

Segurança Privada na Ásia e no Sudeste Asiático

José Carlos Calazans *

Resumo

A segunda grande desmobilização militar depois da Última Grande Guerra aconteceu depois do final da Guerra Fria, entre 1988 e 1999. Só a União Soviética desmobilizou cerca de três milhões homens, e as forças do Bloco de Leste e a NATO passaram pela mesma redução. Isto significa, que uma parte desta desmobilização tão massiva foi absorvida pelas forças armadas nacionais e outra deu origem a forças privadas de segurança que se espalharam pela Europa, pelo Oriente e pela África, forças que deram origem a Empresas de Segurança Privada (ESPs) e a Empresas Militares Privadas (EMPs). Na Ásia Central, na Ásia do Sul e no Sudeste Asiático o aumento das ESPs e, por vezes, a pouca definição jurídica sobre a extensão das suas atividades em terra ou no mar, como as ligações estruturais e administrativas que as ligam ainda a forças militares nacionais, tornam as ESPs em «exércitos» ou em forças de intervenção, que podem vir a desenvolver ações sobreponentes às prerrogativas dos próprios Estados. A necessidade de uma clarificação das zonas cinzentas de ação, assim como a emergência de uma Constituição Global podem, eventualmente, ordenar não só as ações dos Estados como a existência dos «exércitos» privados de segurança. *Palavras-chave:* Private Security, State Security, Legislation, Regional and State Terrorism, Globalization of Security.

* Professor Auxiliar da Universidade Lusófona. Investigador do CICPRIS

154 *Abstract*

The second major military demobilization after the Last World War came after the end of the Cold War between 1988 and 1999. Only the Soviet Union demobilized about three million men, and NATO and NATO forces suffered the same reduction. This means that part of this massive demobilization has been absorbed by the national armed forces and another has given rise to private security forces that have spread throughout Europe, the East and Africa, forces that have given rise to Private Security Companies (PMCs) and to Private Military Companies (PMCs). In Central Asia, South Asia and Southeast Asia the increase in PMCs and sometimes the lack of legal definition of the extent of their activities on land or at sea, such as the structural and administrative links that still link them to military national and governmental forces, make PMCs into «armies» or special intervention forces, which may lead to actions overriding the prerogatives of States. The need for clarification of the gray zones of action, as well as the emergence of a Global Constitution, may eventually order not only the actions of the States, but also the existence of private security «armies».

Keywords: Private Security, State Security, Legislation, Regional and State Terrorism, Globalization of Security.

A segunda grande desmobilização militar depois da Segunda Guerra Mundial aconteceu após o final da Guerra Fria, entre 1988 e 1999. Só a União Soviética desmobilizou cerca de três milhões de homens, e as forças do Bloco de Leste e a NATO passaram pela mesma redução. Isto significa que uma parte desta desmobilização tão maciça foi absorvida pelas forças armadas nacionais e outra deu origem a forças privadas de segurança que se espalharam pela Europa, pelo Oriente e pela África, forças que deram origem a Empresas de Segurança Privada (ESPs) e a Empresas Militares Privadas (EMPs) (Farley, 2016).

O caso da Guerra da Coreia (1950-1953), que gerou a divisão do país em duas regiões, é um exemplo de como forças militares depois de desmilitarizadas não foram totalmente absorvidas pela sociedade, militarizando-a a um nível superior ao serviço de proteção prestado pelo Estado. De facto, as ESPs coreanas superaram em larga escala os efetivos policiais do Estado coreano e equiparam-se ao próprio exército regular quando EMPs.

O colapso da Coreia do Norte, se ocorrer, irá aumentar este desequilíbrio e multiplicar as fileiras de homens altamente treinados e prontos a serem contratados por ESPs e EMPs de toda a Ásia, principalmente da China e dos países com comércio marítimo sob constante ameaça da pirataria. É importante que se pense numa alternativa a um colapso do pior cenário que a península coreana já viveu em toda a sua história, porque o comércio e a indústria coreanas nunca irão conseguir absorver a imensa massa de homens altamente militarizados. Uma guerra nuclear não é a solução final para resolver problemas de conflito político, e não pode ser um *recurso de mão* quando falta a habilidade do diálogo e do bom senso.

Os problemas sociais e o empobrecimento das populações ligados ao oportunismo político dos senhores da guerra levaram as ações de segurança interna para um nível nunca visto até às zonas de influência marítima. A Ásia do Índico e do Pacífico como a África do Índico e do Atlântico não se estão a transformar numa batalha naval; continuam as tensões criadas durante a Segunda Grande Guerra, mas sem o envolvimento direto dos Estados que dantes se encontravam envolvidos até 1947. Esta realidade pode remeter-nos para uma análise política, ideológica e económica que à partida parece nada ter a ver com o tema aqui tratado. Num contexto histórico saído da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria, qualquer fenómeno de segurança em terra ou no mar

- 156 tem implícitas variáveis em torno das fronteiras geopolíticas no conceito da partilha do mundo.

Não é coincidência a reformulação da ideia do *Xadrez Euro-asiático* quando o *Eixo Atlântico* se dilui à velocidade a que os Estados Unidos da América perdem a sua hegemonia económica na Europa e no Pacífico.

