



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

5. O Narcotráfico e seus Submarinos: um Novo Elemento na Logística do Crime na América do Sul?

Daniel Santiago Chaves (1)

Na América do Sul Contemporânea, o problema do tráfico de drogas ganhou uma nova dimensão na medida em que o seu alcance se tornou maior, os insumos se tornaram mais sofisticados e, objetivamente concernente a esta análise, a sua logística ganha novas técnicas. O conjunto destes fatores está diretamente determinado nas rotas dos chamados „narco-submersíveis?, pequenos submarinos do crime transfronteiriço, questão que apresentaremos aqui.

Palavras-chave: narco-submersíveis, tráfico de drogas, crime transfronteiriço, Amazônia Azul

Drug Trade and its Submarines: A New Logistics Element of Crime in South America?

En la sudamerica contemporânea, la cuestion del narcotráfico se incremento con una nueva dimensión, en el paso que su alcance es mas grande, que sus productos se han involucrado con mayor sofisticación y, relacionado a este analisis, su logistica ha ganado nuevas técnicas. La totalidad de estes factores estan directamente determinada en las rutas de los llamados „narcosubmersibles?, pequeños submarinos del crime transfronterizo, cuestión aqui presentada.

Palabras-clave: narcosubmersibles, narcotráfico, crime transfronterizo, Amazonía Azul

É notório que a América do Sul possui graves problemas relativos ao tráfico e a produção de drogas na atualidade, com situações alarmantes em países como Peru, Bolívia e Colômbia, onde o problema já derivou em conflitos civil-militares generalizados de diferentes naturezas e gravidades, ou no Brasil e Argentina, onde não há produção massiva, mas há consumo em índices cada vez maiores (2). Além disso, as políticas de erradicação da matéria-prima do insumo estimulante que é a mais popular do mundo das drogas - a cocaína - geralmente esbarram em impasses de difícil transponibilidade, seja pela corrupção das instituições de segurança e da burocracia política responsáveis pelo equacionar do cultivo, refinamento e tráfico, seja pela fragilidade das estruturas e dos sujeitos envolvidos nas diversas formas de micro-economia comunitária, costumeiramente subsumidas pelos ciclos produtivos de plantio, cultivo e colheita.

Não menos importante, é comum a acusação dos EUA contra países como Equador e



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

Venezuela, bem como a própria Bolívia, na medida em que estes não estariam adequadamente condicionados às políticas sugeridas pelos países atualmente desenvolvidos (que seriam, nesse sentido, os principais mercados consumidores e pontos finais das rotas do tráfico), que por sua vez difundem um controle acrítico sobre os costumes, as relações societárias, econômicas e culturais relacionadas à produção dessa matéria-prima e da circulação dos insumos dela derivados.

Confundiriam-se costumeiramente, nesse caso, produtores comunitários históricos com pequenos agricultores nucleares do tráfico, bem como habitantes desempregados das rotas que transportam a droga (as famosas „mulas?) com criminosos coniventes e cúmplices. É importante situar, neste momento, todo o histórico de políticas de contenção com o apoio norte-americano sendo baseadas em erradicação forçosa (por vezes a manu militari) da matéria-prima de modo indiscriminado – na América Latina, os programas “Coca Zero” – como um exemplo do que deu errado, por vezes abalroando a já citada microeconomia do plantio, cultivo e colheita e assim inserindo comunidades inteiras ora na marginalidade, ora no desemprego, em políticas que ao final não resultam em eficácia, só alcançando a antipatia generalizada, ampliando o espectro motivador estrutural da marginalidade e, na escala dos eixos de formação de pólos de poder nas relações hemisféricas, terminam pro galvanizar nacionalismos antiimperialistas (3).

Na América do Sul, não foi diferente ao longo dos últimos 10 anos, quando a questão explodiu e tomou conta das agendas políticas multilaterais. No ano de 2009, a Colômbia, então considerada pivotal e exemplar para a luta contra as drogas e a violência do narcotráfico na América do Sul (recebendo bilhões de dólares para o “Plan Colômbia”[4]), foi ultrapassada pelo Peru, que se tornou o maior produtor de folhas de coca do mundo, segundo os últimos informes do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC), com mais de 10 mil toneladas métricas acima do antigo líder – e não há registro de grandes cartéis ou de movimentos guerrilheiros de porte no Peru, como no caso colombiano.

