

Universidade de Évora - Escola de Ciências Sociais

Mestrado em Relações Internacionais e Estudos Europeus

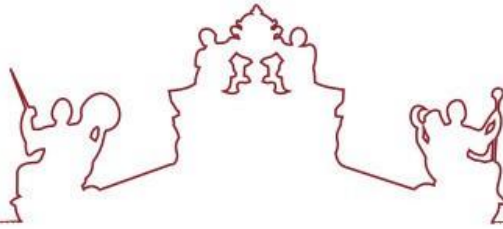
Dissertação

Segurança Aduaneira brasileira: O tráfico marítimo de cocaína no porto de Santos e o seu impacto para a Segurança Internacional.

Louise Dias Beserra

Orientador(es) / **Evanthia Balla**

Évora 2022



Universidade de Évora - Escola de Ciências Sociais

Mestrado em Relações Internacionais e Estudos Europeus

Dissertação

Segurança Aduaneira brasileira: O tráfico marítimo de cocaína no porto de Santos e o seu impacto para a Segurança Internacional.

Louise Dias Beserra

Orientador(es) / **Evanthia Balla**

Évora 2022

CONSTITUIÇÃO DO JURI

Presidente do júri: Silvério Carlos Matos Rocha e Cunha
Orientadora: Evanthia Balla
Arguente: Irene Viparelli

LOUISE DIAS BESERRA

**SEGURANÇA ADUANEIRA BRASILEIRA: O TRÁFICO MARÍTIMO DE
COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS E SEU IMPACTO NA SEGURANÇA
INTERNACIONAL.**

**Dissertação de mestrado
apresentada ao Programa de
Mestrado de Relações
Internacionais e Estudos
Europeus da Universidade de
Évora, como parte dos requisitos
necessários à obtenção do título
de Mestre em Relações
Internacionais e Estudos
Europeus.**

**Orientadora: Prof. Dra. Evanthia
Balla**

Évora 2021

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, sem ele eu não teria capacidade para desenvolver este projeto e a todos do curso de Relações Internacionais e Estudos Europeus da Universidade de Évora, por terem me acolhido de forma carinhosa. Em especial a minha orientadora e coordenadora do curso, que com grande profissionalismo conseguiu desenvolver o meu lado académico. Obrigada Prof. Dra. Evanthia Balla, por todo carinho e paciência de SEMPRE!

AGRADECIMENTO

Pensei durante vários dias o que eu escreveria nessa parte reservada aos agradecimentos e então eu resolvi escrever uma carta à Deus, em forma de gratidão por tudo que ele me proporcionou e proporciona nessa vida.

Vou iniciar agradecendo a Deus, pelos pais que Ele elegeu para serem meus, Rodinaldo Beserra e Sônia Dias, eles são minha fonte de inspiração e determinação para tudo. Em seguida eu agradeço pelo melhor irmão do mundo, Rodolfo Dias, ele é o meu braço direito na vida. Sou muito grata por me dar uma base tão boa, tão sólida, uma fonte de amor eterno. Agora que já falei sobre a minha base de vida, vou contextualizar um pouco sobre o meu progresso até o mestrado. Sou formada em Gestão em Comércio Exterior através de uma instituição muito simples que se chama Facottur e fica localizada em Olinda-PE, mesmo sem acreditar, no dia 13 de julho de 2019, recebi um e-mail da universidade informando sobre a minha aprovação e que as aulas estavam previstas para o final de setembro, do mesmo ano, para cursar Relações Internacionais e Estudos Europeus.

Fiquei muito feliz com aquela notícia e muito assustada também, pois eu não tinha dinheiro suficiente para arcar com todas aquelas despesas iniciais da viagem. Mas o Senhor sempre provê milagres em minha vida e sempre coloca anjos no meu caminho que me auxiliam na minha caminhada, meus padrinhos de batismo, Francisco Dias e Dirceane Dias, sempre estiveram ao meu lado na caminhada da vida e dessa vez não foi diferente, eles me ajudaram financeiramente. O meu diretor Danilo Malta também sempre me apoiou financeiramente e foi um ponto muito importante no meu caminho durante esses dois anos e juntamente com toda a equipe Malta Comex. Além dessas citadas inicialmente, deixo o meu agradecimento também a todos da família Dias, que sempre me emanaram boas energias, e vibrações positivas, rezando por mim a todo momento, e agradeço também aos meus amigos que sempre estiveram comigo. Além desses o Senhor também cruzou o meu

caminho com outros amores em Portugal, Theo Valois, Safira Ramos e Aline Bispo.

Toda minha estadia em Évora foi muito proveitosa, mas devido a pandemia do COVID-19, eu decidir voltar para o Brasil, voltar para perto da minha base e assim eu fiz. Chegando aqui, continuei trabalhando na Malta Comex e escrevendo essa dissertação, e eu vou lhe dizer viu Deus, que tarefa difícil, escrever um projeto do zero requer muita dedicação e disciplina. E o Senhor mais do que ninguém sabe o quanto eu sou difícil nesse quesito. Foram vários dias chorando olhando para tela do computador, foram várias noites de sono perdidas, foram várias crises existenciais, achando que eu nunca iria conseguir escrever um projeto, até de fato conseguir. Eu dei alguns trabalhos a minha querida orientadora Prof. Dra. Evanthia Balla, mas no final creio que cumprir com o papel de aluna, e estou feliz por ter mais uma história na minha vida para contar. O Senhor sempre me ensinou que certas coisas são necessários esforços tremendos, que temos que saber o que queremos para a nossa vida, para que ela possa fazer sentido, eu sempre fui muito dedicada a tudo que eu quis e sou grata por nunca ter desistido de mim e nem soltado a minha mão nessa trajetória linda e emocionante. Agora vou correr atrás de perder todos os quilos que ganhei devido a carga emocional envolvida nesse projeto, mas volto a dizer Deus, valeu a pena.

Obrigada Deus, obrigada, minha nossa senhora, por sempre interceder por mim!

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo identificar as principais lacunas existentes na Segurança Aduaneira brasileira que comprometem a Segurança internacional e o tráfico de cocaína marítimo saindo do Porto de Santos, por se tratar do maior porto brasileiro e com um grande número de apreensões diárias, que em sua grande maioria são destinadas a portos europeus. Empregando a pesquisa onde o tema principal é a “Segurança Aduaneira brasileira: O tráfico marítimo de cocaína no porto de Santos e seu impacto na Segurança Internacional”, tendo em vista a atualidade e as dificuldades desse tema, esse trabalho foi desenvolvido com a necessidade de responder ao seguinte questionamento: Qual a relevância do tráfico marítimo de cocaína no porto de Santos e qual o seu impacto para a Segurança Internacional? Para coleta de dados foi realizado um estudo de caso na atuação do porto de Santos com relação ao combate ao tráfico de drogas, utilizando o modelo qualitativo através de bibliografias já existentes, relacionadas ao tema, para conhecer e compreender o contexto do debate atual em relação ao tráfico de drogas e o seu impacto à segurança internacional, Com base na análise empírica e de conteúdo, relacionados a acordos internacionais em combate ao tráfico de drogas, relatórios da Receita Federal, relatórios do serviço de inteligência do setor público e privado.

Palavras chaves: Segurança aduaneira; Porto de Santos; Tráfico Internacional; Segurança Internacional.

BRAZILIAN CUSTOMS SECURITY: THE MARITIME TRAFFICKING OF COCAINE IN THE PORT OF SANTOS AND ITS IMPACT ON INTERNATIONAL SECURITY.

