmos era deficiente no sector público, 35% no sector privado, e 68% no sector informal.¹⁰⁸

Historicamente, a aquisição e distribuição de fármacos no sector público tem sido uma função dos “depósitos médicos centrais” nacionais, que são geralmente mantidos como uma divisão do Ministério da Saúde. Mas estas instituições têm sido tipificadas por prevaricação e ineficiência, por isso os governos estão cada vez mais sob pressão para exporem os depósitos centrais à concorrência no mercado.¹⁰⁹ Os fornecedores do sector privado cresceram para colmatar as deficiências dos programas nacionais de saúde. Mesmo num país tão pobre como o Mali, as sondagens revelaram que uma grande parte da população obtém os seus medicamentos tanto de fornecedores formais como informais.¹¹⁰

A natureza das cadeias de fornecimento farmacêuticas varia dramaticamente entre países. No Mali, 85% dos medicamentos importados têm origem em dois grossistas principais, enquanto que no Gama existem 60 importadores, 12 produtores/grossistas, 166 grossistas, 328 grossistas/vendedores a retalho, 700 farmácias a retalho, e 11 159 “vendedores de produtos químicos” registados. Em ambos os países, os vendedores sem qualificações médicas (conhecidos como “vendedores de produtos químicos” no Gana ou “*dépôts de vente*” no Mali) estão autorizados a vender vários medicamentos, incluindo fármacos contra a malária.¹¹¹ A ideia por detrás do registo destes dispen-

sários é aumentar o acesso aos medicamentos, o que certamente fazem, mas são também um ponto de vulnerabilidade para a introdução de medicamentos fraudulentos.

Os dispensários informais são populares porque são mais baratos do que usar o sistema formal. Por não ser necessária receita médica, não há necessidade de pagar uma consulta no médico. Um inquérito conduzido em 2003 no Benim concluiu que mais de um terço (36%) dos chefes de família tinha comprado medicamentos no mercado ilegal pelo menos uma vez, apesar de 82% ter afirmado estar consciente dos riscos. Mais de 86% afirmaram que pensavam que estes medicamentos eram mais baratos do que nas farmácias, e 82% afirmaram que eram mais baratos do que nos centros de saúde públicos. Foram citadas duas fontes principais para estes fármacos: um pouco menos de 65% afirmaram que eram visitados várias vezes por mês por vendedores itinerantes, e a mesma percentagem afirmou que estes fármacos estavam disponíveis num mercado próximo.¹¹²

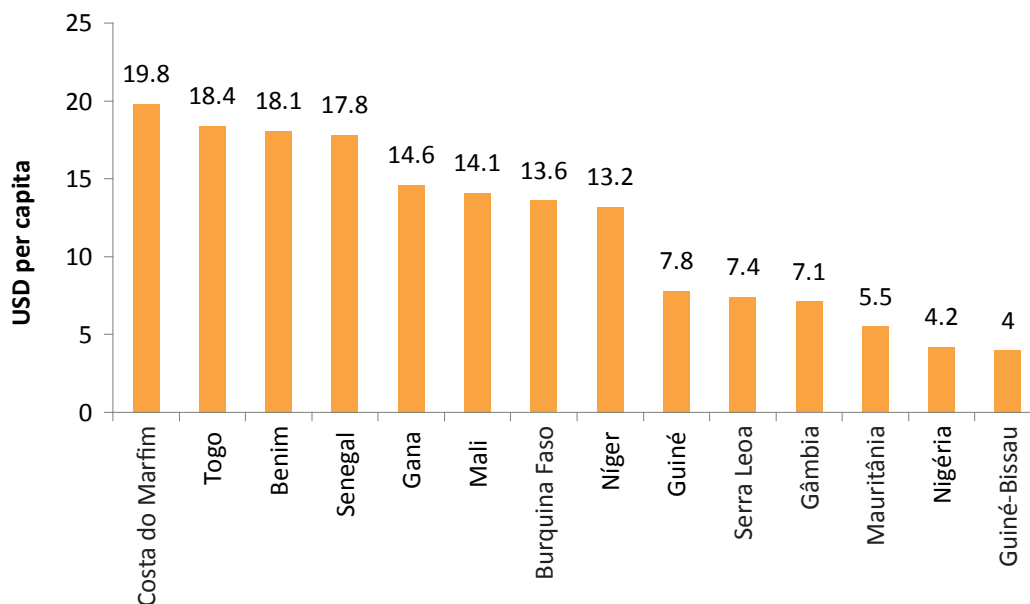
Quem faz o tráfico?

As investigações revelaram uma grande quantidade de participantes na produção e distribuição de medicamentos fraudulentos. Desde ex-executivos de alto nível na indústria farmacêutica a pequenas lojas familiares, o comércio mostrou ser atractivo a todos os tipos de oportunistas.

Parece que tanto os cidadãos da África Ocidental baseados na Ásia como os asiáticos baseados na África Ocidental têm um papel na facilitação do comércio ilegal. Por exemplo, num caso processado pelo governo chinês, um empresário nigeriano residente na China fez uma encomenda a um exportador de medicamentos chineses para medicação fraudulenta contra a malária. O trabalho foi depois subcontratado a um funcionário de um laboratório farmacêutico, a especialistas em embalagens e a um transportador que combinou a encomenda com um lote não relacionado de medicamentos fraudulentos. O caso resultou na apreensão de 43 toneladas de medicamentos fraudulentos.¹¹³

Em 2009, foi solicitado aos funcionários da Secção Laboratorial e Científica do UNODC que inspecionassem uma operação de produção farmacêutica fraudulenta na Guiné. Alegadamente ligada à família Conté, estas instalações possuíam equipamento para a produção de blisters e embalagens de cartão que imitavam as de um laboratório farmacêutico francês bem conhecido. O que era apresentado como sendo amoxicilina era, de facto, farinha embalada em cápsulas de gelatina. O governo afirmou que vários cidadãos chineses tinham sido detidos em ligação a esta operação, e a farinha era embalada em sacos com indicações chinesas.

Estas associações são, de facto, parte da integração cada vez maior das economias chinesa e africana. À medida que o investimento em África cresce, o mesmo acontece com as populações de expatriados chineses em África. Tanto as empresas de produção farmacêutica chine-

Figura 39: Despesas farmacêuticas anuais per capita em 2010

Fonte: Federação Internacional dos Fabricantes e das Associações Farmacêuticas¹¹⁶

sas como Índianas também abriram fábricas na região. E como a economia chinesa se abriu, a diáspora da África Ocidental na China também se expandiu. Estas associações fornecem uma plataforma tanto para o desenvolvimento cooperativo como para a criminalidade organizada transnacional.

Qual é a dimensão do fluxo?

Existem poucas dúvidas de que uma grande parcela dos medicamentos essenciais que circulam na África Ocidental não é o que parece ser. A principal questão é: que quantidade desta parcela é um produto de fraude intencional e que quantidade é simplesmente devida a negligência? Alguns indicadores, como embalagens contrafeitas ou fármacos que contêm produtos químicos substitutos (incluindo para imitar os efeitos das substâncias activas) indicam claramente fraude, enquanto que outros (como haver demasiada substância activa) implicam negligência.

Muitas amostras, contudo, são difíceis de definir. Aquelas que são deficientes na substância activa podem indicar várias coisas. Os autores da fraude colocam geralmente substância activa suficiente no seu produto para passarem nos testes de reagente (qualitativo) simples. Os produtores farmacêuticos legais que usam doses menores para reduzir custos podem também ser considerados culpados por fraude contra a saúde. Mas a dosagem abaixo do normal pode também resultar de uma má mistura do lote ou de outros erros simples. Devido a esta incerteza, a medição em dose baixa não pode ser assumida como fraude sem evidências de apoio.

Existe claramente um carácter oportunista relativamente à fraude medicinal. A prevalência é mais elevada não

nos mercados onde os lucros seriam superiores, mas naqueles onde as possibilidades de detecção são inferiores. As vendas farmacêuticas globais foram quase de um trilhão de dólares norte-americanos em 2011.¹¹⁴ As vendas na África Ocidental foram de pouco menos de US\$3 mil milhões em 2010,¹¹⁵ ou inferiores a 3% do total mundial. As importações farmacêuticas para a África Ocidental foram somente de US\$1,5 mil milhões.

Que parcela destes US\$1,5 mil milhões de importações foi fraudulento? O estudo transnacional mais recente da Organização Mundial de Saúde indicou que a maioria dos medicamentos contra a malária testados na Nigéria (77%) e no Gana (64%) não passaram nos testes de qualidade.¹¹⁷ Outros estudos encontraram parcelas inferiores.¹¹⁸ O facto de alguns destes medicamentos terem sido provavelmente produzidos a nível doméstico complica ainda mais o cenário. Usando os números mais conservadores, pelo menos um quarto dos medicamentos contra a malária em circulação não são o que dizem ser. Os testes com outros medicamentos essenciais encontraram resultados comparáveis.¹¹⁹ Mas muitas destas falhas podem ser casos de dosagem insuficiente e, por isso, não podem ser consideradas fraude.

Os estudiosos tentaram recentemente usar um grupo de indicadores para determinar se uma determinada amostra era “falsificada” ou não. Newton et. al reviram uma série de estudos, anotando casos onde as análises satisfaziam um de três critérios de falsificação:¹²⁰

- Embalagem falsificada
- Ausência de substância activa
- Substância activa para além das especificadas na embalagem

Com base neste trabalho, parece que entre 40% e 100% das amostras que falharam nas análises químicas foram consideradas falsificadas. Mais uma vez, usando os números inferiores, isto sugeriria que pelo menos 10% (40% de 25%) das importações são fraudulentas. Isto totalizaria pelo menos US\$150 milhões de medicamentos fraudulentos em importações anuais para a África Ocidental nos últimos anos.

Implicações nas políticas

Os mercados farmacêuticos da África Ocidental precisam urgentemente de ser regulamentados, mas é pouco provável que muitos Estados da África Ocidental possuam a capacidade para os regulamentar a curto prazo. A experiência do passado com armazéns médicos centrais burocráticos e ineficientes demonstrou que os regulamentos mal geridos podem aumentar bastante os custos e reduzir o acesso. Por outro lado, a actual situação proporciona muita pouca protecção aos consumidores. Devem ser procuradas outras soluções baseadas no mercado.

Presentemente, a região possui fronteiras muito abertas e sistemas de distribuição farmacêutica totalmente díspares. Uma vez que os medicamentos que entram na região em qualquer ponto podem facilmente encontrar o seu caminho para outro ponto, deve ser tomada uma abordagem regional em relação às aquisições farmacêuticas. Uma forma de limitar os abusos seria criar uma lista de todos os produtores aprovados na região. Os fabricantes que repetidamente introduzem medicamentos de baixa qualidade deveriam ser incluídos numa lista negra. Os medicamentos de fontes não aprovadas seriam sujeitos à confiscação. Esta lista seria gerida a nível central para reduzir os abusos e para promover a concorrência.

Pirataria marítima no Golfo da Guiné

Qual é a natureza do mercado?

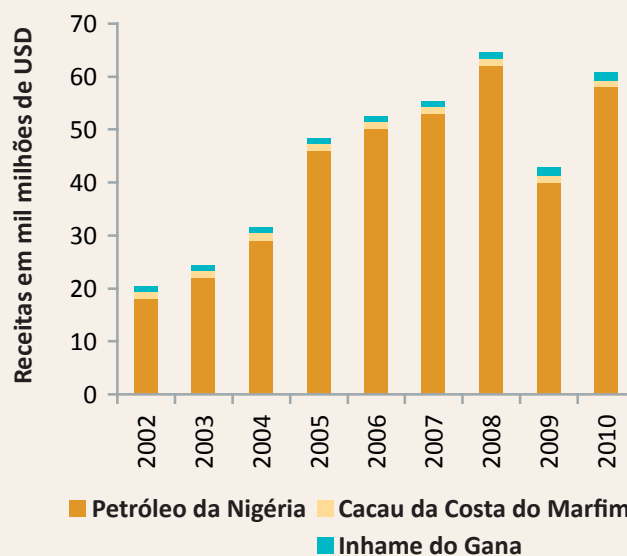
Muita da pirataria que afecta a África Ocidental é resultado da desordem que rodeia a indústria petrolífera regional. Uma grande parte dos ataques recentes de pirataria são direccionados para navios que transportam produtos petrolíferos. Estes navios são atacados porque o mercado negro para o petróleo na África Ocidental está a aumentar. Sem este mercado implementado, não haveria muita necessidade de atacar estes navios. Existem indicações de que o petróleo possa também ser contrabandeado para fora da região.

A Nigéria possui metade da população da região e contribui para mais de metade do PIB regional. O petróleo é a fonte de 95% das receitas com divisas estrangeiras da Nigéria e de quase 80% das receitas orçamentais. É a indústria mais importante em toda a região, e durante duas décadas tem sido ameaçada pela criminalidade organizada transnacional.