É necessário que se diga que, neste caso, as recentes políticas de livre comércio (como o Tratado de Livre Comércio entre EUA e Peru e EUA e Colômbia), bem como o apoio político mútuo, não significaram imediato e expressivo resultado em comparação a outros países que são tidos como “rogue states”(5) da luta contra as drogas, ou seja, países que estariam colaborando para o crescimento dessa ameaça. Nesse sentido, é igualmente necessário que situemos todos estes problemas com relação ao preparo do Brasil – vizinho de praticamente todos os países sul-americanos - para combater essas ameaças, especialmente se levarmos em consideração o problema do nosso monitoramento de fronteiras.



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

O que destacamos como caso especial - em contribuição modesta - para uma apreciação preliminar sobre o que há de inovador e disruptivo no problema das drogas com vistas ao reconhecimento do problema no espaço nacional está diretamente relacionado à logística dos fluxos de circulação das drogas na nossa plataforma continental, já que no Brasil a produção de drogas encontra-se sensivelmente abaixo dos níveis registrados nos países acima citados. Segundo Machado, a inserção do Brasil e de sua porção amazônica no negócio internacional das drogas se faz por intermédio do complexo coca-cocaína.

As principais áreas produtoras de coca estão localizadas na borda ocidental da grande bacia de drenagem do rio Amazonas, nos altos e médios vales de seus formadores e afluentes (Huallaga, Ucayali, Apurimac no Peru; Beni, S.Miguel na Bolívia; Putamayo, Caquetá, Uaupés na Colômbia). (...) Do ponto de vista da logística do tráfico de drogas, as grandes bacias hidrográficas sul-americanas, tanto a Amazônica como a do Paraguai-Paraná, tem se constituído numa importante alternativa para a criação de um sistema de transporte intermodal para o trânsito de droga (6).

É bastante possível que as conexões multimodais dessa logística da droga(7) também envolvam, portanto, o problema dos narco-submersíveis, que será trabalhado objetivamente nesta análise. Mas, afinal, o que são estes veículos de transporte da droga? Como eles afetam a segurança anti-narcóticos na América do Sul? Até que ponto o Brasil deve se preocupar com esta circulação ilícita?

Narcosubmersíveis: o que são?

Os chamados “narco-submersíveis” são pequenos submersíveis (não confundir com submarinos, com capacidade de submersão contínua completa e comando mais complexo, enquanto estes possuem pouca autonomia de submersão – ou sequer não a possuem) construídos inicialmente pelos cartéis colombianos no início da década de '90 para transportar com baixo custo e rapidez seus produtos – especialmente a cocaína – para os mercados norte-americanos, navegando através da costa dos países centro-americanos ou do Caribe.

Estes submersíveis constituem uma inovação dentro da tecnologia logística do narcotráfico, na medida em que na década de '80 era comum que os carregamentos fossem conduzidos através de pequenos botes ou escondidos em carregamentos ilegais em navios cargueiros. Também são chamados de ‘Self-Propelled Semi-Submersibles (SPSS)’, que segundo a caracterização do United States Southern Command (USSOUTHCOM), agência estatal estadunidense de grande envolvimento nas suas buscas, represent the emerging sophistication and innovation of drug traffickers to adapt to U.S. and regional counter drug capabilities. (...) U.S. counterdrug officials estimate that SPSS are responsible for 32% of all cocaine



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

movement in the transit zone. U.S. Southern Command, the U.S. Coast Guard and regional officials consider SPSS a serious threat to U.S. and regional security (8).

Registros do ano 2000 confirmam que foi localizado, nos arredores de Bogotá (Colômbia) um submersível em fabricação com aproximadamente 100 pés de comprimento, supostamente fabricado por narcotraficantes, que transportaria toneladas de cocaína ou outro estimulante(9). Se antes os submersíveis eram utilizados como armas com efeito surpreendente nos conflitos do século XX, agora também são utilizados na esteira das chamadas „novas ameaças? do século XXI. A primeira apreensão de um narco-submersível foi em 2006, pela Marinha estadunidense, a 145 quilômetros do litoral costarriquenho(10).