ABSTRACT

This work aims to identify the main gaps in Brazilian Customs Security that compromise the international security and maritime cocaine trafficking out of the Port of Santos, because it is the largest Brazilian port and with a large number of daily seizures, which are mostly destined for European ports. Employing the research where the main theme is the "Brazilian Customs Security: The maritime traffic of cocaine in the port of Santos and its impact on International Security", having in mind the actuality and the difficulties of this theme, this work was developed with the necessity to answer the following question: What is the relevance of the maritime traffic of cocaine in the port of Santos and what is its impact on the International Security? For data collection a case study was conducted on the performance of the Port of Santos with respect to combating drug trafficking, using the qualitative model through existing bibliographies correlated to the theme, to know and understand the context of the current debate in relation to drug trafficking and its impact on international security, based on empirical and content analysis, related to international agreements on combating drug trafficking, reports of the Federal Revenue Service, reports of the intelligence service of the public and private sector.

Key words: Customs Security; Port of Santos; International Traffic; International Security.

SUMÁRIO

1-	INTRODUÇÃO.....	9
1.1	METODOLOGIA.....	11
1.2	ESTRUTURA DA PESQUISA	11
2-	A RELEITURA DOS ESTUDOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL.....	13
2.1	O CONCEITO DE SEGURANÇA INTERNACIONAL	13
2.2	A ESCOLA DE COPENHAGEN	13
2.3	CONCEITO DE SECURITIZAÇÃO.....	15
2.4	A AGENDA ESTENDIDA.....	15
3	REEPRESÃO AO TRÁFICO DE DROGAS E O REGIME ADUANEIRO.....	19
3.1	RECAPITULAÇÃO DO HISTÓRICO DO CONTROLE SOBRE DROGAS.....	19
3.2	COOPERAÇÕES INTERNACIONAIS EM COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS	20
3.3	A COOPERAÇÃO REGIONAL SOBRE DROGAS DA UNIÃO EUROPEIA	24
3.4	UNIÃO DAS NAÇÕES SUL-AMERICANAS (UNASUL)	25
3.5	A ROTA DA COCAÍNA NAS FRONTEIRAS	28
4	DESEMPENHO DA RECEITA FEDERAL BRASILEIRA NA ADUANA.....	30
4.1	ANÁLISE DA ADUANA BRASILEIRA.....	31
4.2	HIERARQUIA DE NORMAS BRASILEIRAS	33
4.3	PRINCÍPIO LEGAL DA RESPONSABILIDADE ADUANEIRA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB)	35
4.4	REGIMENTO INTERNO DA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL (SRFB).....	36
4.5	ADMINISTRAÇÃO E JURISDIÇÃO DA ADUANA	39
4.6	CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.....	40
4.7	NORMAS DA ADUANA BRASILEIRA EM COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS	44
4.8	SECRETARIA NACIONAL DE POLÍTICAS SOBRE DROGAS - SENAD	46
4.9	MODELO DE CONTROLE ADUANEIRO	47
5	ESTRUTURA PORTUARIA BRASILEIRA E AÇÕES DO SERVIÇOS DE INTELIGÊNCIA DA SEGURANÇA PUBLICA E PRIVADA NO ENFRENTAMENTO AO TRÁFICO INTERNACIONAL.....	51
5.1	SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO	ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.
5.2	PLANO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA (PNSPP)	55
5.3	MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS	57
5.4.1	SISTEMA SUPERVIA ELETRÔNICA DE DADOS (SED)	58
5.4.2	SUBSISTEMA DE CADASTRAMENTO E CREDENCIAMENTO DE USUÁRIOS	58

5.5 GUARDA PORTUÁRIA DE SPA.....	59
5.6 SISTEMA BRASILEIRO DE INTELIGÊNCIA (SISBIN)	59
5.7 A INTELIGÊNCIA NO COMBATE AO CRIME ORGANIZADO	61
5.8 INTELIGÊNCIA GOVERNAMENTAL - O PAPEL DA ABIN	62
5.9 INTELIGÊNCIA POLICIAL	63
6. O PORTO DE SANTOS E O COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS	65
6.1 DIFICULDADES DA PESQUISA.....	65
6.2 ESTRUTURA PORTUÁRIA DO PORTO DE SANTOS.....	65
6.3 SISTEMA DE SEGURANÇA PORTUÁRIO DE SANTOS.....	67
6.4 O TRÁFICO DE COCAÍNA NA REGIÃO DO PORTO DE SANTOS ATRAVÉS DA MÍDIA	69
6.5 O MECANISMO UTILIZADO PARA O TRÁFICO DE DROGAS NA REGIÃO PORTUÁRIA DE SANTOS	73
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	76
REFERÊNCIAS.....	79

1- Introdução

O narcotráfico como uma questão de Segurança Internacional, após o final da Guerra Fria e a sua consequência no sistema internacional revelaram a exigência de novas pesquisas sobre a segurança internacional, grande parte porque questionaram a teoria clássica das relações internacionais, que tinha como predominante o realismo. Especificamente na Europa, a academia iniciou debates novos sobre a segurança internacional, como também sobre a efetividade das tradicionais teorias das relações internacionais e estudos sobre a paz. Após insatisfações com a rígida teoria tradicional, a teoria realista, que via apenas o Estado e suas questões militares como foco principal da segurança, foi criada a Escola de Copenhague em 1985, inicialmente chamada de Copenhague Peace Research Institute (COPRI). Segundo os teóricos Barry Buzan e Lene Hansen (2012), a pesquisa em segurança internacional evoluiu e os estudiosos de segurança não a veem mais apenas como uma questão de defesa ou guerra, destacando que a agenda internacional de segurança não inclui apenas o setor militar, mas, também, questões dos setores políticos, econômicos, societal e ambiental.

Levando em conta essa base teórica, o presente trabalho propõe uma análise ao tráfico de cocaína através do Porto de Santos. Temas relacionados ao tráfico internacional de um modo geral é pouco debatido, entre os artigos e livros disponíveis atualmente no mundo, como veremos nos próximos capítulos principalmente quando falamos no combate ao tráfico de drogas. O tráfico internacional de drogas é um grande dilema que os países desenvolvidos e subdesenvolvidos enfrentam no novo século, o assunto é complexo e difícil de ser solucionado, passando a fazer parte da agenda internacional e na agenda brasileira. Na agenda internacional o tema surgiu discretamente no início do século XX, no ano de 1909 realizou-se a Conferência de Xangai, com o objetivo de discutir a produção e o comércio de ópio. No ano de 1912 a Conferência de Haia, com documentos sobre restrições à produção e venda de ópio e coca. Em 1925 e 1931 ocorreram duas

conferências em Genebra e Suíça. Em 1963 a Conferência Contra o tráfico ilícito e, em 1961 a convenção Única sobre Drogas.

As Organizações das Nações Unidas (ONU) no ano de 1961, organizou a primeira convenção antidrogas e no ano de 1972, se tornou um protocolo entre os subscritores. Mais tarde, em 1988 a ONU promoveu a Convenção contra o tráfico ilícito de Drogas Narcóticas e Substâncias psicotrópicas. Em 1990 a ONU estabeleceu o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes (UNODC), com o principal objetivo de implementar medidas que reflitam as três convenções internacionais de controle de drogas crime organizado transnacional e a corrupção.