Apesar das receitas com o petróleo de US\$52 mil milhões em 2011, a Nigéria continua a ser um dos países mais pobres do mundo, encontrando-se na posição 156 num total de 187 países em termos de desenvolvimento humano.^c As receitas seriam muito mais elevadas se a indústria petrolífera não fosse vítima da contínua predação criminosa. Os vastos recursos naturais da Nigéria são desviados de várias formas, incluindo:

- “Bunkering” ou abastecimento ilegal de petróleo: o petróleo é directamente roubado dos oleodutos, refinado artesanalmente e vendido em mercados internacionais e locais;
- Raptos: funcionários da empresa petrolífera são vítimas de rapto para pedido de resgate;

Figura 40: Comparação de receitas de indústrias regionais seleccionadas



Fonte: OPEP, FAO STAT¹²¹

- Extorsão: as empresas petrolíferas pagam quantias para obter protecção das comunidades e das empresas de segurança para garantirem que os oleodutos não são sabotados;
- Desvio de fundos nacionais: foi recentemente descoberta uma fraude associada à concessão de subsídios de grandes proporções pelo parlamento nigeriano (ver Caixa: Fraude nigeriana associada à concessão de subsídios petrolíferos);
- Contrabando: o petróleo subsidiado é contrabandeado nas fronteiras para os mercados onde vale três vezes mais, com um custo directo para o povo nigeriano; e
- E, mais recentemente, a pirataria.

Fraude nigeriana associada à concessão de subsídios petrolíferos

Devido à capacidade de refinação insuficiente, a Nigéria importa quase todo o combustível de que necessita para funcionar. Em compensação, o governo fornece um subsídio às importações de combustível, mantendo os preços um terço mais baixo do que nos Estados vizinhos. Este subsídio tem custos enormes para o erário público, mas ao reduzir o custo do transporte, reduz o preço de praticamente tudo. Para além disto, uma grande parcela da electricidade usada na Nigéria tem origem em geradores privados, por isso o subsídio permite gastos com a energia que de outra forma seriam impossíveis, fomentando bastante a produtividade.

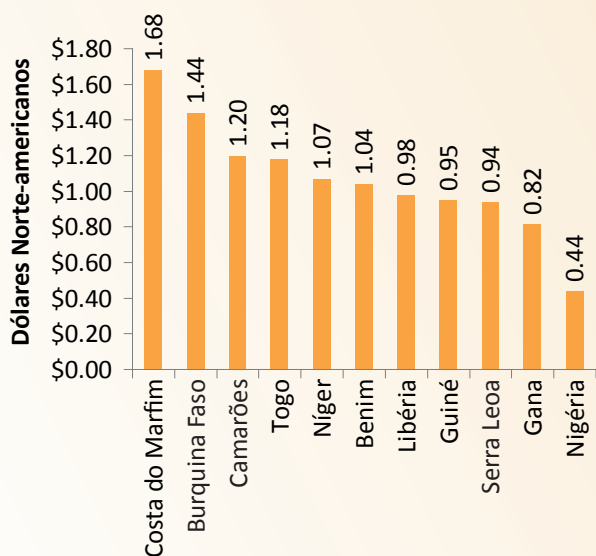
Entre 2009 e 2011, a quantidade que o governo pagou em subsídios triplicou, de US\$5 mil milhões para mais de US\$15 mil milhões. Claramente, o consumo legal não aumentou a este ritmo durante este período.

O executivo tomou medidas, e a 1 de Janeiro 2012, o governo nigeriano acabou com o subsídio. O preço do combustível aumentou de N65 (US\$0,41) para N140 (US\$0,89) de um dia para o outro, originando manifestações e uma greve a nível nacional durante uma semana. Uma parte do subsídio foi reposta duas semanas mais tarde, e o preço da gasolina foi estabelecido em N97 (US\$0,61) por litro.

- De Janeiro a Abril de 2012, o parlamento nigeriano conduziu uma série de investigações. Concluiu:
- O número de importadores de combustível aumentou de seis, em 2006, para 140, em 2011.
- Muitos destes novos “importadores” não tinham licenças, depósitos de armazenamento, nem experiência no comércio de petróleo.
- Enquanto que os nigerianos tinham consumido somente 35 milhões de litros por dia, os subsídios estavam a ser fornecidos para 59 milhões de litros por dia.
- US\$6 mil milhões tinham sido defraudados do Fundo de Apoio ao Petróleo do país, em 2011.

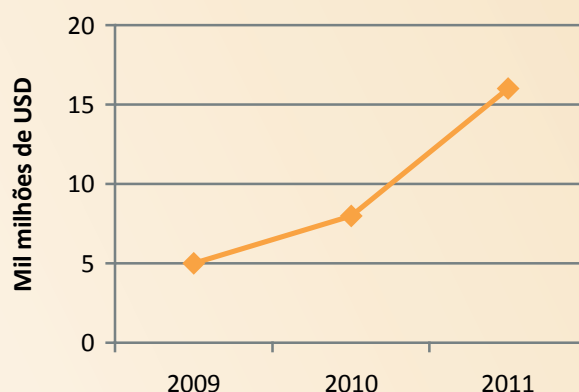
Foram usadas várias técnicas para defraudar o fundo, desde desfalque de crude a métodos que poderão ser tecnicamente legais. Por exemplo, parece que alguns importadores recolheram o subsídio através de circuitos complexos de “ida e volta”: ou seja, exportar e reimportar o mesmo combustível. É possível que alguns destes navios tenham sido alvo de ataques de pirataria.

Figura 41: Preço de um litro gasolina em 2010



Fontes: Platts 2010; ICC Commercial Crime Services; Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit

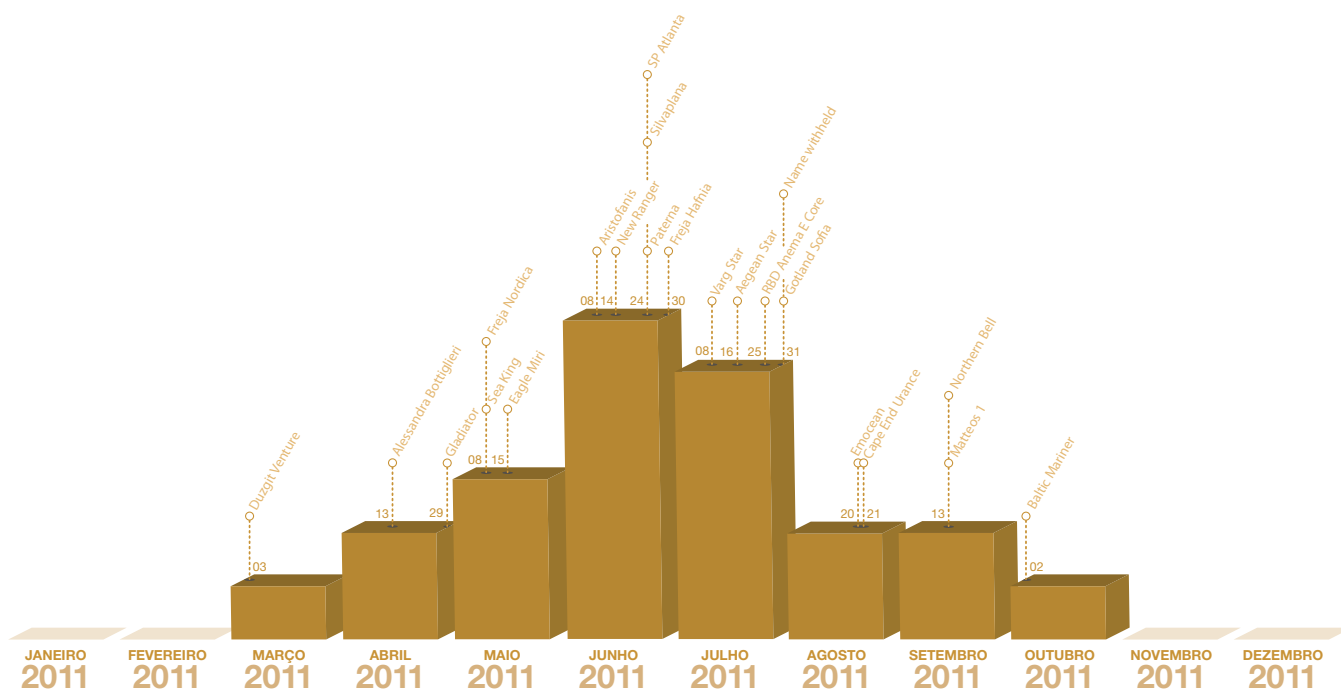
Figura 42: Custos do subsídio do combustível para o governo nigeriano, 2009-2011



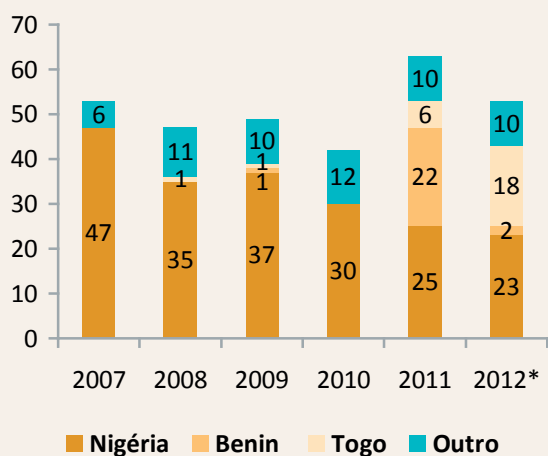
Fonte: Governo da Nigéria, Câmara de Representantes Relatório da Comissão *Ad-Hoc* para “Verificar e determinar os actuais requisitos de subsídios e monitorizar a implementação do regime de subsídios na Nigéria”, Resolução n.º (HR.1/2012).

No passado, uma grande parte desta actividade estava associada ao conflito no Delta do Níger. Ao longo dos anos surgiu uma grande quantidade de milícias, que se envolveram numa campanha de roubos e sabotagem para desestabilizar a indústria petrolífera. O conflito reduziu a produção em um terço, enquanto que o “bunkering” endeu cerca de US\$1 mil milhão aos ladrões de petróleo todos os anos.¹²⁴ Grupos como o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (MEDN) admitiram ter roubado e contrabandeado petróleo. Este roubo foi justificado como reapropriação de riqueza e como uma forma de protesto, mas a fronteira entre a actividade política e criminal nunca foi muito nítida.

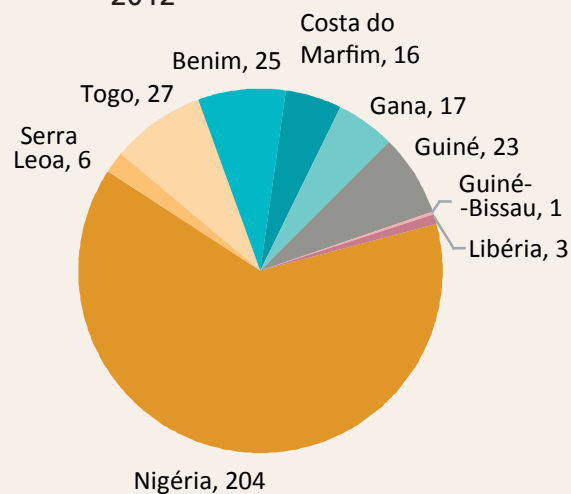
O governo nigeriano concedeu recentemente amnistia aos militantes do Delta e, virtualmente, toda a liderança reconhecida depôs as suas armas. Na medida em que as insurreições estão sujeitas a negociação, o conflito do Delta chegou efectivamente ao fim em 2011. Alguns ainda afirmam estar a lutar pela causa,¹²⁵ mas a ligação entre o activismo político e o roubo de petróleo tem aumentado de forma cada vez menor. Esta é talvez uma das razões pelas quais, pela primeira vez, o roubo de petróleo se alastrou para além do território nigeriano. Com a perda do pretexto político, não existe mais a necessidade dos ladrões do petróleo se limitarem aos alvos no Delta.

Figura 43: Actos de pirataria conduzidos ao largo da costa do Benim, 2011

Fonte: Organização Marítima Internacional

Figura 44: Incidentes de pirataria por local de ataque, 2007 a meados de Setembro de 2012Fonte: elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional.
*dados até meados de Setembro de 2012

A própria pirataria não é nova na região. O comércio marítimo é uma fonte principal de rendimentos para os Estados costeiros da África Ocidental e, tal como o petróleo, é sujeito à predação. No passado, a maioria dos incidentes estava somente relacionada com os roubos marítimos. Os marinheiros são muitas vezes alvo de roubos na costa – são pessoas deslocadas, geralmente com baixos níveis de educação e, normalmente, transportam dinheiro. Com as remessas em contentores, as saídas na costa são geralmente limitadas a algumas horas e, por isso, muito provavelmente não denunciam o crime. O mesmo se aplica ao mar – os navios estão muitas vezes sujeitos a horários rígidos, e é pouco provável que atrasem a sua viagem para denunciarem um crime local em áreas onde o contacto com a polícia pode conduzir a ainda mais prejuízos. Os ladrões locais es-

Figura 45: Locais dos ataques de pirataria, 2006 a meados de Setembro de 2012

Fonte: elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

tão conscientes disto, e atacam oportunisticamente quando os navios estão no porto ou a transferir a carga para a costa.