Enquanto o mundo esteve concentrado na pirataria nas costas da Somália, operações militares mais sofisticadas estavam a ocorrer em Bab el-Mandeb, nas ilhas Anambas no Estreito de Singapura. A pirataria do Sudeste Asiático, que é um fenómeno histórico com centenas de anos, e que sempre foi o palco e o reino dos senhores da guerra e das tríades locais, está hoje tão bem munida como treinada que os assaltos, feitos com botes de alta velocidade e barcos de grande calado, pilham as carreiras comerciais em 15 minutos debaixo dos olhares protetores das EMPs marítimas.

As indústrias da segurança privada no mundo em conflito são hoje o palco onde se está a definir um novo mundo, não com o diálogo, mas com o combate direto a forças aparentemente identificáveis, que muitas vezes insistem em manter-se anónimas, e que o têm feito desde o final da Segunda Guerra Mundial e que a Guerra Fria ajudou a camuflar.

1. Segurança Privada Marítima

1.1. A Segurança Marítima na Malásia e na Indonésia

Desde as zonas de influência marítima às águas internacionais, dos espaços nacionais aos territórios ocupados, que os Estados têm vindo a delegar o exercício da sua segurança a empresas privadas. Várias razões estão ligadas a esta atitude, que nos poderiam lembrar os exércitos privados das Repúblicas do norte da Itália no século XVI, não fosse a procura do rigor que as legislações podem ou devem determinar, no sentido das limitações e permissões que as forças privadas têm ou devem ter.

O longo termo das atividades militares regulares ligadas à segurança dos Estados, para além de consumirem tempo útil em manobras que podem ser necessárias noutras zonas sensíveis, têm envolvido a própria segurança em operações onde empresas privadas beneficiam mais da proteção dos Estados do que os impostos que pagam a eles. A partilha desta segurança torna-se a única solução para que os Estados diminuam não só os gastos com o número e atualização constantes que

o armamento militar exige, como, por outro, lado fazer da segurança dos privados uma responsabilidade perante as comunidades, principalmente quando estas partilham zonas de trânsito e acesso sensíveis para a sobrevivência comercial, assim como para os movimentos de regulares das populações.

A primeira vez que observamos a intervenção de Empresas de Segurança Privada (ESPs), numa área de abrangência alargada envolvendo várias fronteiras políticas terrestres e marítimas, é em África e no Médio Oriente. A definição sobre estas empresas (simplesmente de Segurança Privada ou então Militar Privada)¹ desenrolou-se a partir de 2000, mas já desde essa data que as ESPs passaram a intervir no Sudeste Asiático, principalmente no setor da segurança marítima. É assim que encontramos as ESPs fazendo a segurança de barcos, portos, instalações de energia em alto mar e áreas de pesca. Dado que as zonas de conflito envolvem muitas vezes confronto direto, as ESPs acabam por ter treino e armamento militar, intervindo nesse sentido.

Devido ao desenvolvimento e ao crescimento de atividades das áreas marítimas e terrestres na Ásia, a presença das ESPs tem aumentado igualmente, não sendo incomum verificar-se a sua militarização. Este aspeto tem sido observável principalmente a nível naval, mas também terrestre na segurança das populações, acompanhando o aumento das ações terroristas do ISIS na Malásia, por exemplo.

No setor comercial, muitas companhias privadas de navegação têm requerido os serviços das ESPs e EMPs², porque simplesmente os serviços militares navais dos Estados têm de estar concentrados na defesa dos seus territórios, não tendo número suficiente para fazer escolta às carreiras que cruzam os seus mares.

Podemos dizer que desde 2000 as ESPs começaram a ter uma influência considerável na segurança do setor marítimo no Sudeste Asiático, e que o aumento do número destas empresas privadas no domínio dos mares, comparado à atividade que os piratas do Índico tinham nos séculos XVI-XVII – embora as ESPs prestem um serviço de segurança –

1. Desde há algum tempo que a discussão sobre a definição das ESPs e das EMPs tem feito correr rios de tinta. Alguns especialistas têm sugerido que as EMPs, além de oferecerem serviços de segurança, também incluem no seu arsenal treino militar, enquanto as ESPs prestam simplesmente serviços de segurança. Porém, tem-se observado que esta distinção muitas vezes é difícil de ser feita e na prática ela não funciona.
2. Ratusan Paksi (Shah Alam) é uma EMPs malaia.

158 começa a preocupar a Malásia e a Indonésia ao nível da militarização das mesmas ESPs, porque justamente a legislação sobre o que podem ou não podem fazer não se encontra claramente definida. Ora, a velocidade a que as ESPs crescem parece ser maior do que rapidez do legislador que observa inquieta e nervosamente o tráfico marítimo no Estreito de Malaca. Este é um problema constante, não apenas na região da Malásia e Indonésia, mas em ambas as zonas do Índico e do Pacífico³.

No que diz respeito à envolvente marítima, que é a mais vasta, e decorrente da experiência da intervenção das ESPs depois da Guerra no Iraque, quando estas empresas começaram a alargar os serviços durante a reconstrução do pós-guerra a nações vizinhas, elas começaram igualmente a incluir zonas costeiras e portos⁴. Foi esta experiência que aproveitaram para adaptar os seus serviços às necessidades do Sudeste Asiático. Mas os seus serviços situam-se apenas na segurança marítima comercial e não em momentos de conflito militar, apesar de vários elementos sociais, políticos e económicos estarem a levar rapidamente a uma reformulação do espaço marítimo asiático, de tal forma que a militarização das ESPs tem estado igualmente a crescer.