Na agenda nacional, o Brasil com o intuito de adotar na nova agenda global, alinhou seus discursos e práticas, incluindo tal abordagem em suas políticas públicas, desde a Convenção de Ópio de 1912, pelo Decreto nº 11.481/15, tornando-se um ator ativo na formulação de regime internacional de proibição das drogas, influenciando e sendo influenciado por seu desenvolvimento. No ano de 1921, as categorias de toxicomania e entorpecentes, foram enquadradas pela legislação nacional sob a Lei de nº 4.294/2, Decreto nº 14.969/21, quando passou a ser prevista a pena de prisão para aqueles que traficam cocaína, ópio, morfina e seus derivados (Torcato, 2013)

Tendo em vista a atualidade e as dificuldades desse tema, esse trabalho foi desenvolvido com o objetivo de identificar as principais lacunas existentes na Segurança Aduaneira brasileira que comprometem a Segurança Internacional, analisada através do Porto de Santos, por se tratar do maior porto brasileiro e com um grande número de apreensões diárias, que em sua grande maioria são destinadas a portos europeus, empregando uma pesquisa onde o tema principal é a "Segurança Aduaneira brasileira: O tráfico marítimo de cocaína no porto de Santos e seu impacto na Segurança Internacional", com a necessidade de responder ao seguinte questionamento: Qual a relevância do tráfico marítimo de cocaína no Porto de Santos e qual o seu impacto para a segurança Internacional?

Antes de discriminar como será elaborada a pesquisa, a autora considera de extrema importância destacar que o presente trabalho não pretende de forma alguma esgotar a matéria tratada, devido a sua

complexidade, nesse sentido, o trabalho proposto se limita ao entendimento da Aduana Brasileira e suas legislações que tratam o combate do tráfico de drogas, a estrutura portuária brasileira, bem como a rota do tráfico marítimo através do Porto de Santos e o impacto na Segurança Internacional

1.2 Metodologia e Estruturas da pesquisa

Utilizando o modelo qualitativo através de bibliografias já existentes relacionadas ao tema, relatórios da Receita Federal, relatórios do serviço de inteligência do setor público e privado, informações fornecidas pelo Complexo Portuário de Santos e documentos relacionados a acordos internacionais em combate ao tráfico de drogas, procurando atingir a resposta da pergunta de pesquisa: Qual a relevância do tráfico marítimo de cocaína no Porto de Santos e qual o seu impacto para a segurança Internacional?

Para coleta de dados foi efetuado um estudo de caso na atuação do porto de Santos relacionado ao combate ao tráfico de drogas, devido a sua complexidade dimensional, o Porto de Santos necessita de uma estrutura de segurança que envolve o político, o econômico e os seus vários entes envolvidos por ser o maior complexo portuário da América Latina, responsável pela movimentação de ¼ da balança comercial do país.

Procurou-se nortear a pesquisa nos seguintes objetivos específicos:

- 1) Analisar regulamentos, normas e leis aduaneiras, em combate ao tráfico marítimo internacional;
- 2) Avaliar o impacto do tráfico de cocaína para a segurança internacional.
- 3) Compreender a estrutura e ações de inteligência de Segurança Pública e de Organizações de Segurança privada na região do Porto de Santos;

Para obter os objetivos específicos a pesquisa divide-se em sete principais capítulos.

Como pode ser visto, o primeiro se torna a introdução desse estudo, evidenciando o narcotráfico como uma questão de Segurança Internacional, destacando a evolução nos estudos de Segurança Internacional e a complexidade de combate ao narcotráfico através do Porto de Santos.

No segundo capítulo pode-se analisar uma reinterpretação dos Estudos de Segurança Internacional, evoluindo a partir evolução teórica dos seus conceitos e terá como base a obra de Barry Buzan e os outros autores associados a ele através da Escola de Copenhagen de Relações Internacional, para compreender a securitização do narcotráfico.

O terceiro capítulo é dividido em duas fases, a primeira é destinada a compreender o regime internacional de controle ao tráfico de drogas, observando o empenho norte-americano em tornar o tema das drogas uma questão internacional, por meio de debates em foros internacionais e convenções sobre o tema, e a segunda fase é destinada a compreender o fluxode entrada de drogas no Brasil, através da utilização das fronteiras brasileiras como principal chave de acesso, especificando as rotas que facções criminosas costumam utilizar para que a carga chegue ao Porto de Santos.

Posterior no quarto capítulo compreende-se sobre a capacidade legal que estabelece a competência da Receita Federal Brasileira (RFB), e dos seus auditores fiscais para cumprir com os seus poderes vinculados à administração Aduaneira Brasileira, demonstrando que o Brasil possui uma extensa jurisdição aduaneira, através de regulamentos, normas e leis voltadas ao combate ao tráfico de drogas, porém para, além disso, o Brasil necessita solucionar problemas internos do regime de segurança aduaneira decorrentes do tráfico de cocaína e de outros delitos.

O quinto capítulo aborda a estrutura portuária brasileira e os serviços de inteligência de segurança do setor público e organizações do setor privado, em enfrentamento ao tráfico internacional de drogas, em exclusividade na região portuária de Santos, baseando-se em leis nacionais reguladoras.

No capítulo sexto serão apresentados resultados de pesquisas realizadas em sites oficiais do Governo Federal e nas mídias, obtidos nas operações de repressão ao contrabando, tendo como base o anuário Balanço Aduaneiro, edições de 2017 a 2020, destacando a estrutura porto de Santos ea relevância do tráfico de drogas do local.

Por fim, o sétimo capítulo contém as considerações finais da pesquisa.

2- A RELEITURA DOS ESTUDOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL

Iniciamos o trabalho com a abordagem teórica, com o objetivo de apresentar seus princípios, conceitos para análise proposta pelo trabalho farão uma releitura dos Estudos de Segurança Internacional após a Segunda Guerra Mundial. Dedicando uma atenção especial para duas mudanças paradigmáticas: a ampliação do conceito de Segurança Internacional que ocorre nas décadas de 1960 e 1970; e os estudos abrangentes e regionalizados que surgem após a expansão da agenda de Segurança Internacional que surgiu após o fim da Guerra Fria

2.1 O conceito de Segurança Internacional

O conceito de segurança, embora amplamente aplicado, não tem uma definição única e estática. Existem várias abordagens que visam especificar isso, dessa forma, partem de argumentos diferentes, as vezes analisado por um viés político-material, em que o poder é derivado de recursos econômicos e bélicos, em outros momentos é analisado através de uma perspectiva emancipatória, a qual prioriza a promoção da justiça e dos direitos humanos por intermédio da cooperação entre agentes (Williams, 2008). De acordo com Paul Williams (2008), os estudos tradicionais de segurança internacional são, em parte, uma consequência teórica das motivações dos seus desenvolvedores. Dessa forma é importante notar que a definição de segurança internacional é um conceito de necessidade política, pois desempenha um papel essencial sobre a alocação de recursos do sistema entre os estados (WILLIAMS, 2008).

2.2 A Escola de Copenhagen

Inicialmente coordenada por Barry Buzan, Lene Hansen, Ole Wæver e Jaap de Wilde, a Escola de Copenhagen, nascido da insatisfação com a fixação da teoria tradicionalista, o realismo vê apenas o Estado e seus problemas militares como foco principal das questões de segurança. Durante as décadas de 1970 e 1980, essa insatisfação foi estimulada pelas agendas

internacionais ambientais e econômicas. De acordo com Buzan; Wæver e Wilde (1998) existiam o receio de que questões não militares se transformassem em questões de segurança e causassem efeitos inoportunos e prejudiciais nas relações internacionais.