A onda mais recente de ataques é diferente deste perfil. Neste contexto de roubos de baixo nível, têm-se verificado ataques mais graves, com o objectivo de obter as cargas. Em particular, estes ataques envolveram produtos petrolíferos refinados, tipicamente transportados em embarcações bastante pequenas, conhecidas como “navios-tanque de produtos petrolíferos” ou “navios-tanque de produtos químicos”.

Em 2011, foram executados 22 ataques ao largo da costa do Benim, um país que, em grande parte, não sido afectado pela pirataria constante à volta de Lagos, a apenas

Mapa 6: Incidentes de pirataria no Golfo da Guiné, 2006



Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

Mapa 7: Incidentes de pirataria no Golfo da Guiné, 2007



Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

Mapa 8: Incidentes de pirataria no Golfo da Guiné, 2008

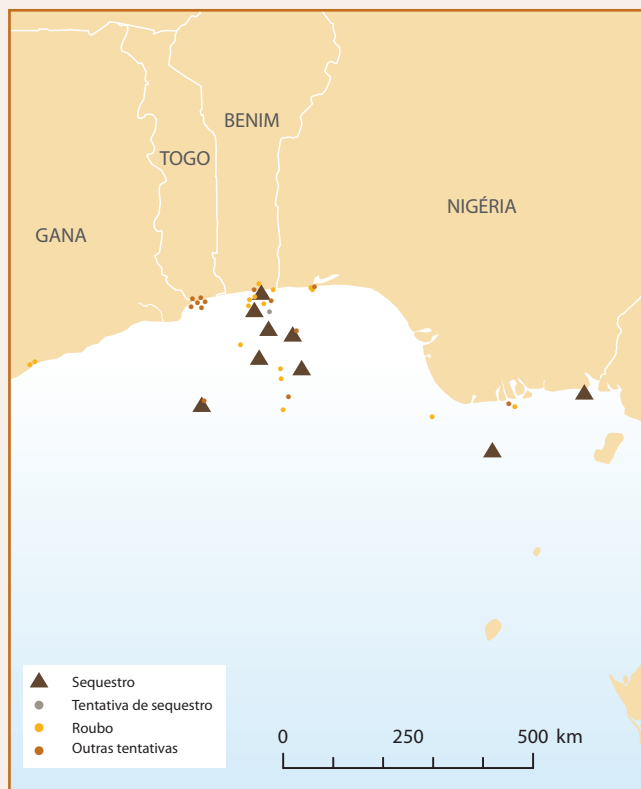


Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

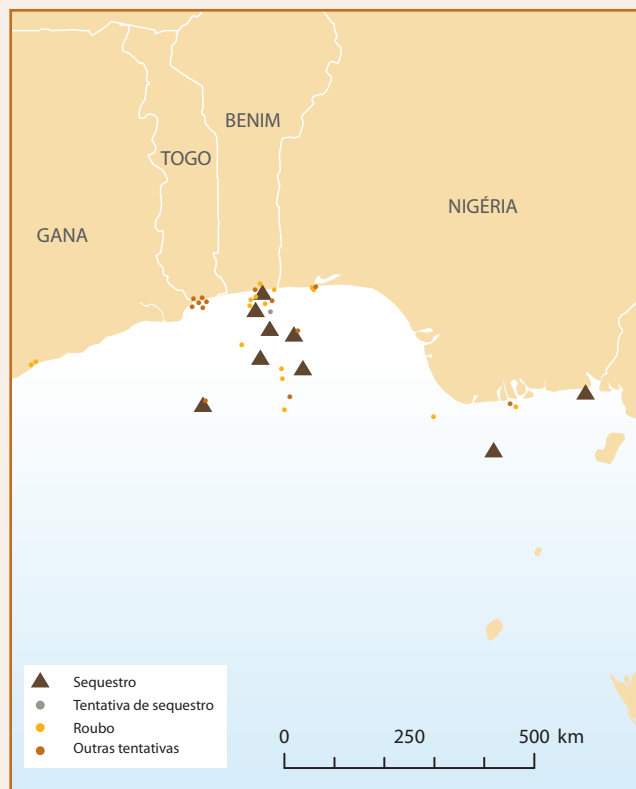
Mapa 9: Incidentes de pirataria no Golfo da Guiné, 2009



Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

Mapa 10: Incidentes de pirataria no Golfo da Guiné, 2010

Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

Mapa 11: Incidentes de pirataria no Golfo da Guiné, 2011

Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

Mapa 12: Incidentes de pirataria no Golfo da Guiné, 2012

Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

alguns quilómetros de distância. Estes ataques pararam tão rápido como começaram, e só foram registados dois ataques em 2012. Mas verificaram-se 18 ataques similares no Togo até meados de Setembro de 2012, outra onda sem precedentes. Os ataques relacionados com o petróleo também alimentaram uma onda coincidente de roubos em águas anteriormente seguras. Poderiam ser actos de bandidos frustrados, ou de outros grupos inspirados pelo sucesso dos piratas do petróleo. Em ambos os casos, os roubos claramente aproveitam a situação gerada pelo furto de petróleo e, por isso, a maioria da pirataria no Golfo da Guiné pode ter a sua origem no Delta do Níger.

Impor ordem na indústria petroquímica local é particularmente importante porque a Nigéria já não é o único produtor de petróleo na região. Está previsto que as reservas *offshore*, como aquelas ao largo das costas do Gana e da Mauritânia, comecem a ser exploradas num futuro breve. A não ser que os controlos do mercado regional nos produtos petrolíferos sejam reforçados, é provável que o “bunkering” e a pirataria expandam ainda mais.

Como os ataques são conduzidos?

As definições internacionais de “pirataria” são amplas,¹²⁶ abrangendo vários tipos de ofensas, incluindo:

1. Rapto para pedido de resgate, típico dos ataques observados ao largo da costa da Somália;

2. Sequestro com a intenção de roubar o navio ou a carga, tal como é comum no Extremo Oriente;
3. Roubo marítimo simples, que ocorre na África Ocidental.

Contudo, para fins de política, é importante distinguir entre estas ofensas. O rapto para pedido de resgate é geralmente o mais lucrativo, mas é muito difícil de ser executado com êxito. Exige:

- Informações para localizar os navios-alvo no alto-mar;
- Armamento pesado, para dominar o navio e deter as tentativas de resgate;
- Compromisso a longo prazo e apoio na costa, para superar o processo de negociação prolongado;
- Branqueamento de capitais para permitir que o resgate (em moeda internacional) seja assimilado.

Sequestrar um navio para roubá-lo, ou à sua carga, pode também ser lucrativo, mas trata-se de um crime totalmente diferente. A tripulação do navio-alvo, em vez de ser um objecto do ataque, é simplesmente um obstáculo a eliminar tão rápido quanto possível. Assim, muitos destes ataques envolvem violência. Para que a operação tenha sucesso, é necessária uma retirada não patrulhada, para voltar a pintar o navio-alvo ou para descarregar a carga. Por último, deve existir um mercado próximo tanto para barcos em segunda mão como para cargas de proveniência questionável. No geral, tanto o rapto como o sequestro são actos que exigem uma complexidade logística considerável, demonstrando coesão de grupo, planeamento, financiamento e, muitas vezes, corrupção oficial.

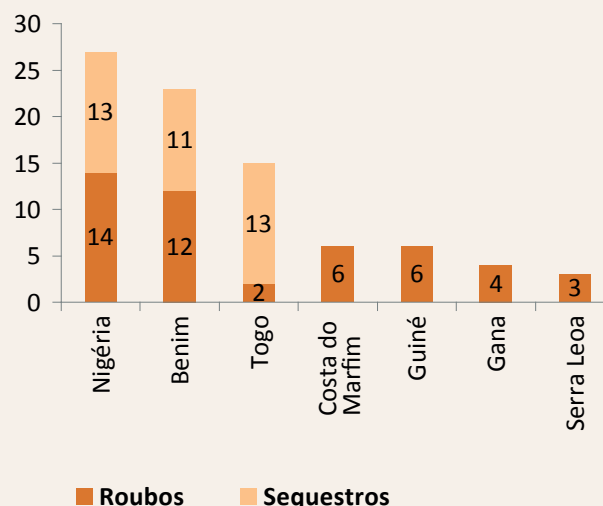
Pelo contrário, o roubo armado no mar difere pouco do roubo armado em terra. Alguns homens com facas podem facilmente dominar uma tripulação não armada e apropriar-se dos seus pertences. Uma vez que o valor deste saque é geralmente bastante limitado, estes crimes tendem a ser oportunistas, ocorrendo quando o navio está no porto ou quando os planos para um ataque de grandes proporções não se concretizam. Se foram feitos reféns, é para assegurar uma fuga sem problemas, e não para pedir um resgate.

Olhando para o perfil destes crimes na África Ocidental, foram denunciados nos últimos anos muito poucos raptos para pedido de resgate, e os que foram comunicados ocorreram em águas nigerianas. O rapto de funcionários de companhias petrolíferas foi uma das principais actividades dos militantes do Delta de Níger, e estes raptos ocorreram ocasionalmente no mar. Mas mesmo na Nigéria, estes ataques diminuíram nos últimos anos. Os restantes ataques enquadram-se numa das duas categorias: ataques direccionados para o sequestro de navios-tanque de produtos petrolíferos e roubos oportunistas.¹²⁷

Em 2011 e 2012, todos os crimes de tipo sequestro ocorreram em somente três países: Nigéria, Benim e Togo. Nestes países, o sequestro representa 63% dos ataques recentes.

Todos estes sequestros envolveram navios-tanque, presumivelmente a transportar produtos petrolíferos refinados. Todos os ataques fora destes três países foram roubos simples. Se estes sequestros não tivessem ocorrido, não teria havido um aumento líquido nos incidentes de pirataria em 2011.

Figura 46: Incidentes de pirataria por tipo: 2011 a meados de Setembro de 2012



Fonte: Elaborado com base em dados da Organização Marítima Internacional

A onda de incidentes que atingiu o Benim teve de facto início na véspera do Natal de 2010, com o sequestro do *Valle di Cordoba*, um navio-tanque italiano, e o furto de grandes volumes de petróleo refinado. Isto foi seguido pelo sequestro em Março do *Duzgit Venture*, onde os piratas conduziram o navio primeiro para o Gabão e depois para Warri (Nigéria), antes de terem entrado em pânico e abandonado o seu ataque próximo de Lagos. Os incidentes que se seguiram foram uma combinação de ataques falhados e bem sucedidos, com cargas petroquímicas a serem levadas em vários incidentes. Dos 24 ataques registados no Benim, em 2011-2012, 23 envolveram navios-tanque de produtos petrolíferos ou químicos, em comparação com cerca de 60% em toda a região. De entre todos os ataques que envolveram navios internacionais, a maioria teve lugar à noite e ocorreu dentro das 22 milhas náuticas do Porto de Cotonu.

Os ataques no Togo possuem um perfil similar. Dos 18 ataques registados na região desde 2011 até hoje, 15 envolveram navios-tanque de produtos petrolíferos ou químicos. Em vários incidentes, os produtos petroquímicos foram roubados com sucesso.

Quem é responsável pelos ataques?

Nas situações em que existem informações disponíveis sobre os atacantes, quase todos os ataques de pirataria ao longo da Angra do Benim estavam associados a piratas nigerianos. Nos ataques no Benim, muitos dos participantes encontravam-se ao longo da fronteira da Nigéria-Benin. As vítimas dos ataques no Benim afirmaram que os

piratas falavam tanto inglês como francês. Por exemplo, William Locky, um nigeriano detido em Cotonu por suspeita de pirataria, fala francês básico e os seus pais são da área fronteiriça. A 4 de Agosto de 2012, foram detidos cinco homens na Nigéria e vários outros no Benim associados a um ataque de pirataria. Dois destes homens eram irmãos – um detido no Benim e outro na Nigéria.

Os ladrões de combustível têm de ter ligações ao mercado negro transfronteiriço, e muitas vezes possuem ligações ao Delta do Níger. Pelo menos um cidadão do Benim foi recentemente detido na Nigéria com ligações a actos de “bunkering” e cujo destino da carga era o Benim. Os actores na indústria de bunkering de petróleo são diversos, incluindo funcionários públicos corruptos, grupos armados que patrocinam, elementos corruptos do exército, funcionários públicos na indústria petrolífera, militantes e ladrões profissionais.