Com um fluxo anual na ordem de 50.000 barcos, o Estreito de Malaca torna-se uma das zonas mais importantes do mundo e a via principal de ligação ao Oceano Índico e ao sul do Mar da China. Estes corredores são altamente estratégicos não só no comércio de bens alimentares e de consumo comum (ramo automóvel e matérias primas), mas principalmente no transporte de petróleo, carregando-o desde o Médio Oriente até à China, ao Japão e a outros países do Sudeste Asiático. A importância dos serviços prestados pelas ESPs no Sudeste Asiático ao comércio marítimo cresce estrategicamente, no sentido em que Hong Kong e Singapura têm os maiores portos de contentores do mundo, seguidos pelos de Shanghai e Shenzhen. Mas as ESPs prestam igualmente serviços de segurança a carreiras de pesca e de passageiros.

3. A incerteza sobre o crescimento das ESPs no Sudeste Asiático e o perigo das suas ações privadas se sobreporem à Razão dos Estados, beneficiando da indefinição das leis ainda existente, pode levar ao mesmo perigo em que as Repúblicas italianas se encontraram, quando os exércitos privados se revoltavam por falta de pagamento, ou quando passavam para outra República porque esta pagava mais.

4. Novos requisitos de segurança financeira de acordo com alterações aprovadas pela Maritime Labour Convention (2006) só foram adotadas em 2014, tendo entrado em vigor em 18 de janeiro de 2017.

O problema da segurança das águas do Sudeste Asiático não fica por aqui, pois envolve outras questões estratégicas de enorme importância, como sejam o acesso às fontes de energia de petróleo, gás e minérios, localizados em zonas económicas subdesenvolvidas ou expostas a conflitos locais e/ou armados (Graham, 2010).

1.2. A Segurança Marítima nos Países do Índico Oriental

O Sudeste Asiático, assim como toda a vasta região do Oceano Índico (oriental e ocidental), está sob uma forte pressão da pirataria, especializada em assaltos às frotas de pesca, de carga variada ou de petroleiros. Mas há igualmente uma outra pressão exercida pelas populações que se sentem lesadas pela poluição que as empresas de exploração de petróleo e de minérios provocam nas suas terras, levando a confrontos diretos com o corpo de funcionários das empresas de exploração. Nestas circunstâncias, dadas as condições de vida e por vezes de isolamento das populações, a classificação apressada ou conveniente das empresas torna-se óbvia em associar o grito de desespero regional ao terrorismo (Liss, 2007: 135-148).

No Oceano Índico oriental, a marinha tailandesa — e não uma EPSs — encontra-se diretamente envolvida, desde a crise financeira asiática de 1997, em conter as atividades ilegais do comércio de drogas e da venda de armamento a grupos minoritários e criminosos de Myanmar — atividades controladas desde 1989 pelo senhor da guerra Khun Sa (Chang Chifu), recentemente ultrapassado por uma nova geração de traficantes mais influentes e com outras ligações à China a norte de Myanmar (Liss, 2007: 6); as atividades de defesa dos mares, por parte do Bangladesh ou da Tailândia, contrasta com a ausência dessa mesma atividade de defesa por parte de Myanmar, que controla uma larga fatia do tráfico de heroína e que a faz entrar na Tailândia a partir da sua fronteira a sul (Liss, 2011: 181).

Por outro lado, a indefinição das fronteiras marítimas entre a Índia, o Bangladesh e Myanmar, após a descoberta das jazidas de gás e de petróleo em 1990, põe em risco a segurança da região e impossibilita as atividades de defesa a partir das marinhas nacionais. Devido a este facto, vários grupos de pesca ilegal oriundos da Malásia, da Tailândia, de Myanmar e da Índia tiram partido dessa indefinição (Liss, 2011: 204). Este aspeto, juntamente com o comércio de armas e de estupefacientes, tem fragilizado a segurança e o tráfico marítimo no Índico

- 160 oriental, expondo igualmente de forma permanente uma parte da zona de influência do Sri Lanka⁵.

1.3. A Segurança Marítima nos Países do Índico Ocidental

Do outro lado do Oceano Índico, a ocidente, o Paquistão tem seguido uma política de controlo mais apertado e definido desde 1987. De facto, a Maritime Safety Agency (MSA), a primeira organização paramilitar criada para proteger as águas paquistanesas da ação da pirataria nas zonas económicas exclusivas (ZEE), tem reforçado as leis marítimas internacionais apoiando a própria marinha nacional.

No caso paquistanês, a MSA enquadra-se mais numa Empresa Militar Privada (EMP), já que ela foi criada a partir de civis que estiveram ativos nas forças armadas e aos quais o Estado paquistanês doou navios da marinha fora de serviço, mas que foram posteriormente reativados. Apesar dos recursos humanos desta unidade serem bastante reduzidos, a MSA tem dado todo o apoio à marinha costeira paquistanesa a partir das unidades estacionadas em Gwadar e Pasni (Liss, 2011: 33).

A Índia não parece confiar a segurança marítima a EPSs ou a EMPs, embora tenha forças paramilitares e forças privadas em terra (Central Armed Police Forces). Toda a sua ZEE marítima está sob o controlo da marinha e da guarda costeira (a partir dos comandos em Nova Delhi, Mumbai, Chennai e Porto Blair), que perseguem todo o tipo de atos criminosos, ao mesmo tempo que controlam a fronteira marítima com os Estados vizinhos a partir das bases estacionadas no subcontinente (Mumbai, Kochi e Vishakhapatnam) e nas ilhas Andaman, Nicobar e Lakshadweep (Liss, 2011: 32)⁶.