Para que possamos constituir uma estimativa aproximada da quantidade destes veículos em circulação, os especialistas da fonte acima citada estimavam, em 2008, que entre 25 e 40 narco-submersíveis conduziram cocaína pelo mar do Caribe até os EUA, e muito possivelmente este número duplicou em 2009, com estatísticas ainda incertas. Segundo as fontes do U.S. Joint Interagency Task Force South(11), desde os mais complexos até o mais simplórios narco-submersíveis, geralmente estes são feitos de fibra de vidro, ferro ou madeira, têm capacidade de atingir até 11 km/h, com tripulação (facultativa, com controle remoto estimado nas últimas atualizações tecnológicas, que podem até ser conduzidos com sistema GPS) de até 3 membros, funcionando com motor a diesel de 300-350 hp (até 5.700 litros no seu tanque) e com potencial de circular por aproximadamente 3.200 quilômetros, com registros de até 5.000 quilômetros.

Demoram aproximadamente um ano para serem construídos e custam entre US\$ 1 e 2 milhões. Além disso, a capacidade de transporte destes submersíveis que medem entre 60 e 100 pés, em média, é impressionante: segundo matéria publicada em 22/10/2009, “A polícia da Guatemala, em operação conjunta com os Estados Unidos, anunciou, nesta quinta-feira, a apreensão de um submarino que transportava até 10 toneladas de cocaína da Colômbia – um recorde no país centro-americano.”(12). Os números impressionam muito, já que se estima que aproximadamente 65% da droga saída da Colômbia seja conduzida através destes submersíveis, o que representa aproximadamente 380 toneladas por ano (13).

A rota pelo Caribe/América Central já é conhecida para chegar aos mercados norte-americanos, mas será que, avançando mais a Leste, o Brasil e a bacia do Amazonas podem também ser considerados rotas em potencial? Foi encontrado em julho de 2010, na fronteira do Equador com a Colômbia (foto acima) um narco-submersível com sistema de refrigeração interna e periscópio, o que garantiria as condições técnicas necessárias para que este submersível pudesse manter-se submerso e parado diante de eventuais encontros súbitos com



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

forças policiais ou militares, o que garante um nível de autonomia muito superior aos inicialmente encontrados. Possivelmente, a melhor forma indicada de combate a essa nova técnica é o monitoramento aéreo, já que a visão é privilegiada por cima e as autoridades indicam que em no máximo 2 minutos após o encontro as válvulas são acionadas pelos tripulantes e os submersíveis somem automaticamente no mar.

As autoridades da DEA envolvidas nesta apreensão indicaram que este submersível pode ter atingido até 65 pés de profundidade após a submersão(14). PARA O BRASIL, IMPLICAÇÕES? Antes de qualquer crítica apressada a esta hipotetização, que se adianta aos fatos, é preciso sensibilidade para entender que o problema das chamadas ‘novas ameaças’ não necessariamente está relacionado a fatos ou ocorrências já presentes, mas a indisciplina nada coreografada dos vetores de agressão em um ambiente cada vez mais incerto, como é o mundo de hoje. Portanto, todo e qualquer exercício especulativo que venha a pensar ordenanças de defesa contra estas ameaças é de contribuição positiva para o debate sobre segurança nacional. É notada, para além do tráfico transfronteiriço marítimo, uma constante preocupação do USSOUTHCOM com possíveis usos destes submersíveis para agressões com armas de destruição em massa e outros possíveis tipos de ação contra instalações norte-americanas em ambiente off-shore (fora do solo continental).

Este exercício é, portanto, um razoável içar de preocupações mais amplas com relação à segurança física de cidadãos, instalações e investimentos do país em águas situadas a aproximadamente 150 km do litoral – como já fora detectado no caso dos submersíveis. Levando-se em consideração a prerrogativa da defesa do nosso vasto litoral e dos nossos diversos rios (ou seja, a nossa “Amazônia Azul[15]”), é pertinente que realizemos o mesmo exercício no caso brasileiro. Nosso litoral e nossos rios são extremamente sensíveis para as nossas comunidades, para a nossa economia e para o próprio desenvolvimento e segurança dos possíveis jazidas de petróleo em faixa ‘pré-sal’, como já é de comum comentário na mídia. Segundo Teixeira da Silva, Depois do atentado contra o superpetroleiro francês Limburg, no Golfo de Éden, em 2002 – ação do novo terrorismo internacional – ficou patente, mesmo para além do caso USS Cole, que o transporte marítimo internacional e as instalações off shore em qualquer parte do mundo (mesmo que civis) estariam sob risco.