Ao longo da era da Primeira Guerra Mundial, da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria, o campo das Relações Internacionais utilizou duas teorias principais, o realismo e liberalismo. Segundo Buzan e Hansen (2009) há quatro questões centrais que estruturam o debate teórico sobre segurança internacional nos contextos do pós-guerra e da Guerra Fria, a primeira delas é se o Estado é realmente um ativo para a pesquisa de segurança, a segunda questão é se as ameaças internas, bem como as externas devem ser incluídas questões de segurança, a terceira é se os estudos de segurança devem estender a análise para além do setor militar e do uso da força, e em última análise, se as preocupações de segurança estão relacionadas à dinâmica de ameaças, perigos e urgências.

Segundo os autores, existem três grandes diferenças na evolução dos estudos de segurança internacional, principalmente após a Segunda Guerra Mundial e na compreensão do conceito de segurança. A primeira distinção ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, quando as questões políticas e sociais se abriram e os estudiosos de segurança não as viram mais como defensivas ou apenas relacionadas à guerra. A segunda modificação ocorreu na abordagem para resolver novos problemas, as armas nucleares, as disputas nucleares tornaram-se a arte de evitar a guerra, mas não ser derrotado ou coagido militarmente. A terceira grande mudança é a presença aprimorada de personagens civis, exigindo novas especialidades para paralisar o oponente e atacar os problemas econômicos do inimigo. Segundo Vila e Santos (2011), a academia liderou uma agenda de atualização dos estudos de segurança internacional, mantendo certa fidelidade e continuidade aos princípios fundamentais do realismo, ao mesmo tempo em que incorporava características sociológicas, maior complexidade e variedade para inovar.

2.3 Conceitos de Securitização

Baseia-se na interação entre agentes e estruturas sociais e é considerada uma versão extrema da politização. Segundo Vila e Santos (2011), para melhor compreensão da securitização foi criada a classe de operações, das quais três se destacam: 1) Objetivos referente, é um sujeito visto como uma ameaça existencial; 2) Agente de securitização; é um ator que afirma existir uma ameaça ao referido objeto; 3) Atores funcionais, que não pertencem aos dois primeiros grupos, mas participam direta ou indiretamente da dinâmica de segurança da indústria.

Buzan, Waever e Wilde (1998), argumentam que, o referente segue um caminho de não politizado para politizado e, então, para securitizado, podendo a qualquer momento retroceder, o que é denominado desecuritização.

Ainda segundo os autores, quando um assunto é considerado uma ameaça existencial a um grupo ou instituição é considerado uma questão de segurança. A securitização não é imposta, a chave para a securitização é que o referente deve ser discutido e debatido previamente para que ressoe o suficiente para ganhar legitimidade. É preciso defender a necessidade de medidas urgentes para demonstrar que a situação chegou ao ponto sem volta, para permitir que o público aceite e legitime para que as ações possam ser tomadas.

Analistas da Escola acreditam que a pesquisa de segurança se baseia em uma agenda ampliada que abrange departamentos que auxiliam na análise de casos, sendo necessário ter em mente que a presença de ameaças e medidas de emergência. Em outras palavras, há uma diferença entre a ameaça politizadas e ameaças securitizadas.

2.4 A agenda Estendida

A percepção de que os estudos de segurança são fundamentados em uma agenda estendida, é uma perspectiva de descontinuidade com a teoria Realista, porque admite apenas que questões de segurança estão relacionadas com o setor militar. Na Escola de Copenhague diversos teóricos afirmam que

questões de segurança devem ser analisadas de forma mais ampla, incluindo os cinco setores: econômico, político, social, ambiental e militar.

O setor militar seria a relação entre as autoridades, que tem como objetivo o Estado. Observa-se que o método de securitização se encontra mais avançado, uma vez que o domínio do uso da força pelo Estado, fez com que o setor tenha se tornado o representante oficial das ameaças à segurança nacional. A segurança militar requer ações mútuas em dois níveis, sendo o primeiro as capacidades ofensivas e defensivas da Estados. A segunda é a competência dos Estados perceberem a capacidade e intenções um do outro.

As preocupações de segurança nessa área giram em torno da capacidade dos governos se defenderem contra ameaças militares internas e externas, mas também podem incluir o uso da força militar para proteger os nações e governos de ameaças de não militares. Segundo Buzan (2012), as ameaças externas são entendidas como questões relacionadas à integridade territorial, não como o território que está sendo securitizado, mas como questões específicas que o ameaçam. E por razões internas, a segurança militar é a capacidade de tomada de decisão da elite para manter a máquina governamental e funcionamento.

Os autores Buzan, Waeber e Wilde (1998) entendem que política é um comportamento humano cuja finalidade é governar um grande grupo de pessoas. A política é considerada a estabilidade da organização social, baseada em ameaças a segurança da soberania do nacional. Como as ameaças podem ser integradas no setor militar, as ameaças levantadas no setor político serão de natureza não militar. Segurança política refere-se a dois aspectos distintos, a primeira voltada para ameaças não militares semelhantes a unidades políticas que não sejam o Estado. E em segundo lugar, pode-se considerar a política para defender os aspectos de referência do sistema, como a sociedade internacional ou o direito internacional. Segundo os autores, o setor é primeiro lugar onde a segurança em nível individual surge na agenda de segurança. Além dos Estados, os envolvidos do setor político podem ser: blocos de integração regional; grupos organizados em forma não estatal; e, movimentos transnacionais que podem mobilizar a fidelização de apoiadores. Todas essas referências, com a força, estão hábeis a realizar securitização.

O setor de segurança social está relacionado com a estabilidade da organização governamental, do sistema e da ideologia que dá lealdade ao governo e ao Estado. No entanto, nem sempre as fronteiras das questões sociais correspondem às fronteiras do Estado, pois Estado e sociedade são diferentes. Enquanto a integração social é um fenômeno diferenciador que não limitado a questões territoriais, os Estados são territorialmente vinculados. De acordo com Buzan; Wæver; Wilde (1998), definem que uma sociedade é o conceito de comunidade de um grupo específico, que se identificam como membros. E essa identidade é de uma organização política baseada no Estado distinto. O objeto referente deste setor está vinculado a grupos formados por lealdade e devoção que muitas vezes apresentam argumentos socialmente construídos para demonstrar uma ameaça a sua existência e identidade.

No Setor econômico também existem dificuldades na definição das ameaças, devido a decisões ideológicas inconciliáveis, o que torna sua análise controversa. Um outro desafio é a luta capitalista que mantém a constante concorrência, sendo o capitalismo dominado pela insegurança. Uma ameaça na esfera econômica é caracterizada no momento em que ultrapassa a mera esfera econômica, estendendo-se para as esferas militar e política.

O domínio do modo liberado no mundo veio com o desenvolvimento da economia política, e com ele veio o domínio da agenda liberal, que concentra sua energia no comércio, produção e finanças. Com isso desenvolveu várias agendas de questões específicas sobre a segurança econômica, abrangendo os seguintes temas: 1) A capacidade militar global, ou mais ampla, a relação entre economias de Estados e mobilização; 2) A expectativa de que as dependências econômicas no mercado global sejam analisadas para fins políticos ou, de forma mais ampla, as questões de segurança do abastecimento, tendo em vista que os Estados abandonaram a segurança do ineficiente sistema de autossuficiência para a insegurança do competente sistema de dependência de fontes externas de abastecimento; 3) O receio de que o mercado global gere mais perdedores que vencedores, assim podendo ocorrer uma desigualdade muito alta; 4) O medo do lado sombrio do capitalismo e da abertura comercial, que podem gerar o comércio ilegal, o comércio de tecnologia militar significativo e a pressão nos recursos naturais criada pelo aumento da industrialização e o consumo em massa; 5) O

temor de que a economia internacional mergulhe em uma grande crise por conta de uma combinação de uma liderança política fraca, medidas protecionistas e instabilidade estrutural no sistema financeiro global. (BUZAN; WAEVER; WILDE, 1998).