Ao contrário da Índia e do Paquistão, o Sri Lanka não tem forças paramilitares, baseando a defesa da sua costa e da sua ZEE na marinha (Sri Lanka Navy – SLN). Até recentemente, a SLN esteve mais

-
5. O Bangladesh conta apenas com uma guarda costeira com pouco mais de 21 anos de experiência, protegendo os portos de Chittagong e de Mongla, por onde entra e sai o comércio da maior parte do país, tentando controlar igualmente o contrabando e a pirataria.
 6. A 18 de outubro de 2013, a polícia marítima indiana de Tamil Nadu prendeu 35 forças militares americanas privadas (AdvanFort), por terem entrado nas águas nacionais sem autorização, transportando consigo no barco MV Seaman Guard Ohio, armas e munições ilegais. Este navio paramilitar de um contratador privado norte-americano foi interceptado pela Guarda Costeira Indiana, transportando ex-militares dos EUA, da Grã-Bretanha e da NATO. Foram acusados pelas autoridades indianas de várias irregularidades e levados a tribunal (CBS News, 2013).

empenhada em ações de contraterrorismo do Liberation Tigers of Tamil Eelam e só após o acordo de cessar-fogo e o regresso à paz no Sri Lanka é que o patrulhamento das águas territoriais voltou ao normal (Dharmapriya, 2012).

Há, porém, no Oceano Índico ocidental, duas zonas de patrulhamento que concentram mais a atenção dos Estados da Índia, do Paquistão e do Omã a noroeste, na defesa das suas águas e no transporte das carreias marítimas. A primeira zona é a Somália, de onde partem todas as atividades terroristas da pirataria organizada, que atacam quer as embarcações nativas do Índico, quer as do ocidente europeu e da África. A outra zona de patrulhamento é a sul, com os Estados da Índia, do Sri Lanka, do Quênia, de Moçambique e principalmente da África do Sul a manterem as suas marinhas em alerta constante. Neste sentido, em 2011, depois do sequestro do navio Vega 5 no Canal de Moçambique, a África do Sul e Moçambique estabeleceram um acordo, ao abrigo do Southern African Development Community (SADC), para resguardar às suas águas costeiras abrangendo uma área de 2.470 Km, tentando proteger o comércio de petróleo na região, estimado em 30% do tráfico de todo o mundo (Otto, 2014; Coelho, 2013)⁷.

Na defesa e no equilíbrio do Índico oriental encontram-se duas zonas de extrema fragilidade e de grande interesse estratégico: o Estreito de Malaca e a região marítima de Myanmar (incluindo as jazidas de gás e de petróleo); no Índico ocidental, a Somália e as relações nem sempre amistosas entre a Índia e o Paquistão têm mantido uma tensão e uma irregularidade constantes na região.

2. Segurança Privada Terrestre

2.1. Na China

A segurança no Sudeste Asiático têm sido *bafejada* pela *teoria da ameaça chinesa*, que se tem afirmado vigorosamente ao defender os

7. A TSU Protection Services (empresa de segurança privada terrestre e marítima da África do Sul) presta grande parte desta segurança nas áreas do transporte de petróleo e de gás.

162 seus interesses para além das ZEEs. Mas se estas ações de alargamento da influência marítima chinesa e do patrulhamento do Mar da China, se encontram sob a inteira responsabilidade da Marinha chinesa, já a segurança interna apresenta uma flexibilidade partilhada com empresas privadas recentemente criadas.

Estas jovens empresas, das quais pouco ainda se sabe, começaram a emergir num horizonte nacional e internacional há pouco mais de onze anos. Empresas que tentaram responder a um crescente ataque e perseguição à presença chinesa em solo estrangeiro no momento em que várias empresas começaram a desenvolver atividades comerciais no ocidente a partir do ano 2000. Os dois casos dramáticos mais conhecidos e recentes dizem respeito ao assassinio de onze trabalhadores chineses no Afeganistão em 2004 e ao assassinio do empresário chinês Zhang Chaolin em França em 2016.

Ao contrário das homólogas ocidentais, as EPSs e EMPs chinesas são empresas pequenas vocacionadas para serviços de escolta e proteção domésticas, dependendo diretamente do Sistema Público de Segurança do Governo chinês, o qual confere autorização e respetiva licença⁸. As EPSs e EMPs chinesas prestam igualmente serviços a empresas nacionais estacionadas no estrangeiro (em áreas de alto risco) como igualmente a indivíduos chineses. O exemplo do Iraque, onde as forças de segurança chinesas foram dispensadas pelas empresas chinesas que ali trabalhavam, preferindo a segurança de ocidentais, demonstra que as EPSs e EMPs chinesas ainda têm um longo caminho a percorrer para transmitirem a segurança necessária aos clientes nativos, apesar de uns e outros serem hábeis nas artes marciais.