Qual é a dimensão do crime?

Fazer uma estimativa do valor da pirataria é um desafio. O primeiro problema é estimar a dimensão dos casos não denunciados. Existem muitas razões pelas quais o ataque a um navio pode não ser denunciado, incluindo o facto da carga que transporta ser ela própria ilegal. A marinha nigeriana estimou que se registaram dez a quinze ataques todos os meses nos últimos anos, e que o número mensal pode chegar aos 50.¹²⁸ Por outro lado, a Organização Marítima Internacional (OMI) registou cerca de 50 ataques com êxito por ano em toda a região nos últimos anos. Contudo, o Gabinete Marítimo Internacional (GMI) admite que o número real de ataques de piratas seja pelo menos duas vezes superior ao número oficial.¹²⁹ Uma estimativa de 100 ataques com êxito por ano adequar-se-ia, de uma forma geral, tanto às estimativas da OMI como às da marinha, em particular considerando que a taxa geral diminuiu ligeiramente com a desmobilização militante.

Como referido acima, cerca de três quartos destes ataques são roubos simples, com lucros líquidos muito baixos para os piratas. Segundo um estudo passado, as quantias furtadas foram avaliadas em US\$10 000 a US\$15 000 por ataque. É improvável que os usurpadores tenham conseguido obter este valor, mas se o alcançaram, teriam lucrado, em conjunto, US\$1,3 milhões anualmente nos últimos anos.

Lucros bastante superiores poderiam ter sido obtidos com o roubo de produtos petrolíferos refinados. Por várias razões, a quantia precisa da perda é raramente comunicada, mas as que foram reveladas sugerem que os ataques bem sucedidos resultaram na perda de milhares de toneladas de combustível, equivalente a centenas de milhares de galões. Os produtos refinados destinados ao mercado local têm de competir com o combustível subsidiado, empurrando, consideravelmente, o preço para baixo, mas, mesmo assim, isto pode representar uma actividade criminosa lucrativa. Segundo a Lloyd's, as perdas de petróleo situaram-

-se entre os US\$2 milhões a US\$6 milhões para estes ataques.¹³⁰ O valor concretizado pelos ladrões seria de cerca de metade deste valor, ou seja, US\$30 milhões por ano.

Implicações nas políticas

A maior preocupação para os países da região não são as perdas directas para piratas, mas a forma como estas perdas têm impacto nas taxas de seguros internacionais. No Benim, um país cuja seiva vital corre por uma faixa de 121 km de costa, os impostos sobre o comércio representam metade das suas receitas públicas, e 80% destes são provenientes do porto de Contonu.¹³¹ A onda de ataques de 2011 levou os reguladores de seguros marítimos internacionais a colocar as águas Benim na mesma categoria da Nigéria, aumentando os custos de envio para o país. De acordo com o comandante da marinha em Cotonu, houve uma diminuição de 70% no tráfego marítimo durante o terceiro trimestre de 2011 devido a estes custos elevados.¹³² Isto implica uma possível perda de 28% nas receitas públicas. Além disso, o registo de relativa segurança marítima do Benim tem permitido manter um comércio saudável com a reexportação de mercadorias para a Nigéria, e a recategorização das suas águas como “arriscadas”, na realidade, elimina este comércio. A regulação afecta também o custo de vida de todos os cidadãos do Benim com o aumento do custo das importações e a diminuição da competitividade nas exportações. Tendo em conta que somente existiram dois ataques até agora este ano, há bases para uma recategorização.

Não se sabe ao certo por que é que os ataques pararam na costa do Benim, mas o seu deslocamento para o Togo não é animador. A maioria dos ataques dos piratas, até agora, tem sido perto da costa, e nenhum envolveu navios activamente em curso (“a navegar”). Isto pode significar falta de sofisticação, mas a capacidade dos piratas de deslocar operações como resposta à fiscalização revela alguma adaptabilidade. Os militantes do Delta do Níger foram capazes de atacar alvos longe da costa. Dado o valor dos alvos, é provável que os piratas também adquiram rapidamente essa capacidade.

O maior perigo é que a pirataria se torne amplamente popular. Os poucos sequestros que existiram até à data poderiam ser obra de uma única organização criminosa. Se o mercado negro do combustível for suficientemente aberto, existem muitos dissidentes, pescadores sem trabalho e jovens marginalizados que poderiam ser atraídos para o negócio. O potencial retorno de um milhão de dólares poderia atrair também participantes de fora da Nigéria.

O reforço da capacidade de interdição marítima permitiria algum impedimento dessa expansão. É importante ter presente, no entanto, o efeito de corrupção que a riqueza do petróleo teve sobre as forças nigerianas destacadas para impedir o abastecimento ilegal. Para além de se criar capacidade local para aplicar a lei, devem ser tomadas medidas no sentido de uma melhor regulamentação do comércio local de combustíveis.

Não existem muitos locais no mundo onde é possível descarregar milhares de toneladas de combustível roubado. Mesmo na África Ocidental, aqueles que têm a capacidade de comprar e revender tais volumes serão em número reduzido. Não parece ser possível que todo esse combustível possa ser vendido em bancas à beira da estrada, ou que os ladrões estejam dispostos a receber a sua compensação apenas alguns dólares de cada vez. Em vez disso, é bem provável que um comprador tenha ligações a uma operação de distribuição formal.

Tais ligações constituem uma fragilidade na cadeia de fornecimento ilícito. Se todos os distribuidores do volume fossem obrigados a explicar o combustível que compram, poderia tornar-se cada vez mais difícil descarregar a mercadoria roubada. Todavia, tal esforço exigiria uma cooperação transfronteiriça substancial. Os mercados nacionais sem este nível de responsabilização tornar-se-iam rapidamente locais de despejo de combustível roubado.

Amnistia do Delta do Níger

Em Junho de 2009, o Presidente nigeriano Umaru Yar'Adua anunciou um programa de amnistia segundo o qual seria concedida imunidade a qualquer militante que se entregasse e que entregasse as suas armas no prazo de dois meses e seria dado apoio financeiro e educativo no sentido de um meio de subsistência alternativo. Prometeu também a atribuição de uma parcela maior das receitas do petróleo aos governos do estado Delta.

Cerca de 26 000 militantes entregaram-se, incluindo líderes proeminentes como Ateke Tom, Boyloaf, Farah Dagogo, Tom Polo e Soboma Jackrich. Em Outubro de 2009, Yar'Adua reuniu-se com o líder militante Henry Okah, que dizem ser o líder do Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (MEND), o maior grupo militante central.¹³³ Após a reunião, o MEND anunciou o início de um cessar-fogo por tempo indeterminado.

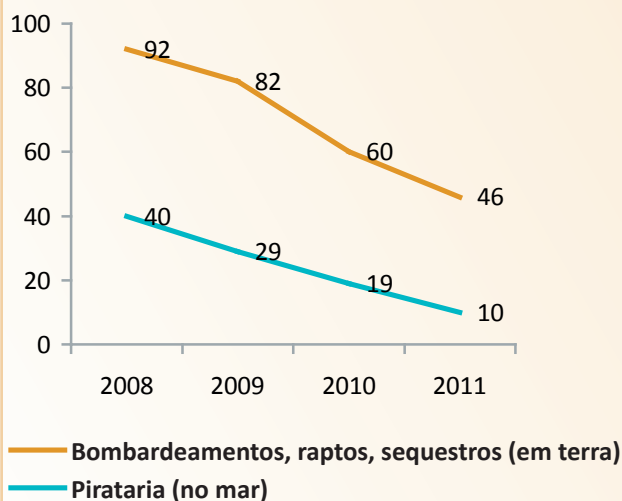
Apesar deste sucesso inicial, houve descontentamento com o ritmo de concretização das promessas feitas, e alguns estão exasperados por terem sido excluídos do processo de amnistia. Em Janeiro de 2010, o porta-voz do MEND Jomo Gbomo ameaçou “um ataque por todos os meios” às companhias petrolíferas se não fossem atribuídos mais recursos ao povo do Delta. Foram detonadas bombas em Abuja no Dia da Independência, um crime pelo qual Henry e Charles Okah foram presos mais tarde.

Por várias vezes foram feitas ameaças por parte de pessoas que supostamente falaram em nome do MEND, em 2011, mas nada se concretizou. O que quer que reste do MEND, constitui uma sombra do passado do grupo.

Os chamados “militantes da terceira fase”, que exigem ser incluídos no processo de amnistia, continuam a lançar ataques esporádicos, principalmente no Estado de Bayelsa. Alguns desses militantes podem ser novas entradas na esperança de receberem os benefícios da desmobilização, incluindo formação e colocação profissional. Este é um problema crónico associado aos programas de desmobilização – como fornecem recursos a quem é responsável pela violência, dão a impressão de que o Estado está a ceder à extorsão. Isto é um incentivo a que outros apresentem as suas próprias exigências extorsivas.

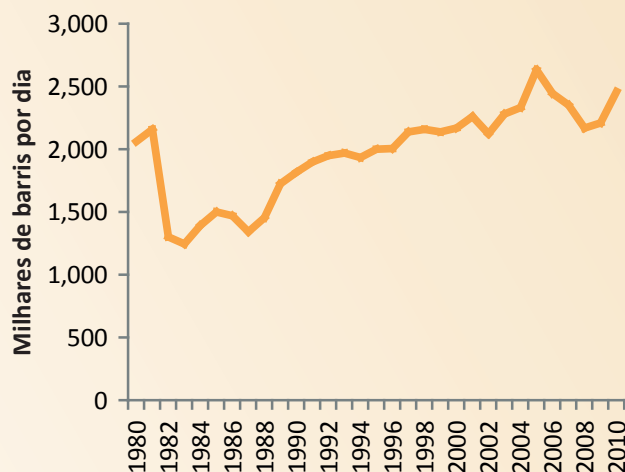
Apesar destas questões remanescentes, aparentemente, a amnistia teve um efeito positivo sobre a indústria petrolífera. A produção aumentou 15% desde 2008 e está mais próxima do pico anterior (atingido em 2005). O número de ataques registados no sector, incluindo atentados bombistas, raptos, sequestros e actos de pirataria, diminuiu consideravelmente desde 2008. Cerca de 26 000 militantes estão agora fora do campo e, com o apoio internacional, podem ficar lá. Utilizar alguns destes recém-formados cidadãos cumpridores da lei para acabar com o abastecimento poderia ajudar a causa ainda mais.

Figura 47: Ataques na Nigéria (2008-2011)



Fonte: elaborado com dados do GMI e da Bergen Risk Solutions

Figura 48: Produção nigeriana de petróleo, 1980-2011



Fonte: Energy Information Administration



Conclusão

A cocaína tem atraído a maior parte da atenção internacional, mas os problemas transnacionais do crime organizado que afectam a África Ocidental são muitos. Alguns, tais como os medicamentos fraudulentos, podem representar uma ameaça maior para a segurança pública do que as drogas ilícitas. Outros, como o tráfico de armas de fogo, possibilitam revoltas violentas. Outros ainda, como a pirataria petrolífera, podem evoluir para problemas muito maiores do que os existentes. Cada uma destas questões requer uma resposta personalizada, uma vez que as mercadorias envolvidas respondem a diferentes fontes de oferta e de procura.

Embora cada fluxo abordado neste estudo represente um problema independente, todos são possibilitados pelo enfraquecimento do Estado de Direito. Esta fraqueza torna a região vulnerável a todo o tipo de contrabando.

As intervenções exigidas, portanto, têm de ocorrer em pelo menos dois níveis:

- programas específicos da mercadoria para reduzir os fluxos de contrabando e os danos que causam, e
- esforços mais generalizados para melhorar o Estado de Direito e reduzir a corrupção na região.