E por último, o setor ambiental. Nas últimas décadas as questões ambientais surgiram como parte da agenda internacional dos Estados. Descobriu-se que o progresso humano e a própria vida humana são condicionadas pelo ambiente. O setor tem dois objetos de referência, o primeiro é o meio ambiente, que é considerado uma agenda científica, e as vezes é incorporada por atividades científicas e não governamentais. A segunda é a qualidade de vida, que é considerada como uma agenda política, governamental e intergovernamental por natureza, incluindo processos decisórios público e políticas que atendam as preocupações ambientais.

As duas agendas são socialmente construídas, à medida que a agenda científica se refere a avaliação autorizada de ameaças para a securitização e dessecuritização, a agenda política lida com a criação de preocupação na esfera pública e como estas ameaças afetam os meios coletivos.

3 REPRESSÃO AO TRÁFICO DE DROGAS E O REGIME ADUANEIRO

Esse capítulo é dividido em duas fases, a primeira é destinada a compreender o regime internacional de controle ao tráfico de drogas, analisando o empenho americano em transformar o tema das drogas uma questão internacional, por meio de debates em foros internacionais e convenções sobre o tema com a visão do proibicionismo, analisarão também o Observatório Europeu das Drogas e da Toxicod dependência (EMCDDA a União das Nações Unidas Sul-Americanas (Unasul), que é uma organização reconhecida pela ONU que tem como principal objetivo facilitar as relações entre os 12 países da América do Sul, incluindo a maneira participativa e consensuada do combate ao tráfico de drogas. A segunda fase é destinada a compreender o fluxo de entrada de drogas no Brasil, através da utilização das fronteiras brasileiras como principal chave de acesso, especificando as rotas que facções criminosas costumam utilizar para que a carga chegue ao Porto de Santos e o mecanismo utilizado pelas organizações criminosas para inserir a droga em cargas de terceiros dentro do porto com destino a portos Europeus.

3.1 Recapitulações do histórico do controle sobre drogas.

Antes de ser uma ideologia mundial, tratar problemas relacionados a drogas, utilizando o método do proibicionismo, é uma ação moral e política, que define que o Estado deve, por meios de legislação própria, pode censurar determinadas substâncias e conter seu consumo e comercialização.

No século XIX, nos EUA, iniciou-se o movimento político do proibicionismo, por meio de alianças entre igrejas católicas e protestantes, que adotavam medidas repressivas às práticas contra a moral e os bons costumes. Coagidos pela opinião pública, inúmeros decretos municipais e estaduais, parecidos entre si, foram executados, a partir de 1875 em 27 estados norte-americanos, para limitar o comércio e consumo destas drogas (Silva, 2013).

No ano de 1905, os EUA, sob o controle da administração Filipina e apreensivo com o consumo local de ópio, optaram por legitimar uma lei para

censurar a livre comercialização do psicoativo nas Ilhas. Seguros pelo êxito conquistado, os norte-americanos se empenharam a criar um regime global sobre o tema, obrigando as potências coloniais europeias, envolvendo os países produtores e consumidores. Silva (2013) aponta que os motivos da ação dos EUA, vai além das preocupações com a saúde do mundo.

O governo em Washington compreendeu desde do início do controle do comércio de ópio seria um meio de minar a preferência Europeia sobre comercial gera China. Com efeito, a manutenção do status que não favorável: os arranjos criados pela Guerra do ópio não apenas excluíram as companhias de navegação norte-americanas do mercado chinês, como também resultavam prejudicando o comércio “legítimo” com o Império, ao restringir o poder aquisitivo de sua população. Além disso, as relações com a China eram difíceis desde a proibição, em 1887, a que americanos não nativos investiram no comércio de ópio para os EUA. Somou-se a essa situação o boicote de produtos americanos na China, iniciado em 1905 em retaliação contra o tratamento dispensado aos imigrantes chineses nos EUA. Nessas condições, o governo de Theodore Roosevelt formulou um método destinado a atenuar os ressentimentos chineses, prejudicar os ingleses e minar a barreira europeia no comércio com a China: liderou a organização da primeira conferência internacional sobre drogas, de sua parte, a China foi imediatamente cobrada pelo auxílio norte-americano, recebendo uma lista de demandas que incluía a revisão de acordos tarifários bilaterais (SILVA, 2013).

Embora não imponha nenhuma obrigação por parte dos Estados a Conferência de Xangai, de 1909, foi o primeiro marco na história do sistema internacional de controle às drogas, cuja característica central a defesa da ilegalidade para qualquer forma de uso que não seja médico (Rodrigues, 2008).

3.2 Cooperações internacionais em combate ao tráfico de drogas

O combate ao tráfico de drogas é uma dificuldade mundial, de acordo com informações da Organização das Nações Unidas, Estados gastam anualmente expressivas somas no combate a este crime através de acordos e convenções firmados na esfera internacional. Para que se tenha êxito no combate ao tráfico, é necessária uma cooperação de ações integradas que

envolvam órgãos estatais dos países afetados, realizando o mapeamento das rotas e dividindo responsabilidades entre nações produtoras, distribuidoras e receptoras das drogas.

O processo de unificação das legislações internacionais é uma tendência mundial, porém cada Estado tem seus objetivos individuais e que se tornam um obstáculo para que a unificação aconteça. Antes de mais nada, os Estados precisam conciliar interesses de valores, culturas, posturas éticas e outros fatores que estimulam a evolução humana. A lucratividade do tráfico de drogas motiva também ao tráfico de armas e juntos, esses comercio ilegal se destacam como os principais agentes de violência mundial.

A Organização das Nações Unidas (ONU), foi o autor pela regulamentação dos tratados internacionais sobre o tema, que estão em vigor desde 1912. O estatuto internacional das drogas é formado por três convenções internacionais:

A Convenção Única sobre Entorpecentes, assinada na cidade de Nova York, em 30 de março de 196, é composta por 51 artigos e uma lista de quatro anexos, nas quais foram classificados os riscos do uso de medicamentos à base de drogas. A convenção tinha como principal o estatuto contemporâneo, é resultado da unificação e simplificação dos tratados internacionais vigentes sobre o controle de drogas desde 1912 e 1953. Agora reunidos em um único documento, todos os tratados e protocolos anteriores foram unificados pela Convenção Única, com o objetivo de organizar e simplificar as normas internacionais de controle de drogas.

A Convenção sobre Substâncias Psicotrópicas, assinada em Viena, no ano de 1971, devido ao aumento da diversidade de drogas inseridas no mercado, particularmente as sintéticas e os alucinógenos. Elaborada sob base de 33 artigos da Convenção Única, expondo vários pontos em comum, como o compromisso em definir o uso de drogas a fins médicos e científicos, a interpretação maligna das drogas e a universalidade para combatê-la, além da adoção de medidas para garantir o fornecimento de tais substânciasunicamente por meio de prescrição.