Mas a segurança privada terrestre na China apresenta variáveis à escala do país, e embora ela esteja em desenvolvimento e no início da sua história, encontram-se já em competição com EPSs e EMPs globais para a defesa e proteção da famosa *Rota da Seda*. Este desafio da segurança, no seu conceito mais regional e estatal, é provavelmente o maior à escala global, tentando unir rotas marítimas e terrestres

8. Todas as empresas privadas de segurança na Ásia em geral, à semelhança das empresas homólogas ocidentais, prestam serviços numa vasta gama de atividades que inclui a guarda pessoal, empresarial, embaixadas, escolas e eletrónica, transportes de valores, segurança nos aeroportos, patrulhamento de 24 horas, mão de obra substituta, serviços de limpeza, controle de insetos e manutenção de acondicionado. O Camboja, o Laos e o Vietnã encontram-se nestas condições, tendo maioritariamente as características de EPSs.

ao longo de toda a Ásia com ligação à Europa. Neste sentido, EPSs e EMPs chinesas já estão posicionadas, oferecendo os seus serviços de proteção aos trabalhadores chineses, que se encontram a construir as autoestradas da *Rota da Seda*, as linhas férreas, as barragens e os oleodutos — «One Belt, One Road» (OBOR).

OBOR tornou-se já para as empresas de segurança privada terrestres um trabalho garantido para toda a vida e nesta *vida* encontra-se uma das maiores EPSs chinesas, o Chinese Overseas Security Group (COSG)⁹, que tem operado na segurança dos construtores de linhas férreas, oferecendo igualmente segurança a vários países, como o Paquistão, a Turquia, Moçambique, Camboja, Malásia e Tailândia. Segundo o diretor do grupo John Jiang, a empresa espera nos próximos oito anos cobrir entre 50 a 60 países.

As ligações políticas e militares tradicionais entre o Paquistão e a China permitiram que o COSG se juntasse à Maritime Safety Agency (MSA)¹⁰, na defesa e no contraterrorismo separatista. Em contrapartida o exército paquistanês prevê fornecer nos próximos anos pessoal armado na ordem dos 14.000 a 15.000 homens para proteger projetos chineses no Paquistão.

A construção do OBOR (que inclui uma das rotas secundárias da *Rota da Seda* que liga a China ao Paquistão através do Khunjab Pass – Karakoram)¹¹, tem acelerado a expansão dos serviços de segurança internacionais privados e de tal forma que algumas empresas ocidentais, como a G4S (Group 4 Securior) e a Frontier Services Group, se encontram em minoria. Na verdade, um terço da consultoria de segurança privada na China está relacionada com o OBOR e a maioria é chinesa.

2.2. No Paquistão

Tal como a China, o Paquistão segue uma política de controlo estatal sobre as EPSs e EMPs. O Army Welfare Trust representa a entidade comercial controlada pelas forças armadas paquistanesas, que presta

9. Outras duas empresas de segurança são a Weldon Security e a Dewei Security, ambas baseadas em Xangai. Uma terceira, a Shandong Huawei Security Group, fundada em 2010, estabeleceu contrato em 2016 com a empresa russa Rostec State Corporation.

10. Vid. sup. p. 7.

11. O OBOR inclui a ligação das Províncias de Yunnan e Xinjiang com o norte do Paquistão através do Karakoram, projeto nomeado por China-Pakistan Economic Corridor (CPEC).

164 serviços privados de segurança em todas as situações, mas que desenvolve paralelamente projetos de sustentabilidade económica e social em benefício do próprio exército e suas famílias e do Estado.

Composta por ramos comerciais e unidades de intervenção, o AWT atua em várias regiões através da subsidiária Askari Gards criada em 1996: dois campos de treino (Pakpattan e Okara); Army Welfare Sugar Mills (Badin); Askari Project (sapatos e lãs, Lahore); Army Welfare Mess & Blue Lagoon Restaurant (Rawalpindi); agrupamento imobiliário com três blocos habitacionais (Lahore, Badaber, Sangjani); Askari General Insurance Co Ltd (Rawalpindi); Askari Aviation Services (Rawalpindi); MAL Pakistan Ltd (Karachi); Askari Gards (Pvt) Ltd (Rawalpindi); Askaria Fuels (Rawalpindi); Askari Seeds (Okara); Askari Enterprises (Rawalpindi); Fauji Security Services (Rawalpindi); Askari Apparel (Lahore); Askari Lagoon (Faisalabad).

As relações de amizade entre o Paquistão e a China sempre tiveram êxito e sempre se basearam na máxima «higher than the mountains, deeper than the oceans, sweeter than honey, and firmer than steel». Esta relação funda-se na visão de partilha geoestratégica sobre a autoestrada de ligação à *Rota da Seda* (Karakoram Road), mas também na defesa contra as ações terroristas vindas de unidades fundamentalistas do Estado Islâmico (ISIS), que atacam no coração dos dois países ameaçando as relações económicas e diversos investimentos. Estes movimentos terroristas são conhecidos e perfeitamente identificados: o East Turkestan Islamic Movement (ETIM), o Tehreek-e-Taliban Pakistan (TTP), Lashkar-e-Jhangvi (LeJ), o próprio Daesh (ISIS), o Balochistan Liberation Army (BLA) e o Balochistan Liberation Front (BLF).

Todos estes grupos representam um perigo para o Corredor Económico Sino-Paquistanês (China-Pakistan Economic Corridor – CPEC) e para um dos investimentos mais importantes que é o desenvolvimento do porto iraniano de Chabahar, a pouca distância do porto paquistanês de Gwadar e no qual a Índia pretende investir cerca de 500 milhões de dólares numa linha férrea contornando o Paquistão, ligando o Irão à Índia pela Ásia Central e passando pelo Afeganistão.