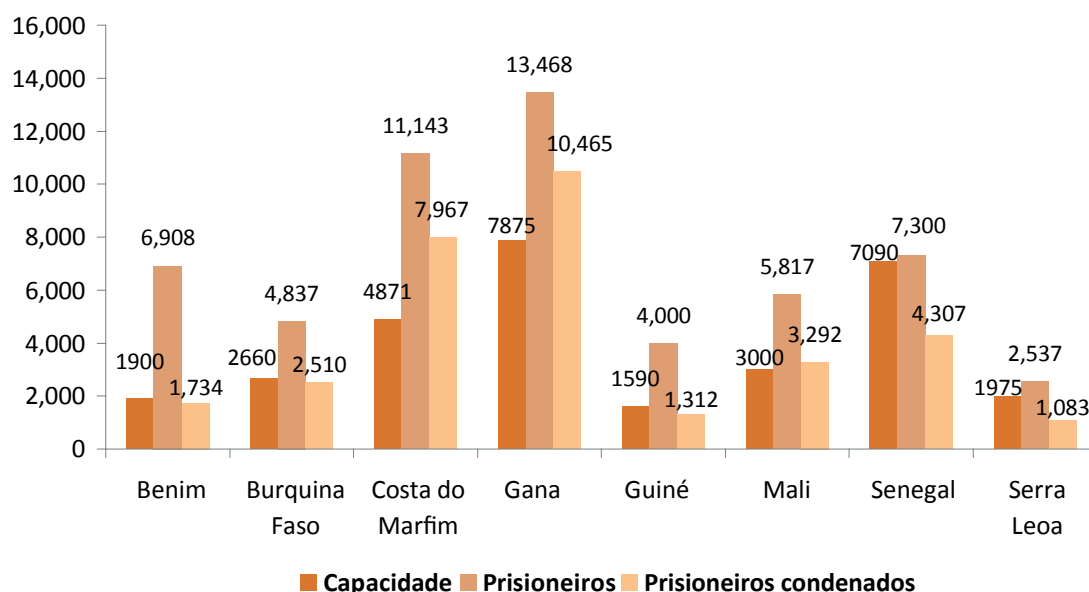
A cooperação internacional é fundamental para tais esforços. Uma vez que a maioria dos fluxos de contrabando são transcontinentais, é necessário assegurar o intercâmbio global da informação, estratégias e operações coordenadas, assistência jurídica mútua e a extradição. Para resolver as questões do Estado de Direito, é necessária assistência técnica e programas contra a corrupção. A Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional e respectivos protocolos, bem como

a Convenção contra a Corrupção e as Convenções de controlo de drogas fornecem uma plataforma para o desenvolvimento de muitas destas intervenções.

Dos fluxos que afectam a África Ocidental, a maioria envolve mercadorias traficadas para ou através da região, em oposição às mercadorias fornecidas a partir de dentro dela. Até mesmo a metanfetamina produzida na região não existiria sem os produtos químicos precursores introduzidos por traficantes. No interesse de promover a estabilidade, o desenvolvimento e a paz, a África Ocidental tem de ser isolada dos fluxos de contrabando que entram na região. Devido à sua extrema vulnerabilidade, e uma vez que os serviços responsáveis pela aplicação da lei não são suficientemente dissuasores, cabe à comunidade internacional participar no esforço. A cooperação internacional tem de incluir e coordenar intervenções, tanto na África Ocidental como fora da região. Na prática, algumas destas coisas já estão a ocorrer.

Por exemplo, a maior parte das grandes apreensões marítimas de cocaína efectuadas na região ocorreram em virtude da acção internacional, quer na forma de apreensões directas, quer através de informações. Esta assistência bilateral mantém-se. A comunidade internacional apoia também a interdição dos transportes em contentores. Ao abrigo do Programa Global de Controlo de Contentores - um projecto do UNODC e da Organização Mundial das Alfândegas - foram estabelecidas Unidades Conjuntas especializadas de Controlo dos Portos em Benim, Cabo Verde, Gana, Senegal e Togo. Estas unidades identificam e inspecionam os contentores suspeitos, e para além de grandes apreensões de cocaína que fizeram, pararam cargas de heroína e contrafação de cigarros e produtos.

Figura 49: Capacidades prisionais, presos, e presos condenados em 2012 ou no ano mais recente disponível



Fonte: World Prison Brief

A comunidade internacional não tem tido tanto sucesso na identificação de voos particulares suspeitos, mas pode ser feito um esforço maior nesta área. Em 2010 foi lançado o Projecto de Comunicação nos Aeroportos (AIRCOP) pelo UNODC, a Interpol e a Organização Mundial das Alfândegas. São dois os seus objectivos: primeiro, estabelecer Equipas de Trabalho Conjuntas de Interdição de Aeroportos (Joint Airport Interdiction Task Forces) em aeroportos prioritários internacionais na África Ocidental, América Latina e Caraíbas; segundo, ligá-la a redes de comunicação que assegurem a partilha de informação operacional em tempo real. Existem unidades do AIRCOP em Cabo Verde, Mali, Senegal e Togo, e estas têm sido responsáveis por apreensões de canábis, cocaína e ouro.

As entregas aéreas através das caraíbas foram reduzidas significativamente no passado devido a programas de “100% de controlo” em voos mais vulneráveis. Os traficantes enviam geralmente vários correios de droga nalguns voos, sabendo que a capacidade limitada de controlo de suspeitos nos aeroportos de destino irá garantir que a maioria dos correios consegue passar. Esta abordagem “de espingarda” pode ser derrotada através do controlo de todos os suspeitos na origem e no destino dos voos mais utilizados. Por exemplo, o governo holandês foi capaz de deter as entregas através do Curaçau, instalando scanners no aeroporto de origem e detendo todos os correios suspeitos no aeroporto destino. Um programa semelhante foi criado pelos governos do Reino Unido e da Jamaica. A expedição directa por via postal ou em contentores entre a América do Sul e a África Ocidental poderia estar sujeita a medidas equivalentes de “100% de controlo”.

O objectivo desses esforços seria reduzir a atractividade da rota da África Ocidental em relação às alternativas

existentes. É essencial que a comunidade internacional trabalhe no sentido de proteger as regiões com menor capacidade de se protegerem.

O mesmo tipo de abordagem global pode ser aplicada em relação a outras mercadorias suspeitas. Um controlo especial poderia ser aplicado aos medicamentos exportados para África, por exemplo, tanto no país exportador como em todas as escalas ao longo do percurso. Isso não requer necessariamente uma tecnologia elaborada: alguns embarques são claramente fraudulentos com base na sua embalagem ou nas condições de armazenamento. Algumas dessas irregularidades são mais evidentes na origem, por conseguinte, se os países exportadores dessem a mesma atenção ao que enviam para África que dão ao que é vendido no mercado interno, poderiam ser evitadas consequências trágicas.

O sector privado é muitas vezes a fonte de materiais problemáticos e, nalguns casos, os códigos de ética profissional poderiam provar ser mais eficazes do que a regulamentação governamental. Por exemplo, os produtores de opiáceos sintéticos ou precursores químicos ou armas de fogo deviam questionar as encomendas da África Ocidental nas quais as quantidades parecessem excessivas, mas é pouco provável que o façam, a menos que estejam confiantes de que a sua concorrência está a fazer o mesmo. Acordos sectoriais para aplicação da restrição, se controlados, poderiam pressionar todas as partes em relação à observância de práticas comerciais socialmente responsáveis, especialmente em relação a transacções com as regiões mais vulneráveis, como a África Ocidental. Através de uma parceria com a comunidade internacional, os líderes do sector poderiam reduzir fortemente os abusos associados aos produtos que vendem.

Campanhas de educação pública bem concebidas sobre os riscos da compra de medicamentos de proveniência duvidosa, aliadas a esforços no sentido de facilitar o acesso a medicamentos de qualidade a preços acessíveis, poderiam ajudar a África Ocidental a reduzir o impacto dos medicamentos fraudulentos na saúde pública através da sensibilização da população e oferecendo alternativas viáveis para os seus segmentos mais pobres.

A curto prazo, é importante abordar os fluxos de contrabando que afligem actualmente a África Ocidental, mas a estabilidade a longo prazo da região requer o reforço da sua resistência ao tráfico. Existem duas razões principais pelas quais os órgãos de aplicação da lei da África Ocidental não dispõem de grande capacidade de acção contra os traficantes: falta de capacidade (incluindo recursos e formação) e corrupção.

A reforma do sector da segurança, em geral, e a reforma da justiça penal, em particular, são necessárias para racionalizar as instituições existentes, tendo em conta as restrições existentes a nível de recursos. O bom funcionamento do sistema penal requer uma proporção correta de polícias, investigadores, magistrados do Ministério Público, juizes e funcionários de instituições prisionais. A infra-estrutura atribuída a cada um destes elementos também deve ser proporcionada. A polícia não pode realizar mais prisões do que aquelas que os magistrados do Ministério Público podem processar, e os tribunais não podem criar mais condenados do que as celas existentes para mantê-los.

Por todo o lado, os sistemas penais lutam por levar prontamente a julgamento os suspeitos detidos. Na África Ocidental, tal como noutros locais, grande parte da sobrelocação prisional poderia ser eliminada se os suspeitos não condenados não estivessem a ocupar a maioria dos beliches. Mas a necessidade de eficiência dos tribunais e de alternativas não privativas da liberdade é particularmente importante em contextos de recursos limitados.

As investigações da criminalidade organizada transnacional são uma área onde um pequeno número de pessoal altamente qualificado pode ter um grande impacto. A West Africa Coast Initiative (WACI) – um programa conjunto do UNODC, Departamento de Operações de Manutenção da Paz (DPKO), Departamento de Assuntos Políticos (DPA) das Nações Unidas (através do Gabinete das Nações Unidas para a África Ocidental - UNOWA) e a Interpol - apoiou o desenvolvimento de unidades especializadas em crime transnacional numa série de países da região. Estas unidades já começaram a partilhar informação e melhores práticas. A WACI vai expandir-se no futuro de modo a abarcar outras áreas de capacitação local e de reforma da aplicação da lei.

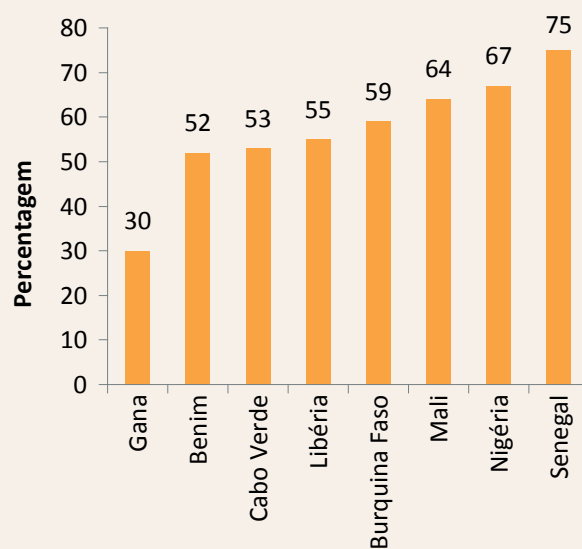
A aplicação da lei é impossível sem a cooperação do público, e a polícia, em particular, não é bem vista pelos cidadãos da África Ocidental. Um inquérito recente a cidadãos de 100 países em todo o mundo revelou que os africa-

nos ocidentais têm a opinião menos favorável sobre a integridade dos seus órgãos de aplicação da lei, e que a maioria dos cidadãos que contactaram a polícia no ano anterior se sentiram obrigados a pagar um suborno. É imperativo que se tomem medidas para resolver esta corrupção e melhorar a imagem pública dos órgãos de aplicação da lei na região.

Naturalmente que a aplicação da lei não se limita à polícia, e deve ser previsto um apoio para a reforma do sector da justiça e do sistema prisional. Em 2010 foi criada a Plataforma Judicial Regional para o Sahel, uma rede informal de funcionários do sistema penal de Burkina Faso, Mali, Mauritânia e Níger. Esta rede visa facilitar a mútua assistência jurídica e pedidos de extradição. Esforços similares poderiam ser apoiados noutros países da África Ocidental para apoiar ainda mais o reforço do sistema penal.

A aplicação da lei é importante, mas é apenas um aspecto do Estado de Direito. Os regimes autoritários podem ter uma aplicação da lei forte sem o Estado de direito, o que inclui a participação democrática e o respeito dos direitos humanos.¹³⁴ Por conseguinte, os programas para melhorar o Estado de Direito são necessariamente mais abrangentes. Estes envolvem o reforço da governação a todos os níveis. Em especial, para impedir o tráfico transnacional é essencial impedir a corrupção.

Figura 50: Parcela de africanos ocidentais que afirmam que os funcionários culpáveis ficam impunes “muitas vezes” ou “sempre”



Fonte: Afrobarómetro

Enquanto as acções dos funcionários públicos forem influenciáveis por pagamentos privados, o contrabando irá continuar a fluir. Inquéritos recentes a nível mundial revelaram que os africanos ocidentais têm mais propensão para se sentirem obrigados a pagar um suborno do que a maioria dos cidadãos de outros países, e a situação parece estar a piorar. Por exemplo, nos dois países para os quais estavam disponíveis séries cronológicas de dados consistentes, as taxas de subornos duplicaram ou triplicaram entre 2005 e 2011.

Com a excepção do Gana, a maioria dos entrevistados em países da África Ocidental afirmaram que existe grande probabilidade de os funcionários culpáveis ficarem impunes. Esta percepção mina a confiança nas instituições públicas e pode promover a instabilidade política.

No interesse tanto da paz como da prevenção dos fluxos de contrabando, é essencial resolver a corrupção. As Nações Unidas oferecem uma série de programas destinados a reduzir a corrupção e a apoiar o Estado de Direito.