A convenção também determinou, em suas decisões gerais, o propósito de distinguir os agentes do mercado ilícito e dos consumidores da

droga, criando medidas administrativas e educativas, diferenciando a pena de privação de liberdade, como pode ser visto nos Art. 20 e 22 a seguir:

1. As partes tem todas as medidas sustentáveis para impedir o abuso de substâncias psicotrópicas e para a pronta identificação, tratamento, pós tratamento, educação, reabilitação e reintegração social das pessoas envolvidas, e deverão coordenar seus esforços para tais fins. 3. As partes darão assistência às pessoas cujo trabalho exige uma compreensão dos problemas oriundos do abuso de substâncias psicotrópicas e de sua prevenção, e promoverão, também, a compreensão desses problemas entre o público em geral, se houver risco de que o abuso da substância venha a ser generalizado. (NAÇÕES UNIDAS, 1971).

Outra solicitação da convenção foi o Art. 10.que ressalta a obrigação da organização de proibir a publicidade relacionada a substâncias psicotrópicas para o público em geral. É obrigatório que sejam apresentados, nos rótulos e folhetos de acompanhamento, a advertências e avisos adequados a cada substância, tal como diz na convenção:

1. Cada parte deve exigir, levando em consideração quaisquer regulamentos ou recomendações pertinentes da Organização Mundial da Saúde, o cumprimento das instruções para utilização, inclusive cautelas e avisos, a serem opostos sobre as etiquetas, quando isso for praticável, ou, em qualquer caso, na bula que acompanha os pacotes para a distribuição a varejo de substâncias psicotrópicas, que sejam necessárias, em sua opinião, para a segurança do usuário (NAÇÕES UNIDAS, 1971).

Uma vez que as drogas relevantes a serem proibidas, não seriam capazes de causar dependência, o novo tratado as regulamentou como alteradoras do estado da mente ou psicotrópicas. Reduzindo assim, a disponibilidade de grande parte dos psicoativos utilizados legalmente desde os anos 30.

E por último a Convenção de Viena ou Convenção Contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas, de 1988. Por causa do crescimento do narcotráfico a ONU intimou outra conferência realizada em Viena, para debater sobre a nova questão, salientando substancialmente a responsabilidade dos países de aplicar punições aos infratores e combater todos os tópicos legais da produção, posse e tráfico de drogas. Constituído com base em 34 artigos, entrou em vigor no ano de 1990 e provou ser uma ferramenta poderosa na luta internacional contra o tráfico de psicoativos.

Envolvidos na convenção profundamente preocupadas com o crescente efeito devastador do tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópicas nos diversos grupos sociais e, em particular, com a utilização de crianças em várias regiões do mundo como mercado de consumo e para fins de produção, distribuição e comércio ilícitos de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, o que constitui um perigo de gravidade incalculável; reconhecendo que o tráfico ilícito é uma atividade criminosa internacional cuja eliminação exige uma atenção urgente e a maior prioridade [...] pois é fonte de rendimentos e fortunas consideráveis que permitem às organizações criminosas transnacionais invadir, contaminar e corromper as estruturas do Estado, as atividades comerciais e financeiras legítimas e a sociedade a todos os seus níveis (NAÇÕES UNIDAS, 1988)

Após a Convenção, as prioridades da comunidade internacional na gestão do problema das drogas mudaram, mudando o foco para os esforços de eliminação do tráfico ilícito e identificando-o como uma atividade criminosa internacional que requer a atenção urgente. Essa urgência decorre de uma investigação sobre o preâmbulo, o tráfico de drogas e outras atividades criminosas organizadas que são relacionadas, que prejudicam as economias legítimas e atrapalham a estabilidade, segurança e soberania dos Estados. As questões relacionadas às drogas começam a serem vistas como críticas para a segurança nacional e internacional, tornando o regime ainda mais punitivo.

O tratado determina uma série de responsabilidades aos Estados, para que possam ser cumpridas em suas legislações penais nacionais. O Art. 3 determinam os Estados a definirem como infração penal, em suas legislações domésticas, todos os aspectos do tráfico ilícito das drogas controladas pelas listas das convenções anteriores. São detalhadas as atividades a serem criminalizadas em uma lista que inclui:

A produção, o fabrico, a extração, a preparação, a oferta, a venda, distribuição, [...] transporte, importação ou exportação de qualquer estupefaciente ou substância psicotrópica contrária às disposições da Convenção de 1961 ou da Convenção de 1971, bem como o cultivo de papoula do ópio, arbusto de coca ou da planta de Cannabis, a fim de produzir narcóticos; a posse ou compra de qualquer estupefaciente ou substância psicotrópica com a finalidade de fazer qualquer das atividades acima, a organização, gestão ou financiamento de qualquer das infrações [enumeradas anteriormente] e lavagem de dinheiro procedente do comércio ilegal de estupefacientes e substâncias psicotrópicas (NAÇÕES UNIDAS, 1988)

O tratado também relata uma ampla gama de medidas práticas, principalmente coercitivas, a serem adotadas pelas autoridades, tais como

punição apropriadas para crimes relacionados ao narcotráfico; classificação nas leis domésticas de crimes conexos, particularmente lavagem de dinheiro; assistência mútua legal; cooperação internacional e assistência para os Estados de trânsito; controle de substância precursoras, matérias e equipamentos utilizados na fabricação de drogas.

O Art. 03, por fim, destaca que, a convenção trata de questões de consumo e obriga os Estados a criminalizar a posse, compra e cultivo de entorpecentes ou de psicoativos para o consumo pessoal. Portanto, o consumo deixa de ser um comportamento de obrigação doméstica, tornando-se um assunto internacional.

A junção das três convenções consolida o proibicionismo como o modo de tratar a questão das drogas no mundo.

3.3 A cooperação regional sobre drogas da União Europeia

No ano de 1993 a União Europeia assinou o Tratado de Maastricht, que ampliou os horizontes da cooperação europeia, que antes era restrito apenas a assuntos econômicos. Apenas em 1989, o conselho Europeu criou o Comitê Europeu para a Luta contra a Droga (CELAD), através de uma proposta apresentada pelo presidente francês François Mitterrand, por indivíduos nomeados pelos Estados membros como coordenadores das políticas nacionais sobre drogas, além de um representante da Comissão. O CELAD atua como um órgão consultivo dos países membros e discute uma ampla gama de questões relativas às drogas. Embora não detivesse formalmente vinculação organizacional com o Conselho, o CELAD se reportava diretamente a ele, o que significava que os coordenadores nacionais das políticas de drogas tinham um canal de acesso direto ao órgão regional (CHATWIN, 2003).

Com base em planos no CELAD, o Conselho Europeu adotou os primeiros Planos de Ação para combate às Drogas em 1990 e 1992. Criando o Observatório Europeu das Drogas e da Toxicodependência (EMCDDA), que é definido como o órgão de referência para informações sobre drogas na Europa. O principal objetivo do EMCDDA é fornecer à União Europeia e aos seus Estados-membros uma imagem objetiva das questões relacionadas com a droga na Europa e fornece uma base científica sólida para sustentar o debate

sobre esta matéria. Atualmente, oferece aos líderes políticos os dados de que estes necessitam para formularem leis e estratégias esclarecidas. Ajuda igualmente os profissionais e técnicos que trabalham nesta área a identificarem com precisão as boas práticas e os novos domínios de investigação (EMCDDA,2021).

Com relação às medidas para produção e tráfico de drogas, os países da União Europeia contam com o apoio da Comissão e da EUROPOL, para combater o tráfico de drogas, realizando investigações e operações aduaneiras conjuntas e tomando parte em operações internacionais para impedir o desvio de substâncias químicas utilizadas para a fabricação de medicamentos. A EUROPOL executa uma função importante, prestando assistência analítica e operacional para as agências nacionais responsáveis pela aplicação da lei EUROPEAN COMMISSION, 2013.