Para países como Brasil – com sua extensa costa e suas imensas bacias hidrográficas plenamente navegáveis – a ameaça se multiplica por sua própria grandiosidade física. Além da indústria pesqueira e do turismo, fonte de renda e emprego de milhões de brasileiros, o país depende enormemente dos recursos que hoje retira do mar. A segurança energética do país depende majoritariamente da segurança de nossas instalações off shore. Além disso, o sucesso econômico do país – sua imensa capacidade de competir vitoriosamente no mercado externo



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

como grande fornecedor de commodities, por exemplo – depende da segurança, eficácia e prontidão de portos e terminais marítimos. Ou seja, a prosperidade do Brasil – em todas as suas dimensões, do puramente econômico até sua capacidade de diminuição das diferenças sociais que ameaçam nossa paz interior – está diretamente vinculada a nossa capacidade de proteger, operar e expandir nossas oportunidades navais (16).

Neste caso, oferece-se como opção imediata a dotação de instrumentos, meios e funcionalidade para as Forças Armadas – especialmente a Marinha, nesse caso - para proteger essa costa e essas bacias hidrográficas que, no caso da Amazônia, encontram-se imediatamente no Delta de Marajó, sem outras conexões não menos importantes a partir da própria região tríplice da fronteira com Colômbia e Venezuela, onde o monitoramento antinarcóticos é difícil e conta, hoje, com meios e contingente ainda precários. Levando-se em consideração as dificuldades econômicas de manutenção e aparelhamento das FA's dos países do norte da América do Sul, como Suriname e Guianas, a questão torna-se ainda mais importante. Se ainda calcularmos com precisão as extensões das costas litorâneas destes países em comparação com o potencial de percurso dos submersíveis, podemos ter uma noção objetiva da proporção do problema:

País	Extensão do litoral
Venezuela	2800 km
Suriname	360 km
Guiana Francesa	378 km
Guiana	430 km
Total:	3968 km

O que se nota nessa análise preliminar é o potencial pleno de navegação dos submersíveis com relação à distância calculada, com alcances ainda maiores em vista se cogitarmos a constante otimização das tecnologias de navegação destes veículos. Portanto, não é de todo distante que pensemos a chegada (ou a tentativa de chegada) destes submersíveis no território nacional através do Amapá, extremo litoral norte do Brasil – ou até mesmo os diversos rios da nossa vasta bacia hidrográfica da Amazônia Ocidental, que conta com relativa expertise logística dos narcotraficantes em regiões de baixa densidade demográfica como a vasta fronteira com estes países acima listados e a Colômbia, uma das principais produtoras de cocaína do mundo.

Após o ingresso garantido em território nacional, os receptores teriam diversas opções de transporte dos insumos para circulação como escala para outros continentes (a saber, especialmente Europa Ocidental e África), ou ainda para chegar a outros mercados no



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

nordeste e sudeste do Brasil. De toda maneira, é de bom grado que estejamos atentos às novas possibilidades da logística do narcotráfico, que podem condicionar nossas políticas de segurança e as nossas fronteiras aos seus fluxos e rotas sazonais, com tecnologias disruptivas que forjam os mercados e os processos produtivos do crime transfronteiriço.

Pretendeu-se aqui, modestamente, elencar um conjunto de fatores que se relacionam com um problema contemporâneo às águas da América do Sul, as quais o Brasil está emerso de modo indefectível. Um problema mútuo com ameaças que não distinguem nacionalidade; por sinal, uma questão sul-americana por excelência.