Principais recomendações

- Mobilizar os Estados da região para fornecerem dados válidos e fiáveis para avaliar e analisar melhor o narcotráfico, a criminalidade organizada e os problemas de abuso de drogas que afectam a região.
- Melhorar os esforços de coordenação aos níveis regional e internacional para resolver o problema da droga, assim como em relação a todos os crimes organizados relacionados na região, através da facilitação do intercâmbio de informações criminais.
- Combater a impunidade através da harmonização da legislação nacional e do reforço dos actuais quadros jurídicos a fim de condenar de forma eficaz os criminosos identificados.
- Criar, fortalecer e mobilizar sinergias entre as estruturas competentes de aplicação da lei para dar uma resposta mais eficaz à ameaça do narcotráfico e da criminalidade organizada transnacional.
- Desenvolver programas integrados para combater o narcotráfico e a criminalidade organizada aos níveis nacional e regional em total coerência com as normas internacionais existentes.
- Foco nos fluxos financeiros relacionados com o narcotráfico e a criminalidade organizada transnacional a fim de interromper fontes de financiamento.
- Facilitar serviços de qualidade para o tratamento da toxicodependência e reabilitação para contribuir para a redução da procura de drogas ilícitas, a transmissão do VIH entre os utilizadores de drogas, os crimes relacionados com as drogas, o encarceramento e a reincidência.



Referências

- 1 **Tráfico Transnacional e o Estado de Direito na África Ocidental:** Uma Avaliação da Ameaça, UNODC, Julho de 2009.
- 2 De facto, foram feitas várias apreensões antes de 2005, mas foi somente por essa altura que as evidências acumuladas atraíram a atenção internacional.
- 3 Para além da ocultação aberta das provas, isto inclui casos em que foram comunicadas como apreendidas quantidades mais pequenas de drogas do que aquelas que os serviços de informações indicavam estar presentes (como o caso MV Benjamin no Gana), onde substâncias inertes foram substituídas por drogas na custódia da polícia (como o caso Martin de 2011, também no Gana), ou onde apreensões inicialmente identificadas como cocaína foram mais tarde reportadas como sendo cânabis (casos no Mali e Senegal).
- 4 UNODC ARQ 2011 - Brasil.
- 5 Entrevistas conduzidas com autoridades de fiscalização colombianas e venezuelanas, em Abril e Maio de 2012.
- 6 Entrevistas com a Polícia Federal Brasileira, Maio de 2012.
- 7 Entrevistas com a Polícia Federal Brasileira, Maio de 2012.
- 8 Mazzitelli A., "The New Transatlantic Bonanza: Cocaine on Highway 10", Centro de Análise da Segurança do Hemisfério Ocidental, Março de 2011, p.28.
- 9 Entrevista com a Agência Nacional de Combate à Droga, Caracas, Venezuela. 3 de Maio de 2012.
- 10 A base de dados "Apreensões de drogas ilícitas nos aeroportos europeus" (IDEAS) contém cerca de 500-600 registos de apreensões por ano em aeroportos de 15 países europeus (Áustria, Croácia, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Irlanda, Espanha, Malta, Polónia, Portugal, Sérvia e Reino Unido) assim como de aeroportos usados em trânsito para a Europa.
- 11 Refere-se somente às 10 principais nacionalidades detidas. "África Ocidental" refere-se a guineenses, nigerianos e serra-leoneses. "Norte de África" refere-se a marroquinos e argelianos.
- 12 Refere-se somente às 10 principais nacionalidades detidas. "Norte de África" refere-se a marroquinos e tunisinos. "África Ocidental" refere-se a nigerianos, senegaleses, gambianos e gaboneses.
- 13 Refere-se somente às 10 principais nacionalidades detidas. "África Ocidental" refere-se a guineenses da Guiné-Bissau, cabo-verdianos e nigerianos.
- 14 Por exemplo, colombianos foram detidos na África Ocidental em 2008 no caso de uma aeronave na Serra Leoa, o caso Gulfstream de 2008 na Guiné-Bissau, um caso em 2008 no Togo, e seis foram detidos em associação com a apreensão de duas toneladas na Gâmbia, em 2010.
- 15 Conselho de Segurança da ONU S/PV.6754, 19 de Abril de 2012. <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/GB%20SPV%206754.pdf>
- 16 Conselho de Segurança da ONU S/PV.6754, 19 de Abril de 2012. p. 4. <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/GB%20SPV%206754.pdf>
- 17 Conselho de Segurança da ONU S/PV.6754, 19 de Abril de 2012. p. 4. <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/GB%20SPV%206754.pdf>
- 18 Um estudo sobre águas residuais conduzido em 19 cidades europeias pelo Instituto Norueguês para os Estudos da Água (NIVA), em Oslo, e o Instituto Mario Negri, em Milão, apresentou uma estimativa a nível da Europa de 350 kg de cocaína por dia. Isto é equivalente a 128 toneladas por ano, o que é quase idêntico à estimativa do UNODC.
- 19 O Tramadol foi replanificado pelo Ministro da Saúde Fouad el-Navawi nos termos do decreto n.º 125 de 2012, Secção II do Plano 1 da Lei contra o narcotráfico 182 (1960).
- 20 Comunicado de imprensa NDLEA, 26 de Novembro de 2011. Disponível em: <http://www.ndlea.gov.ng/v1/?q=content/ndlea-intercepts-130kg-heroin-worth-99-million-destined-europe-us-nigeria-relations-drug-con>
- 21 UNODC, Relatório de Análise da Situação relativa às Drogas na República Islâmica do Paquistão, Novembro de 2011.
- 22 Base de dados UNODC ROSEN.
- 23 Benim, apresentação na HONLAF 2011 (21.ª Reunião dos Directores das Agências Nacionais de Fiscalização contra o Narcotráfico, África, Addis Ababa, Etiópia, 5-9 de Setembro de 2011).
- 24 Para uma descrição da forma como isto funciona na África do Sul, ver Leggett, T., *Rainbow Vice: The drugs and sex industries in the new South Africa*. Londres: Zed Books, 2000.
- 25 "Relatório Nacional do Japão", Divisão de Drogas e Armas de Fogo, Agência Policial Nacional do Japão, apresentado na Sexta Conferência Ásia-Pacífico sobre a Fiscalização Operacional do Narcotráfico (ADEC), Tóquio, 22-24 de Fevereiro de 2011.
- 26 Relatório nacional da Malásia, Departamento de Investigação do Narcotráfico, Polícia Real Malaia (RMP), apresentado na Sexta Conferência Ásia-Pacífico sobre a Fiscalização Operacional do Narcotráfico (ADEC), Tóquio, 22-24 de Fevereiro de 2011.
- 27 Apresentação da Tailândia sobre Organizações Africanas de Narcotráfico, Gabinete de Combate aos Narcóticos (NSB), Polícia Real Tailandesa, apresentado na Conferência Internacional contra as Drogas (IDEC), **Reunião Regional do Grupo de Trabalho do Extremo Oriente (FEWG), Bangueteque, Tailândia, 1-3 de Março de 2011.**

- 28 Entrevista com traficantes de drogas Igbo em Banguécoque, 5 de Abril de 2012.
- 29 Relatório nacional da China, Comissão Nacional de Controlo aos Narcóticos da China (CNCN), Ministério da Segurança Pública, apresentado no Seminário Regional sobre Cooperação contra as Operações de Organizações Criminosas na África Ocidental, Banguécoque, 9-11 de Novembro de 2010.
- 30 Por exemplo, ver Xinhua.net, '2 Nigerian women arrested for drug trafficking', 22 de Maio de 2012. Disponível em: http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/english/world/2012-05/22/c_131604528.htm
- 31 Steinberg, J., 'The illicit abalone trade in South Africa'. *Institute for Security Studies Paper* 105, 2005.
- 32 Kapp, Clare. "Crystal meth boom adds to South Africa's health challenges." *The Lancet*, Vol 371, Issue 9608, pp. 193-194, 19 de Janeiro de 2008. Disponível em: [http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(08\)60120-8/fulltext](http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(08)60120-8/fulltext)
- 33 UNODC. Programa Global SMART, Outubro de 2010.
- 34 UNODC. Avaliação Global dos ETA.
- 35 Segundo informações fornecidas através dos Questionários dos Relatórios Anuais, cerca de 12% dos traficantes de metanfetamina estrangeiros detidos no Japão eram da África, 10% eram africanos na Malásia, e 7% eram africanos na Indonésia. Em média, isto é aproximadamente 10%.
- 36 Segundo informações fornecidas através dos Questionários dos Relatórios Anuais, cerca de 275 correios estrangeiros de metanfetamina foram detidos na Malásia, 76 na Indonésia e 650 no Japão. As extrapolações destes números resultam numa estimativa para cinco países de 1500.
- 37 Foi proposta uma taxa de intercepção de 5% pelo Centro para a Investigação e Avaliação dos Resultados Sociais e de Saúde (SHORE) em "The Socio-economic impact of amphetamine type stimulants in New Zealand." (Auckland, 2004). Contudo, os números são instáveis e mudam de forma significativa de ano para ano.
- 38 Questionário dos Relatórios Anuais do UNODC 2010.
- 39 UNODC. Relatório Mundial sobre Drogas 2012.
- 40 Segundo o Protocolo contra o Contrabando de Migrantes por via Terrestre, Marítima e Aérea, adicional à Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional: "contrabando de migrantes" é definido como "o auxílio, com o objectivo de obter, directa ou indirectamente, um benefício financeiro ou outro de tipo material, pela entrada ilegal de uma pessoa num Estado-parte da qual a pessoa não é cidadão ou residente permanente". Apesar de não existirem dados disponíveis sobre a parcela de migrantes da África Ocidental que são contrabandeados, existem dados para o comparativamente simples atravessamento da fronteira do México para os Estados Unidos, onde mais de 90% dos migrantes entrevistados nos últimos anos afirmaram ter pago assistência para atravessar a fronteira. Com a excepção dos calceles espanhóis em Marrocos e da rota terrestre através da Ásia Menor, todas as rotas para a Europa envolvem uma travessia marítima. Muito poucos dos barcos foram construídos pelos migrantes que transportam, por isso quase todos estes migrantes foram contrabandeados pelo menos na última fase do seu percurso.
- 41 Uma vez que a Europa não possui uma base de dados sobre as estadias que ultrapassam o visto, é impossível afirmar quantos cidadãos da África Ocidental imigraram desta forma. O Gabinete das Nações Unidas na África Ocidental afirma que "as canoas, pateras ou outros meios de entrada irregular na Europa, apesar de atraírem mais a atenção da comunicação social, não constituem a maioria da migração irregular", e refere uma conclusão espanhola de que somente 8% das chegadas irregulares a Espanha são por mar. Ver Gabinete das Nações Unidas para a África Ocidental. *Migrations irrégulières en provenance d'Afrique de l'Ouest: description du phénomène et analyse des causes et conséquences des flux migratoires*. Etudes thématiques, Setembro de 2008 p.25.
- 42 "Cidadãos de países terceiros em situação ilegal". Base de dados disponível no EUROSTAT: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database
- 43 Entrevistas com migrantes da África Ocidental, Madrid, Ilhas Canárias, Algeciras e Ceuta, Outubro-Novembro de 2009. Ver também Coslivi, Lorenzo. *Brevi note sull'immigrazione via mare in Italia e in Spagna*. Rome: Centro Studi di Política Internazionale, 2007. p.4.
- 44 *Accem, Estudio sobre la Población Subsahariana llegada a las Costas españolas-2008*, www.accem.org. As estatísticas espanholas sobre nacionalidade têm de ser tratadas com cuidado, uma vez que muitos migrantes senegaleses poderão ter afirmado ser de outra nacionalidade devido à existência de um acordo de expulsão efectiva entre a Espanha e o Senegal.
- 45 De Haas, Hein. *The Myth of Invasion: Irregular Migration from West Africa to the Maghreb and the European Union*. IMI Research Report. Oxford: International Migration Institute, Outubro de 2007, p.10.
- 46 O gabinete da ONU na África Ocidental refere uma estimativa da Commission mondiale sur les migrations internationales de que 2000 migrantes perderam as suas vidas todos os anos a atravessar o Mediterrâneo. Ver Gabinete das Nações Unidas para a África Ocidental. *Migrations irrégulières en provenance d'Afrique de l'Ouest: description du phénomène et analyse des causes et conséquences des flux migratoires*. Etudes thématiques, Setembro de 2008, p.9. The same figure is quoted by Adepoju, Aderanti. *Migration in Sub-Saharan Africa*. O mesmo número é referido por Adepoju, Aderanti. Migração na África Subsariana. Este número inclui norte-africanos, que, no entanto, constituem talvez dois terços dos migrantes irregulares que atravessam o Mediterrâneo. Fortress Europe, um sítio Web que recolhe informações sobre a imigração para a União Europeia, estima, com base em reportagens da imprensa, que **14 797 pessoas morreram nas fronteiras da Europa** em 21 anos, de 1988 a 2009. Destas, 10 816 morreram ou desapareceram nas travessias marítimas através do Atlântico ou do Mediterrâneo. Uma vez que os números foram recolhidos ao longo de um período de vinte anos, implicam uma média de menos de um milhar de vítimas fatais por ano nas rotas marítimas da África para a Europa. Se um terço destas fossem subsarianas, isto significaria cerca de 300-350 mortes de migrantes subsarianos por ano nas vias marítimas.
- 47 Ministerio del Interior (Espanha), Ministerio dell' Interno (Itália), Polícia grega e FRONTEX (Grécia).
- 48 Entrevista com migrantes mauritanos e senegaleses, Las Palmas de Gran Canaria, Ilhas Canárias, 11 de Novembro de 2009.
- 49 Entrevista com migrantes senegaleses, Las Palmas de Gran Canaria, Ilhas Canárias, 10 Novembro 2009.
- 50 Entrevista com fonte da *Guardia Civil*, anteriormente estacionada nas Ilhas Canárias 23 de Outubro de 2009.
- 51 Entrevista com fonte da *Guardia Civil*, anteriormente estacionada nas Ilhas Canárias 23 de Outubro de 2009.
- 52 Relatório Anual do Ministério Público sobre Assuntos de Imigração, 2008. Disponível em: www.fiscal.es [accedido em 21 de Novembro de 2009].
- 53 Entrevista com migrante dos Camarões, Melilla, 24 de Novembro de 2009.
- 54 Entrevista com migrante da Costa do Marfim, Algeciras, 7 de Novembro de 2009.
- 55 Entrevista com a Guardia Civil, Madrid, 8 de Novembro de 2009.
- 56 Entrevista com migrante da Costa do Marfim, Algeciras, 7 de Novembro de 2009.
- 57 O Protocolo sobre o Contrabando de Migrantes complementa a Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional.
- 58 Bensaâd, Ali. *Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrebien*, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, Vol. 19, N.º 1, 2003, para 22.
- 59 Inclui Ceuta e Mellila.
- 60 Ministerio del Interior (Espanha), Ministerio dell' Interno (Itália), polícia grega e FRONTEX (Grécia), polícia maltesa.
- 61 Gobierno de España, Ministerio del Interior, *Balance 2011 de la Lucha contra la Inmigración Ilegal*.
- 62 Gobierno de España, Ministerio del Interior, *Balance 2011 de la Lucha contra la Inmigración Ilegal*.
- 63 Camera dei Deputati XVI Legislatura. Bollettino Delle Giunte e Dello. Available: <http://documenti.camera.it/leg16/resoconti/commissioni/bollettini/html/2011/06/08/01/allegato.htm>
- 64 Por exemplo, as guerras dos anos 90 na Libéria (1989-2006) e na Serra Leoa (1991-2002) envolvem transferências a grande escala de armas e munições de Estados da Europa de Leste e da ex-União Soviética. Uma remessa de 2000 de 5 milhões salvas de munições 7,62 x 39 mm da Ucrânia, fornece uma indicação da escala do tráfico durante este período. Ver UNSC, "Relatório do Painel de Especialistas nos termos da resolução do Conselho de Segurança 1343, parágrafo 19, sobre a Libéria." S/2001/1015 de 26 de Outubro de 2001.
- 65 O conflito armado é definido como o uso de forças armadas entre as forças militares de duas partes, onde pelo menos uma é o governo de