3.4 União das Nações Sul-Americanas (UNASUL)

A América do Sul tem uma das taxas mais baixas de conflitos interestaduais do mundo, mas enfrenta os maiores desafios de segurança, sejam violência local/doméstica quanto o crime transnacional, principalmente, ao tráfico de drogas e suas atividades relacionadas. Como citado em capítulos anteriores, países como Colômbia, Bolívia e Peru, são os principais produtores de cocaína e maconha, enquanto o Brasil é uma das principais rotas utilizadas para o escoamento da produção para países do Norte, além de ser também um grande mercado consumidor.

O narcotráfico consiste em uma complexa rede de atividades que opera na América do Sul e se estende por toda a América Latina. Nutrido pelos mais diversos problemas sociais, que envolvem a desigualdade econômica, déficit educacional, corrupção, desemprego entre outros. Devido a ineficiência estatal, a atividade narcótica encontrou na América do Sul espaço para crescer e tornar-se uma problemática bastante complexa.

Em 2008 foi criado no Continente Latino Americano um sistema de cooperação em combate ao crime organizado denominado de UNASUL, que representam uma concepção pautada nos seguintes objetivos

Artigo 2 – A União de Nações Sul-americanas tem como objetivo construir, de maneira participativa e consensuada, um espaço de integração e união no âmbito cultural, social, econômico e político entre seus povos, priorizando o diálogo político, as políticas sociais, a educação, a energia, a infraestrutura, o financiamento e o meio ambiente, entre outros, com vistas a eliminar a desigualdade socioeconômica, conquistar a inclusão social e a participação cidadã, fortalecer a democracia e reduzir as assimetrias no marco do fortalecimento da soberania e independência dos Estados.

Artigo 3 – A União de Nações Sul-americanas tem como objetivos específicos: (...) q) a coordenação entre os organismos especializados dos Estados Membros, levando em conta as normas internacionais, para fortalecer a luta contra o terrorismo, a corrupção, o problema mundial das drogas, o tráfico de pessoas, o tráfico de armas pequenas e leves, o crime organizado transnacional e outras ameaças, assim como para promover o desarmamento, a não proliferação de armas nucleares e de destruição em massa e a desminagem” (UNASUL, 2008).

No mesmo ano (2008), a perspectiva brasileira também ajudou a criar o Conselho de Defesa Sul-Americana (CDS) e o Conselho Sul-Americano sobre o problema Mundial de Drogas (CSPMD). O principal objetivo da criação dos dois organismos de forma independente foi articular de forma separada as agendas de segurança e defesa. Conforme o Plano de Ação do CSPMD aprovado em 2010, há diferentes áreas que devem ser enfocadas para o combate ao narcotráfico, como saúde pública e educação (UNASUL,2010).

A organização tem objetivos, primariamente políticos, na tentativa de sustentar uma perspectiva consensuada e sul-americana sobre diversos temas, buscando prover definições estratégicas para seus eixos de ações, sobretudo no que concerne às matérias de segurança e defesa, âmbito que recai, inicialmente, no debate sobre o narcotráfico. A organização pretende mapear o perfil dos consumidores de drogas, levando dados consistentes sobre a população que participa do mercado de entorpecentes. Segundo Lyra (2014), tal ação é importante para evitar a marginalização de grupos, visto que o uso de drogas é demasiadamente associado a determinados segmentos populacionais e étnicos, principalmente segmentos pobres, negros e indígenas. No entanto, o aumento crescente das classes médias ricas em países como Chile e Brasil também tem acompanhado o incremento do consumo de drogas. Analisar essa possível relação pode reduzir o risco de associar a um único segmento socioeconômico a culpa pelo narcotráfico e a violência associada.

Ao contrário da política antidrogas norte-americana, a UNASUL manifesta interesse em recuperar e fortalecer os mecanismos institucionais, judiciários e de participação da sociedade civil. A tentativa de harmonização das leis dos países da região e o reconhecimento da necessidade de articulação e engajamento em nível local demonstram a abordagem integral. Além do mais, o reforço no entendimento do problema como saúde pública permite que se estabeleça em âmbito regional um debate mais profundo sobre a penalização e encarceramento de usuários e a própria descriminalização de algumas drogas (Lyra, 2014).

Em janeiro de 2018 segundo a Agência Brasil, os ministérios das Relações Exteriores do Brasil, Aloysio Nunes Ferreira, e os chanceleres da Argentina, do Paraguai, da Colômbia, do Chile e do Peru enviaram uma carta à presidência da Unasul, sobre a decisão de suspender, por tempo

indeterminado, a participação nas reuniões do bloco. A iniciativa, segundo o documento, foi motivada pelo impasse com o governo da Venezuela em relação à escolha do secretário-geral da organização, os cinco países envolvidos argumentam que o cargo de secretário-geral é fundamental na Unasul e a ausência de liderança prejudicou as discussões políticas do bloco.

Finalizando a primeira parte do capítulo, após compreender o regime internacional de controle ao tráfico de drogas, onde foi analisado o esforço norte-americano em tornar o tema das drogas uma questão internacional, por meio de debates em foros internacionais e convenções sobre o tema com a visão do proibicionismo. Os próximos tópicos do capítulo serão destinados a compreender o fluxo de entrada de drogas no Brasil, através da utilização das fronteiras brasileiras como principal chave de acesso, e o regime internacional de controle ao tráfico de drogas.

3.5 A Rota da cocaína nas fronteiras

Até meados de 1980, o conceito de segurança marítima esteve exclusivamente associado às ideias de defesa e guerra, priorizando sempre as ameaças de origem militar entre os Estados. Contudo, com o decorrer dos anos, com a chegada da globalização, os debates voltaram-se para "novas" ameaças transnacionais, voltadas ao terrorismo, pirataria e as diversas atividades que compõe o crime organizado no domínio marítimo, destacando a cocaína que ganha visibilidade, em especial, na América do Sul, onde encontram-se os maiores produtores de cocaína do mundo, que são Bolívia, Peru e Colômbia.

A segurança marítima vem enfrentando grandes dificuldades nos últimos anos, quando o assunto é relacionado ao tráfico de cocaína, devido a grandes organizações criminosas transnacionais que contrapõem antigos paradigmas de segurança do mar. Um jornalista brasileiro com nome de Guilherme Amado desenvolveu o conceito da palavra "NARCOSUL", através de uma investigação envolvendo os 170 narcotraficantes procurados pela Interpol da América Latina. A palavra, quando separada NARCOSUL, refere-se ao bloco de produtores de cocaína que abastecem mais de 20 milhões de pessoas no mundo. O Brasil por sua vez não entra no grupo como produtor da

droga, porém é utilizado na dinâmica dos cartéis com a função logística da operação, realizando o escoamento da droga para outros países, visto que ainda não há dado consistente que este tenha condições climáticas favoráveis para produção em grande escala da droga.

À exceção de Chile e Equador, o Brasil faz fronteira com todos os demais países da América do Sul, segundo o relatório da UNODOC, Colômbia, Peru e Bolívia, são os maiores produtores de cocaína da América do Sul e, devido à proximidade geográfica e as fronteiras, têm o Brasil como o destino final para o escoamento da droga para outros países através da modalidade marítima, uma vez que o país é rota para o continente europeu e não contem normas tão severas de repressão ao tráfico, quando comparada a outros países por exemplo que possuem pena de morte para tráfico.

De acordo Itamaraty, as fronteiras brasileiras se dividem da seguinte forma:

- Brasil x Bolívia

- Extensão de 3.423,2 km
- Fronteiras por rios e canais de 2.609,3 km
- Fronteira por Lagos de 63 km
- Fronteiras terrestres de 750,9 Km
- Cidades brasileiras que fazem parte da fronteira: Acre, Rondônia, Mato

Grosso e Mato Grosso do Sul.