Notas

(1) Daniel Santiago Chaves é pesquisador do Laboratório de Estudos do Tempo Presente da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Graduado em História (2008) por esta mesma universidade, é mestre em História Comparada pelo Programa de Pós-Graduação em História Comparada, através do edital nº2 do Consórcio Rio de Janeiro de Estudos de Relações Internacionais, Segurança e Defesa Nacional (Pro-Defesa, parceria PUC-Rio/PPGHC/EGN). Contribui com este artigo para o projeto “Caminhos da integração sul-americana”, financiado pela FINEP e pelo CNPq. Contato: daniel@tempopresente.org

(2) Ver declaração do representante regional para o México, América Central e Caribe do Escritório das Nações Unidas contra Drogas e Crime (Unodc), Antonio Mazzitelli: “A taxa mais alta de crescimento do consumo de cocaína não está nos Estados Unidos, está na América Latina: Brasil, Argentina (...)”. Disponível em: . Acesso em 07 jul 2010.

(3) Segundo a revista La Epoca, "O governo da Bolívia admitiu, pela primeira vez, o que todo observador imparcial sempre soube: será impossível acabar com o costume milenar de se plantar coca nos altiplanos dos Andes?, e disse que não será possível atingir a meta de "coca zero", porque mesmo que as plantações ilegais de coca para manufatura de cocaína sejam erradicadas, os pequenos produtores não param de fazer novos cultivos?.". Disponível em: http://www.ecolnews.com.br/clipping/bolívia_folhas_de_coca.htm >. Acesso em 06 jul 2010.

(4) O Plan Colombia circunscreve-se na história recente da América do Sul como um plano de cooperação entre os EUA e a Colômbia, então emersa em quase 50 anos de guerra civil contra forças guerrilheiras de esquerda que têm as suas atividades financiadas pelo narcotráfico. Nesse sentido, durante o governo Andrés Pastrana Arango, os EUA forneceram ajuda financeira, logística, tático-operacional e militar ao governo da Colômbia para que este combatesse as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) e o Exército de Libertação Nacional (ELN), entre outros grupos, para que a questão das drogas fosse equacionada na própria Colômbia, impedindo que a cocaína chegasse aos mercados norte-americanos. Tida como uma ação imperialista modelar, o Plan Colômbia é rejeitado com veemência até hoje pelos governos de esquerda hoje residentes nos vizinhos



Recebido:
Aprovado:
Publicado:

Equador e Venezuela como o primeiro passo no histórico recente de intromissões na soberania destes, desintegração política regional e acirramento de rivalidades vecinais

(5) Ver interpretações do termo, discutidas em ALLMAN, T. D. Rogue State: America at War with the World. Nation Books, 2004 e BLUM, William. Rogue state: a guide to the world's only superpower. Zed Books. 2006

(6) MACHADO, Lia Osório. Movimento de dinheiro e tráfico de drogas na Amazônia. Disponível em: . Acesso em 06 jul 2010.

(7) Que segundo Machado (idem), já fazem realidade a tão desejada rota de transporte transcontinental através de pequenas, médias e grandes conexões fabricadas ao longo dos últimos 30 anos por essa logística ilícita.

(8) United States Southern Command. The Self-Propelled Semi-Submersibles Threat. Disponível em: . Acesso em 06 jul 2010. (9) Disponível em: . Acesso em 07 jul 2010.

(10) AFP, "Narco subs pose new challenge for US coast guards?". Disponível em: . Acesso em 05 jul 2010.

(11) JOINT INTERAGENCY TASK FORCE SOUTH Self-Propelled Semi-Submersible (SPSS) - Fact Sheet. EUA, 2008. Disponível em: . Acesso em 05 jul 2010.

(12) BBC MUNDO, "Guatemala apreende 10 toneladas de cocaína em submarino?". Disponível em: . Acesso em 06 jul 2010.

(13) EL PAÍS, "Submarinos, en auge para el transporte de drogas". Disponível em: . Acesso em 07 jul 2010. Fonte: <http://abcnews.go.com/Blotter/popup?id=3985733>

(14) MARINELOG, "Narco sub could have submerged to 65 ft?". Disponível em: . Acesso em 06 jul 2010.

(15) VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira et al. Amazônia azul: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.

(16) TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos. Amazônia Azul: de volta ao mar! Disponível em: . Acesso em 07 jul 2010.