- um estado; o conflito não estatal é o uso de forças armadas entre dois grupos armados organizados, nenhum deles é o governo de um Estado; e violência unilateral é o uso de forças armadas pelo governo de um Estado ou por um grupo formalmente organizado contra civis. Todas as definições são para a ocorrência de pelo menos 25 mortes relacionadas com batalhas.
- 66 Wezeman, P. Libya: Lessons in controlling the arms trade. Instituto de Investigação sobre a Paz de Estocolmo, 11 de Março de 2011. Disponível em: <http://www.sipri.org/media/newsletter/essay/march11>; UN GA A/65/133/Add1; Assembleia-geral das Nações Unidas. A/65/133, 15 de Julho de 2010. Registo das Nações Unidas sobre Armas Convencionais, Relatório do Secretário-geral. Disponível em: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/65/133
- 67 A Missão da ONU para o Referendo no Sahara Ocidental (MINURSO) possui actualmente 249 militares e polícias.
- 68 A Nigéria é o único Estado na África Ocidental a possuir produção industrial de armas pequenas, para além da capacidade de produção de munições. A sua produção de armas é muito limitada e as forças armadas do país são essencialmente dependentes das armas importadas. Um pequeno número de munições fabricadas noutros países, incluindo o Burquina Faso e Camarões (cartuchos de espingardas de caça no mercado civil) e a Guiné (estado actual não claro, possivelmente inactivo). Existe alguma produção em pequena escala, a maioria de espingardas de caça simples, conhecida como produção “artesanal”, mas estas armas apresentam implicações de segurança limitadas. No Gana, por exemplo, um relatório de 2010 sugere 80 000 armas ilegais em circulação no país, tendo sido a maioria fabricada artesanalmente no país.
- 69 Com base nas observações de campo de James Bevan, como transmitidas ao Instituto Internacional de Estudo de Segurança, a 7 de Junho de 2012: <http://www.iiss.org/events-calendar/forthcoming-events/tracking-weapons-flows-in-africa/>
- 70 **As apreensões revistas são referidas na tabela baixo:**
Tabela da nota final 67
- 71 Ibid.
- 72 O Programa da ONU de Desarmamento, Desmobilização e Reintegração para a Serra Leoa (DDRP) foi oficialmente concluído em Fevereiro de 2004 (UNDDRRRC, 2011a). O programa DDRP para a Libéria terminou em Outubro de 2004, com a actividade contínua da missão da ONU na Libéria (UNMIL) para desarmar os locais de difícil acesso (UNDDRRRC, 2011b).
- 73 O Grupo de Especialistas da ONU de 2009 para a Costa do Marfim destacou a distribuição generalizada de munições de fabrico sudanês na zona norte desse país. Conselho de Segurança das Nações Unidas, “Carta de 7 de Outubro de 2009 do Presidente da Comissão para as Sanções do Conselho de Segurança estabelecida nos termos da resolução 1572 (2004) sobre a Costa do Marfim dirigida ao Presidente do Conselho de Segurança.” Anexo: Relatório final do Grupo de Especialistas sobre a Costa do Marfim estabelecido nos termos do parágrafo 11 da resolução do Conselho de Segurança 1842 (2008). S/2009/521. Nova Iorque: UNSC. 9 de Outubro de 2009, paras. 138-151. Da mesma forma, foram observados cartuchos com a marca de produção sudanesa na Guiné e no sul do Mali.
- 74 Declarações do Presidente Issoufou publicadas no *Wall Street Journal* (2011)
- 75 Relatos da sede da polícia de Yola, publicados no the *Daily Trust* (2011).
- 76 Declarações da *Commission nationale de lutte contre la prolifération des armes légères*, publicados no Siwaya, ‘Prolifération des armes légères au Burkina: de nouveaux acteurs engagés contre le phénomène.’ Ouagadougou: Les éditions Sidwaya. 10 de Novembro de 2011.
- 77 Num dos casos, a 8 de Fevereiro de 2011, os traficantes ocultaram uma remessa de 17 ogivas (PG-7) em sacos contendo batatas, que se destinavam a um mercado no Mali. Reportagem no *Le Coq* (2011).
- 78 Entrevista com autoridades aduaneiras do Mali em Bamako, Março de 2010.
- 79 Resolução 1903 (2009) terminou o embargo ao armamento em relação às armas e materiais relacionados ao governo da Libéria (UNSC, 2009b, paras. 4 and 6).
- 80 A partir de 17 de Março de 2011, o Presidente Ouattara anunciou a criação das Forças Republicanas da Costa do Marfim (Forces republicaines de la Côte d’Ivoire – FRCI), compostas por funcionários das *Forces Nouvelles* e desertores das Forças de Defesa e Segurança do ex-Presidente Gbagbo. (Nota de contexto: Costa do Marfim. Gabinete de Assuntos Africanos, Ministérios dos Negócios Estrangeiros dos EUA. 17 de Fevereiro de 2012. Disponível em: <http://www.state.gov/t/pa/ei/bgn/2846.htm>)
- 81 Conselho de Segurança das Nações Unidas. “Carta de 20 Abril 2011 do Presidente da Comissão para as Sanções do Conselho de Segurança estabelecida nos termos da resolução 1572 (2004) sobre a Costa do Marfim dirigida ao Presidente do Conselho de Segurança.” Anexo: Carta de 17 de Março de 2011 do Grupo de Especialistas sobre a Costa do Marfim dirigida aos Presidente da Comissão para as Sanções do Conselho de Segurança estabelecida nos termos da resolução 1572 (2004). S/2011/272. Nova Iorque: UNSC. 27 de Abril, pp. 92-117
- 82 Correspondência de e-mail com funcionários na Operação das Nações Unidas na Libéria (UNMIL) e representantes das autoridades aduaneiras da Libéria, Outubro e Novembro de 2011.
- 83 Holtom, P. ‘Ukrainian Arms Supplies to Sub-Saharan Africa.’ *SIPRI Background Papers*. Estocolmo: Instituto Internacional de Investigação sobre a Paz, Fevereiro de 2011.
- 84 Relatório da ONU da Missão de Avaliação sobre o impacto da crise líbia na região do Sahel. 18 de Janeiro de 2012, S/2012/42.
- 86 Declaração de B. Lynn Pascoe, 22 March 2012. Disponível em: <http://www.columbiaindian.com/stories/2012/03/22/location-malis-president-unknown-after-coup/>
- 87 Com base em dados do recenseamento, cerca de 11% da população malaia são homens com idades entre os 15 e 64 anos.
- 88 A dimensão dos exércitos rebeldes varia consideravelmente entre conflitos, mas olhando para quatro conflitos em África (Sudão, Serra Leoa, Libéria, Moçambique) e parcela de homens adultos na população geral que se alistou nos exércitos rebeldes varia de 4% em Moçambique a 24% na Libéria.
- 89 Florquin, Nicolas and Eric Berman. 2005. *Armed and Aimless: Armed Groups, Guns and Human Security in the ECOWAS region*. Genebra: Inquérito sobre Armas de Pequeno Calibre. pp. 313 e 321; Keita, Kalifa. 1998. ‘Conflict and Conflict Resolution in the Sahel: The Tuareg Insurgency in Mali.’ Carlisle: Instituto de Estudos Estratégicos. pp. 33-34. <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/pub200.pdf>; National Counterterrorism Center (NCTC). 2012. “Al-Qa’ida in the Lands of the Islamic Maghreb (AQIM)”. Washington: NCTC. <http://www.nctc.gov/site/groups/aqim.html>; Jane’s. 2008. “Nigerien Tuareg Groups (Niger), GROUPS - AFRICA - ACTIVE.” Jane’s World Insurgency and Terrorism. Coudson: Jane’s Information Group. 23 de Setembro; Jane’s. 2009. “Non-state armed groups (Mali), Non-state armed groups.” Avaliação de Segurança Sentinela - North Africa. Coudson: Jane’s Information Group. 8 de Setembro.
- 90 Inquérito sobre Armas de Pequeno Calibre. 2012. “Arms Holdings.” Avaliação de base sobre a segurança humana no Sudão. Genebra: Inquérito sobre armas de pequeno calibre. <http://www.smallarmssurvey-sudan.org/facts-figures-arms-holdings.php>
- 91 OMS A65 R19. http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA65/A65_R19-en.pdf
- 92 Relatório sobre a malária da OMS 2011
- 93 Repositório de Dados do Observatório Mundial da Saúde da OMS. Disponível em: <http://apps.who.int/ghodata/>
- 94 Inquérito sobre a qualidade dos medicamentos contra a malária seleccionados que circulam em 6 países da África Subsariana, Janeiro de 2011
- 95 Gaurvika, M., B Nayyar, J. Breman, P. Newton, e J. Herrington, “Poor-quality antimalarial drugs in southeast Asia and sub-Saharan Africa”. *The Lancet Infectious Diseases*, Vol. 12, N.º 6, pp. 488 - 496, Junho de 2012
- 96 Inquérito sobre a qualidade de medicamentos contra a malária seleccionados que circulam em 6 países da África Subsariana, Janeiro de 2011
- 97 Inquérito da Gallup, 2010. Disponível em: <http://www.gallup.com/poll/149942/Fake-Medicine-Common-Sub-Saharan-African-Countries.aspx>
- 98 Ogisi, Mitchell. “Fake medicine common in many sub-Saharan African countries.” Disponível em: <http://www.gallup.com/poll/149942/Fake-Medicine-Common-Sub-Saharan-African-Countries.aspx>
- 99 Organização Mundial de Saúde, *Inquérito sobre a qualidade de medicamentos contra a malária seleccionados que circulam em 6 países da África Subsariana, Janeiro de 2011*
- 100 Federação Internacional dos Fabricantes e das Associações Farmacêuticas, *A indústria farmacêutica e a saúde mundial: factos e números*, Edição 2011, Anexo VI, pp.88-93