A cooperação entre a Askari Gards e as EPSs e EMPs chinesas tem um perfil que não podia deixar de ser paramilitar, não só porque a natureza das operações envolvem a defesa nacional e internacional junto de investimentos estratégicos e económicos, como os países asiáticos em geral são tradicionalmente militarizados, como aliás a sua própria história demonstra.

2.3. Na Índia

Enquanto a China vai vendendo serviços de segurança através de EPSs e EMPs aos seus aliados (Paquistão, Rússia, Afeganistão, Angola e Moçambique), a Índia, que não nutre relações de amizade com a China nem com o Paquistão, partilha a segurança interna com EPSs, forças paramilitares nacionais e algumas globais. A Índia têm-se concentrado na sua segurança nacional e territorial, rodeada por países limítrofes que têm desenvolvido desde o final da Segunda Guerra Mundial, uma relação mais próxima com a China, como o Nepal¹² e o Paquistão.

Entre as EPSs mais importantes que asseguram proteção em todo o território destacam-se a G4S, a Armour Security Group, a Fire Ball Group, o Tops Security, a Premier Shield, a DSS Security, a Globe Security, a Pioneer Security Solution, SIS India, G7 Securitas, V-Secure Protection Services Private Limitex.

Dada a dimensão do subcontinente indiano, o mercado da segurança privada é o maior da Ásia, a proporção de polícias do Estado para cada cidadão a mais baixa e os assaltos em crescendo todos os anos. A indústria da segurança privada na Índia empregava em 2015 aproximadamente cerca de 7 milhões de pessoas, o que revela um espaço civil que as próprias forças armadas indianas nunca poderiam oferecer em termos de segurança personalizada.

Na Índia, a lei exige para qualquer negócio ou atividade comercial a presença de guardas de segurança e, por isso, as EPSs estão disseminadas em larga escala por todo o território. Além das relações sempre tensas com o vizinho Paquistão, o ataque de Mumbai, a 26 de novembro de 2008, contribuiu para que os serviços das EPSs aumentassem exponencialmente.

2.4. Na Malásia

A Malásia, a partir de 1971, produziu as regras legais para a segurança interna privada, regras que foram aumentadas e confirmadas em 2006¹³. Tal como a Indonésia, tem como religião maioritária o islamismo, o que favorece os contractos com os países homólogos do Médio Oriente.

12. No Nepal, a segurança privada está voltada para os seus próprios clientes nacionais, entre bancos e embaixadas, representações da UNESCO e ONU em Katmandu e hotéis.

13. *Laws of Malaysia. Act 27. Private Agencies Act 1971. Incorporating all amendments up to 1 January 2006.* Published by the Commissioner of the Law Revision, Malaysia under the Authority of the Revision of Laws act 1968 in Collaboration with Malayan Law Journal SDN BHD and Percetakan Nasional Malaysia BHD.

Como nas EPSs homólogas do Sudeste Asiático, dedicam-se a cobrir o seu território nacional, oferecendo igualmente treino a outras forças privadas e dedicando-se à investigação criminal, alargando e integrando os seus efetivos com homens de outras nacionalidades, oriundos de outros países asiáticos, como ex-guardas do Exército Nepalês (Gurkha Standard).

Esta unidade especial tem prestado serviços em vários países do Sudeste Asiático como no Médio Oriente, em empresas multinacionais, áreas residenciais, edifícios estratégicos, centros comerciais, fábricas, hotéis, armazéns, condomínios, centros médicos, escolas e universidades privadas, etc.

A Team Guards Security (Kuala Lumpur), a Delta Force Security Services & Consultancy (Kuala Lumpur), a Security Communication (Selangor)¹⁴, a Security Guard (Kuala Lumpur), a JSC Security Services (Selangor) e a Mahmood Security (Selangor), são algumas das EPSs terrestres mais operativas na Malásia.

2.5. Na Indonésia

A maior parte da segurança privada na Indonésia (EPSs) é não paramilitar, prestando serviço em território nacional como nas Filipinas, Bangladesh, Austrália, Indochina e América do Sul. Tal como a Malásia, tem o islamismo como religião maioritária, o que favorece os contratos com os países homólogos do Médio Oriente.

A maioria dos serviços que as EPSs indonésias prestam são serviços de consultadoria, segurança pessoal, patrulhas navais, segurança a bens, segurança a habitação, transporte de valores, investigação privada, rastreio com raio-X, correio especial, segurança informática e programação e segurança de aeroportos.

2.6. No Japão

O rápido crescimento da China nas águas de disputa com o Japão e a atual situação com a Coreia do norte têm, sem dúvida nenhuma, estimulado de forma exponencial o desenvolvimento dos equipamentos militares. Em 2015, na feira de Yokohama, foi possível ver, pela primeira vez, empresas que tradicionalmente fabricam motocicletas, carros, máquinas de lavar e computadores, apresentarem protótipos militares

14. Especializada em segurança e manutenção de sistemas computacionais e programas.

direcionados a EMPs japonesas e estrangeiras. A segurança privada parece ter entrado num outro nível de equipamentos militares altamente sofisticados e letais.

Ali pôde observar-se, também pela primeira vez, direcionados à segurança privada, submarinos silenciosos de ataque, aviões anfíbios de busca e salvamento, sistemas de radar para navios com lasers que detetam alvos inimigos que se aproximam, etc.