Data da apreensão	País da apreensão	Local da apreensão	Modo de transporte	Fabrico artesanal	Pistolas	Espingardas de assalto	Metrilhadoras ligeiras	Metrilhadoras pesadas	Lança roquetes	Grenadas (mão)	Morteiros	Minas (antipessoais)	Explosivos (militares)	Armas convencionais	Munições (varias)
20 de Março de 2008	Libéria	Fronteira com a Serra Leoa	Terra												
23 de Maio de 2008	Níger	Iférouane, norte do Níger	Terra												
11 de Agosto de 2008	Mali	Séléfougou, fronteira Mali-Guiné	Terra												
06 de Setembro de 2008	Mali	Gao	Terra												
29 de Janeiro de 2009	Togo	Aflao, fronteira do Gana	Terra												
08 de Fevereiro de 2009	Senegal	Fronteira Senegal-Guiné-Bissau	Terra												
20 de Fevereiro de 2009	Mali	Kangaba, fronteira Mali-Guiné	Terra												
28 de Fevereiro de 2009	Mali	Norte do Mali	Terra												
23 de Abril de 2009	Libéria	Jacob's Town, Monróvia	Terra												
17 de Junho de 2009	Nigéria	Aeroporto Mallam Aminu, Kano	Ar												
16 de Setembro de 2009	Mali	Fronteira do Mali com a Mauritânia	Terra												
29 de Outubro de 2009	Argélia	Fronteira Níger, Líbia, Argélia	Terra												
09 de Janeiro de 2010	Mali	Sébéninkoro, sudeste de Bamako	Terra												
06 de Fevereiro de 2010	Nigéria	Estado de Jigwa	Terra												
29 de Julho de 2010	Mauritânia	Fronteira maliana	Terra												
29 de Julho de 2010	Camarões	Douala	Terra												
26 de Outubro de 2010	Nigéria	Lagos, porto de mar	Mar												
23 de Novembro de 2010	Nigéria	Lagos, porto de mar	Mar												
08 de Fevereiro de 2011	Guiné	Koulikoro, fronteira com o Mali	Terra												
20 de Fevereiro de 2011	Mali	Fronteira Mali-Argélia	Terra												
26 de Fevereiro de 2011	Nigéria	Maiduguri, fronteira com o Chade	Terra												
19 de Março de 2011	Guiné	Siguiiri, fronteira com o Mali	Terra												
06 de Abril de 2011	Libéria	Fronteira com a Costa do Marfim	Terra												
24 de Maio de 2011	Mauritânia	Fronteira com o Mali	Terra												
12 de Junho de 2011	Níger	Arlit, norte do Níger	Terra												
16 de Junho de 2011	Libéria	Fronteira com a Costa do Marfim	Terra												
20 de Junho de 2011	Argélia	Fronteira sul Argélia-Líbia	Terra												
07 de Agosto de 2011	Libéria	Fronteira com a Costa do Marfim	Terra												
18 de Agosto de 2011	Nigéria	Fronteira com o Chade	Terra												
03 de Setembro de 2011	Argélia	Fronteira sul Argélia-Líbia	Terra												
13 de Setembro de 2011	Nigeria	Maiduguri, fronteira com o Chade	Terra												
15 de Setembro de 2011	Níger	Região Aír, norte do Níger	Terra												
02 de Outubro de 2011	Argélia	Fronteira Níger, Líbia, Argélia	Terra												
06 de Novembro de 2011	Níger	Região da fronteira Líbia	Terra												
06 de Novembro de 2011	Níger	Estada Arlit-Agadez, norte do Níger	Terra												
08 de Novembro de 2011	Morrocos	Laâyoune	Terra												
09 de Novembro de 2011	Argélia	Fronteira Níger, Líbia, Argélia	Terra												
14 de Novembro de 2011	Camarões	Douala	Terra												
Percentagem de casos que envolvem tipos de armas/munições particulares:				5	16	71	18	13	39	8	11	3	8	5	98

- 101 Federação Internacional dos Fabricantes e das Associações Farmacêuticas, A indústria farmacêutica e a saúde mundial: factos e números, Edição 2011, p.47.
- 102 Instituto de Segurança Farmacêutica, Relatório de Situação, 2010.
- 103 Newton et al., “Poor quality vital anti-malarials in Africa - an urgent neglected public health priority”, *Malaria Journal* Vol 10, 2011.
- 104 Por ordem de despesa: Costa do Marfim, Mali, Níger, Gana, Senegal, Cabo Verde, Mauritânia e Gâmbia.
- 105 Instituto de Segurança Farmacêutica, *Relatório de Situação 2008*, Fevereiro de 2009, p.28.
- 106 Instituto de Segurança Farmacêutica, *Zonas de Comércio Livre, Relatório do Inquérito 2009*, Outubro de 2009.
- 107 Ver, por exemplo, a caixa: Fármacos legais, desviados ilegalmente.
- 108 Farmacopeia dos Estados Unidos, *Survey of the Quality of Selected Antimalarial Medicines Circulating in Selected African Countries*, Novembro de 2009, pp.20-26.
- 109 Govindaraj, Ramesh, Herbst, Christopher H., *Applying market mechanisms to central medical stores: Experiences from Burkina Faso, Cameroon, and Senegal*, Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento/Banco Mundial, Julho de 2010, p.2.
- 110 Ibid., p.10. Fonte: Marek 2008.
- 111 McCabe, Ariane, Seiter, Andreas, Diack, Aissatou, Herbst, Christopher H., Dutta, Sheila, Saleh, Karima, *Private sector pharmaceutical supply and distribution channels in Africa: A Focus on Ghana, Malawi and Mali*, Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento/Banco Mundial, 2011
- 112 Abdoulaye, I., Chastanier, H., Azondekon, A., Dansou, A., Bruneton, C., “**Survey on the illicit medicines market in Cotonou, Benin in March 2003**”, em *Médecine Tropicale, Vol.66, 2006, pp.573-576*.
- 113 Ver UNODC, *The Globalization of Crime, A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, “Counterfeit products”, p. 186.
- 114 IMS Health 2011
- 115 Federação Internacional dos Fabricantes e das Associações Farmacêuticas, A indústria farmacêutica e a saúde mundial: factos e números, Edição 2011, Anexo VI, pp.88-93.
- 116 Federação Internacional dos Fabricantes e das Associações Farmacêuticas, A indústria farmacêutica e a saúde mundial: factos e números, Edição 2011, Anexo VI, pp.88-93.
- 117 Organização Mundial de Saúde, *Survey of the quality of selected antimalarial medicines circulating in six countries of sub-Saharan Africa, Janeiro de 2011*
- 118 Newton et al., “Poor-quality antimalarial drugs in southeast Asia and sub-Saharan Africa”, *The Lancet Infectious Diseases*, Volume 12 Edição 6, Junho de 2012
- 119 Por exemplo, ver Taylor, RB et al, ‘Pharmacopoeial quality of drugs supplied by Nigerian pharmacies’. *The Lancet*, Vol. 357, 16 de Junho, 2001.
- 120 Newton et al., “Poor-quality antimalarial drugs in southeast Asia and sub-Saharan Africa”, *The Lancet Infectious Diseases*, Volume 12, Edição 6, Junho de 2012.
- 121 Ficha Informativa das Receitas da OPEP. Disponível em: http://205.254.135.7/emeu/cabs/OPEC_Revenues/Factsheet.html e Divisão de Estatísticas da Organização para a Alimentação e a Agricultura da ONU). Disponível em: <http://faostat.fao.org/site/339/default.aspx>
- 122 Com base no índice de desenvolvimento humano, tal como compilado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento em 2010.
- 123 Por exemplo, o FMI estima que o petróleo e o combustível contrabandeados da Nigéria representem 20% do consumo do Benim em 1986, aumentando para 68% até 1991, e 17% do consumo dos Camarões até ao mesmo ano, apesar do facto do último ter sido, e continuar a ser, um exportador líquido de petróleo. As vendas oficialmente registadas de petróleo e produtos petrolíferos no Benim caíram de 134 800 toneladas em 1986 para 63 300 toneladas em 2001. O consumo actual aumentou ao longo deste período, por isso a queda nas vendas pode ser atribuída ao contrabando de petróleo e de produtos petrolíferos. O FMI estima que o consumo de tais produtos tenha aumentado de 33 900 toneladas em 1986 para 133 200 toneladas em 2001. Não é surpreendente que a diferença nos preços do combustível na Nigéria e no Benim tenha aumentado durante este período. Ver Wang, Jian-Ye, “Macroeconomic Policies and Smuggling: an analysis of illegal oil trade in Nigeria”, Departamento de Elaboração e Exame de Políticas do FMI, Setembro de 1994. Além disto, numa entrevista com o UNODC, em Novembro de 2011, o Ministro dos Assuntos Económicos do Benim afirmou que a proporção de combustível nigeriano contrabandeado no consumo total de combustível no Benim toinha chegado quase aos 80%.
- 124 UNODC, Tráfico Transnacional e o Estado de Direito na África Ocidental: Avaliação da Ameaça. Viena: UNODC, 2009, p 26.
- 125 O programa de desmobilização foi administrado em duas fases, a primeira envolvendo pouco mais de 20 000 militantes e a segunda outros 6000. Alguns que afirmam ser militantes estão a exigir uma “terceira fase”, mas o seu objectivo parece ser obter acesso aos benefícios concedidos nos termos da amnistia.
- 126 Nos termos do Artigo 101.º da *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, “pirataria” é definida como: *qualquer acto ilegal de violência ou detenção, ou qualquer acto de depredação, praticado para fins privados por... um navio privado... dirigido... no alto mar, contra qualquer navio...*
Como isto ocorre em águas internacionais e envolve cidadãos de um país a atacar navios de outro país, geralmente envolvendo tripulação de países adicionais, estes crimes são inerentemente “transnacionais”. São também “crime organizado”, na medida em que a ofensa é grave, e envolve grupos de pessoas que trabalham juntas para obter ganhos materiais.
A *Convenção das Nações Unidas para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima*, de 1988, também se aplica a ofensas praticadas em águas territoriais, e inclui a apreensão de navios usando força e actos de violência contra pessoas a bordo de navios.
A Organização Marítima Internacional das Nações Unidas segue os incidentes de pirataria e de roubos marítimos (tanto em águas nacionais como internacionais) nas suas estatísticas, e é com base nas mesmas que este capítulo se baseia.
- 127 Para fins desta análise, todos os ataques que mostraram sinais de serem direccionados para a captura de cargas foram classificados como incidentes de sequestro, mesmo se os piratas falharam em concretizar o seu objectivo. Para que seja dada a devida resposta em termos de política, é importante que a intenção dos piratas seja clarificada, não as suas competências.
- 128 “Pirates Take New Territory: West African Gulf of Guinea”, *Christian Science Monitor*, 15 January 2010; “Tanker Trade Group Seeks Action on W. Africa Piracy”, Reuters, 3 de Dezembro de 2009
- 129 “IMB Piracy Report and Implications for Nigerian Shipping”, *Daily Independent (Lagos)*, 4 de Fevereiro de 2010
- 130 Lloyd’s Market Association, Joint War Committee. Disponível em: http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx
- 131 Banco Mundial, *Diagnostic Trade Integration Study: Benin*. Washington, D.C.: Banco Mundial, 2005.
- 132 Entrevista do UNODC com o Comandante da Marinha, Benim, 3 de Novembro de 2011. Em virtude dos ataques de 2011, a zona económica exclusiva do país foi incluída nas *Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas* pelo Lloyd’s Joint War Committee a 1 de Agosto. O território em questão é dado como o “Golfo da Guiné, mas apenas as águas das Zonas Económicas Exclusivas Beninenses e Nigerianas norte de Latitude 3 graus norte”. Esta designação permite às seguradoras a imposição de prémios adicionais para embarcações que naveguem no território marítimo do país.
- 133 Nossiter, Adam “Poverty Could Imperil Amnesty in Niger Delta”, *New York Times*, 26 de Novembro de 2009
- 134 Nas Nações Unidas, “Estado de Direito” é definido como “a principle of governance in which all persons, institutions and entities, public and private, including the State itself, are accountable to laws that are publicly promulgated, equally enforced and independently adjudicated, and which are consistent with international human rights norms and standards. It requires, as well, measures to ensure adherence to the principles of supremacy of law, equality before the law, accountability to the law, fairness in the application of the law, separation of powers, participation in decision-making, legal certainty, avoidance of arbitrariness and procedural and legal transparency.” Consulte o UN Doc. S/2004/616 (2004), parág. 6. Consulte também o UN Doc. A/61/636-S/2006/980 (2006).