As empresas tradicionais Mitsubishi, Kawasaki, Hitachi e Toshiba, assim como algumas empresas militares, decidiram romper um silêncio de cerca de cinquenta anos de política pacifista japonesa imposta pelo governo e mostrar que estão dispostas a criar tecnologia que irá rapidamente ultrapassar o armamento militar convencional das forças regulares de qualquer país.

De facto, o Primeiro-Ministro Shinzo Abe terminou com a proibição de exportação de equipamentos militares e, embora a população japonesa em geral se mostre relutante com esta opção, o Governo japonês está decidido a seguir esta política, vendo na Austrália o mais próximo cliente.

Mas as novidades vão mais além no mundo das forças privadas, trazendo à luz o grupo mais tenebroso do Japão tradicional, os Yakuza¹⁵. Também eles já deixaram saber que estão interessados na indústria da segurança privada, querendo legalizar-se e oferecer os seus serviços não só no Japão, mas em todo o Sudeste Asiático.

Yoshinori Oda, o senhor dos Yakuza — Ninkyo Dantai Yamaguchi-gumi, que se desligou em 2017 do clã Kobe Yamaguchi-gumi — chegou mesmo a afirmar o seu desejo em criar uma EMPs como resposta aos ataques do Estado Islâmico que mataram cidadãos japoneses no Bangladesh e na Argélia, e para prover à segurança dos cidadãos japoneses que prestam serviço no mundo, menos nos Estados Unidos, já que aqui os Yakuza estão interditos por lei.

A emergência dos Yakuza levanta um problema concorrencial difícil de ser ultrapassado pelas EMPs ou até pelas EPSs japonesas, pois o número de ativos Yakuza é muito superior aos elementos de que dispõe qualquer empresa do ramo. Ninguém irá conseguir manter contratos

15. Os Yakuza constituem atualmente no Japão um corpo de elite composto por cerca de 58.000 homens, um dos grupos criminosos mais numerosos do mundo.

168 por muito tempo no mercado japonês da indústria da segurança, se os Yakuza forem legalizados.

EPSs como a Japan Total Security (Tóquio) ou a SECOM Home Security (Tóquio)¹⁶ – que é uma das mais antigas empresas no Japão, criada em 1962 e com atividade em Taiwan, Coreia do Sul, China, Tailândia, Malásia, Singapura, Indonésia, Vietnam, Myanmar, Filipinas, Laos, Índia, Emirados Árabes Unidos, Inglaterra, Finlândia, Suécia, Bélgica, Austrália, Nova Zelândia, Estados Unidos da América e Brasil – embora especializada em sistemas eletrônicos de segurança, verá o corpo de segurança pessoal ser simplesmente apagado pela força precisa e metódica dos Yakuza.

A segurança privada no Japão, que se desenvolveu a partir de um conceito de paz saído da experiência de Hiroxima e de Nagasaki e que sempre se vocacionou para a proteção da vida do cidadão comum, medindo o terreno livre que pisa com o território dos Yakuza, dentro das regras tradicionais japonesas, entrará brevemente num novo ciclo de cedências no campo da defesa privada. Ou as regras de defesa legal se tornam mais letais com as novas tecnologias ou os Yakuza tornam-se tão brandos como os cordeiros.

Conclusão

Apesar da complexidade da insegurança na Ásia em geral e no Sudeste Asiático em particular, é possível observar as tendências das várias forças e das suas origens no terreno de operações.

Na China e no Paquistão, porque os seus territórios confinam com zonas altamente estratégicas e que ciclicamente entram em conflito com a Índia, as empresas privadas de segurança têm ligações mais fortes aos governos e às forças armadas nacionais.

No caso dos países onde as atividades marítimas representam uma importante fatia da economia, como Moçambique, África do Sul, Índia, Malásia e Indonésia, neles as forças navais defendem as suas zonas de influência, mas partilham com as Empresas Militares Privadas (nacionais e internacionais) a defesa do comércio marítimo privado.

O trânsito internacional, por contrato, entre estas empresas, de oriente a ocidente, segue de algum modo as rotas tradicionais de

16. A segurança privada no Japão segue o mesmo padrão como em qualquer país.

migração mas também aproveita as relações de parentesco no universo religioso, como são os casos da Malásia, da Indonésia e dos países árabes.

A indústria da segurança privada apresenta um crescimento acelerado num mundo em convulsão, onde a legislação por vezes não é suficiente para delimitar as suas ações, nem o seu próprio crescimento, como no caso da Coreia do Sul, que nos últimos trinta anos viu passar a ter mais guardas privados do que polícias regulares (cf. Button, Park & Lee, 2006: 167).

O caso provavelmente mais paradoxal é o dos Yakuza quererem legalizar-se como um exército para defender cidadãos japoneses em solo nacional ou no estrangeiro. Assim sendo, não será difícil então imaginar os Taliban, o Daesh ou a mafia russa a oferecerem os mesmo serviços?

Bibliografia

- Abhyankar, J. (2006). "Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook". In: G.G. Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore/Leiden: Institute of Southeast Asian Studies/International Institute for Asian Studies, pp. 1-22.
- Amirell, S.E. (2006). "Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison Between the Straits of Malacca and the Southern Philippines". In: G.G. Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore/Leiden: Institute of Southeast Asian Studies/International Institute for Asian Studies, pp. 52- 67.
- Beckman, R.C. (2013). "Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia". In: Douglas Guilfoyle (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp. 13-34.
- Boey, D. (2005). "Ship Owners Using Hired Guns: Guards Provide Antipiracy Security for Vessels in Regional Waters". *Straits Times*, 8 April, p. 3.
- Borgese, E.M. & Baillet, F.N. (2003). "Technology Cooperation and Transfer, Piracy and Armed Robbery at Sea. A Discussion Paper in Two Parts for UNICPOLOS II". *Ocean Yearbook Online*, vol. 17, nº 1, pp. 464-511.
- Brooks, D. (2001). "Messiahs or Mercenaries? The future of International Private Military Services". In: A. Adebajo & C.L. Sriram (eds.), *Managing Armed Conflicts in the 21st Century*. Portland: Frank Cass Publishers, pp. 129-144.
- Button, M.; Park, H. & Lee, J. (2006). "The Private Security Industry in South Korea: A Familiar Tale of Growth, Gaps and the Need for Better Regulation". *Security Journal*, nº 19, nº 3, pp. 167-179.
- CBS News (2013). *India Arrests 35 from U.S. Security Firm AdvanFort's Well-*

- 170 *Armed Anti-Piracy "Mother Ship"*. Online: <<https://www.cbsnews.com/newsindia-arrests35-from-us-security-firm-advanforts-well-armed-anti-piracy-mother-ship/>> (referência de 15-10-2017).
- Chen, J. (2007). "The Emerging Nexus Between Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia Waters: A Case Study on the Gerakan Aceh Merdeka (GAM)". In: P. Lehr (ed.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*. New York: Routledge, pp. 139-154.
- Cheney-Peters, S. (2014). *Whither the Private Maritime Security Companies of South and Southeast Asia?* Online: <<http://cimsec.org/whither-the-pm-scs/10878>> (referência de 15-10-2017).
- Coelho, J.P.B. (2013). *African Approaches to Maritime Security: Southern Africa*. Maputo: Friederich-Ebert-Stiftung Mozambique.
- Dharmapriya, D. (2012). *Countering Maritime Piracy. A South Asian Perspective*. Broomfield: One Earth Future Foundation.
- Farley, R. (2016). *Could Koreans Lead a Future Generation of Private Military Firms?* Online: <<https://thediplomat.com/2016/04/could-koreans-lead-a-future-generation-of-private-military-firms/>> (referência de 15-10-2017).
- Fort, B. (2006). "Transnational Threats and the Maritime Domain". In: G.G. Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore/Leiden: Institute of Southeast Asian Studies/International Institute for Asian Studies, pp. 23-26.
- Frécon, E. (2006). "Piracy and Armed Robbery at Sea Along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands". In: G.G. Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore/Leiden: Institute of Southeast Asian Studies/International Institute for Asian Studies, pp. 68- 83.
- Ganesan, N. (2001). "Illegal Fishing and Illegal Migration in Thailand's Bilateral Relations with Malaysia and Myanmar". In: A. T.H. Tan & J.D.K. Boutin (eds.), *Non-Traditional Security Issues in Southeast Asia*. Singapore: Select Publishing for Institute of Defence and Strategic Studies, pp. 507-527.
- Graham, E. (2010). *Maritime and Continental Southeast Asia: Same Seabed, Different Dreams?* Online: <http://globalstudies.gu.se/digitalAssets/1306/1306715_maritime_security3.pdf> (referência de 15-10-2017).
- Isenberg, D. (2009). *Shadow Force. Private Security Contractors in Iraq*. New York: Praeger Security International.
- Jones, S. (2013). *Maritime Security Handbook: Coping with Piracy*. London: The Nautical Institute.
- Liss, C. (2005). *Private Security Companies in the Fight Against Piracy in Asia*. Perth: Murdoch University.
- Liss, C. (2006). "Private Military and Security Companies in the Fight Against Piracy in Southeast Asia". In: G.G. Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore/Leiden: Institute of Southeast

Asian Studies/International Institute for Asian Studies, pp. 103-133.

171

- Liss, C. (2007). "Privatization of Maritime Security in Southeast Asia". In: T. Jäger & G. Kümmel (eds.), *Private Military and Security Companies. Chances, Problems, Pitfalls and Prospects*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, pp. 135-148.
- Liss, C. (2011). *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Marchi, L. (2013). *The EU and Myanmar: Obsessed With "Security" in Southeast Asia?* London: The London School of Economics and Political Science, Centre for International Studies.
- Maritime Knowledge Centre (2013). *Information Resources on Piracy and Armed Robbery Against Ships*. London: International Maritime Organization.
- Michel, K. (2013). "Piracy and Carriage of Goods by Sea". In: Douglas Guilfoyle (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp. 296-322.
- Otto, L. (2014). *South Africa's Engagement in Counter-Piracy*. Online: <<http://www.maritime-executive.com/article/South-Africas-Engagement-in-CounterPiracy2014-11-08>> (referência de 15-10-2017).
- Rahman, C. (2007). "The International Politics of Combating Piracy in Southeast Asia". In: P. Lehr (ed.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*. New York: Routledge, pp. 183-198.
- Santos, E.M.R. (2006). "Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Philippines". In: G.G. Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore/Leiden: Institute of Southeast Asian Studies/International Institute for Asian Studies, pp. 37-51.