- Brasil x Peru

- Extensão de 2.995,3 Km
- Fronteira por rios e canais 2.003,1Km
- Fronteira terrestre de 283,5 Km
- Fronteira por divisor de águas 708,7 Km
- Cidades brasileira que fazem parte da fronteira: Acre e Amazonas

- Brasil x Colômbia

- Extensão de 1.644,2 km
- Fronteira por rios e canais de 808,9 Km
- Fronteira terrestre 612,1 Km
- Fronteira por divisor de águas 223,2 Km
- Cidade brasileira que faz parte da fronteira: Amazônia

É de responsabilidade da Polícia Federal e das forças armadas combater o tráfico de cocaína nas fronteiras brasileiras, o trabalho em conjunto dos órgãos tem o objetivo de realizar operações e inibir a atuação das organizações criminosas que estão cada vez mais audaciosas e utilizam de variados subterfúgios para conseguir adentrar no Brasil com produtos ilícitos.

Por terra é comum os órgãos de fiscalização realizarem apreensões de drogas de forma fracionada em vários veículos que chegam aos postos de fiscalização nos horários de picos noturnos. O trabalho é desafiador para os órgãos de fiscalização, pois com o desenvolvimento das cidades, foram criadas estradas clandestinas que concedem fácil acesso a outros países, por vezes pessoas são utilizadas para realização desse tráfico, levando consigo razoáveis quantidades de drogas, essas pessoas são denominadas como "mulas", e são presas geralmente fazendo o uso de táxi ou ônibus para não chamar a atenção da polícia.

4 DESEMPENHO DA RECEITA FEDERAL BRASILEIRA NA ADUANA

Este capítulo é destinado a compreender sobre a capacidade legal que estabelece a competência da Receita Federal Brasileira (RFB), e dos seus auditores fiscais para cumprir com os seus poderes vinculados à administração Aduaneira Brasileira. Será discriminada a estrutura da Receita Federal, o seu conceito de território aduaneiro, onde se aplica a jurisdição aduaneira e como ele se divide, e a atuação da administração aduaneira no exercício do controle da fiscalização ao tráfico internacional de drogas.

4.1 Análises da Aduana Brasileira

Alfândega e Aduana são palavras sinônimas, em grande parte dos países mundial é um órgão governamental e fica localizada em fronteiras, onde se fiscalizam bagagem e mercadorias em trânsito. Implantada no Brasil no ano de 1530 pelo governo português, a Aduana brasileira sofreu diversas modificações ao decorrer dos anos, na capacidade de tratar com agilidade e segurança o fluxo crescente de operações de comércio exterior e ao mesmo tempo combater as infrações e crimes relacionados ao tráfico de drogas internacionais, conforme destacado pelo autor (Ribeiro & Mèrcher², 2018). Um dos principais serviços da Aduana é a realização do combate ao contrabando e descaminho, ao tráfico de drogas, mencionando o Decreto nº 6.759/09, Regulamento Aduaneiro (RA), que trata o assunto de forma direta em seu artigo 24, *ipsis verbi*:

Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras; [...] III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos; [...] (BRASIL, 2009). Ver página seguinte

E com definição dos conceitos de contrabando e descaminho encontrados no Decreto-Lei (DL) nº 2.848, de 1940 (Código Penal brasileiro), com nova redação dada pela Lei nº 13.008, de 26 de junho de 2014:

Art. 334. Iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria. Contrabando
Art. 334-A. Importar ou exportar mercadoriaproibida (BRASIL, 2014).

No Brasil não há um órgão singular e específico denominado Aduana, de acordo com o decreto de Lei nº 63.659, de novembro de 1968, a Secretaria da Receita Federal brasileira, é responsável por controlar, dirigir, orientar e executar em todo o território aduaneiro, os serviços de aplicação das leis fiscais relativas aos tributos federais que incidem sobre importação e exportação de mercadoria, controle de fronteiras, entre outras atribuições relacionadas ao controle de Comércio Exterior. Além dos itens de comércio, a Aduana brasileira exerce um papel fundamental no combate ao tráfico de

drogas e crimes transfronteiriços conforme a portaria MF nº 430, de 09 de outubro de 2017 artigo 1 inciso IV:

"Planejar, coordenar e executar as atividades de repressão contra o contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria, ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, ao tráfico internacional de armas de fogo e à lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos"

No Brasil há leis voltadas para o narcotráfico desde 1976 (Lei 6368/76, de 21 de outubro), entretanto apenas no século XXI ações mais enfáticas ocorreram, devido ao seu agravamento tanto no plano doméstico, como no plano das relações internacionais, passando a ser preocupação de fato para sociedade e para o governo.

Procópio Filho & Vaz (1997), enfatizam que a importância de se dar mais atenção às questões relacionadas ao tráfico de drogas está relacionada a três motivos básicos. Primeiro, importância política e econômica do tema no cenário internacional e regional. Em segundo lugar, o tráfico de drogas está relacionado e pode nutrir-se das modificações e dos problemas que acometem a sociedade brasileira, como por exemplo, o enfraquecimento do Estado, o aumento do desemprego, do subemprego e diversificação da economia informal em todo país. E por último, a incorporação de camadas populares ao mundo do consumo de drogas, anteriormente reservado principalmente a pessoas das classes médias e altas.

Segundo o autor, a associação destes aspectos continua a gerar condições propícias para a expansão do narcotráfico, permitindo ao país tornar-se importante centro de consumo e distribuição, além de oferecer novas drogas alternativas para mercados interno e externo e de ter constituído em mais um componente do crime organizado. Assim rapidamente cresce a mérito do País no comércio internacional de drogas, aumentam então, no cenário mundial, as expectativas quanto ao seu papel no enfrentamento do mesmo.

A droga mais consumida no Brasil é a maconha, segundo a UNODC, cerca de 11,7 milhões de brasileiros ao menos uma vez na vida, já utilizaram a droga, em segundo lugar vem a cocaína, com 4,6 milhões. O Brasil não é um produtor de cocaína, o país é utilizado para rota do tráfico internacional através do gerenciamento de diversas facções criminosas

internacionais, a rota da cocaína começa nos principais produtores: Colômbia, Peru e Bolívia que juntos somam 214.400 hectares de área cultivada e são territórios fronteiriços com o Brasil. Devido a sua grande dimensão e dificuldade com relação ao controle aduaneiro em suas fronteiras, o Brasil é escolhido como o destino principal para o escoamento da droga para outros continentes, através da modalidade marítima. Quando a droga não é localizada e apreendida em portos brasileiros, segue em navios cargueiros até os portos Europeus, o destino principal das cargas é a Bélgica em primeiro lugar devido ao Porto de Antuérpia ser o segundo maior porto da Europa, com capacidade dimensional, aproximadamente de 18.000 campos de futebol, o que dificulta a identificação da droga no destino, logo em seguida, vem os portos da Holanda, França, Espanha e Itália.

4.2 Hierarquias de normas brasileiras

Para que possamos dar embasamento a nossa pesquisa, será necessário detalhar sobre a hierarquia das normas brasileiras, para que os leitores compreendam a diferença entre elas. De forma geral, o Brasil é um Estado democrático e os seus instrumentos normativos estão previstos no art. 59 da Constituição Federativa Brasileira de 1988, descreve que:

Art. 59.

I - Emendas à Constituição; II -

Leis complementares; III -

Leis ordinárias;

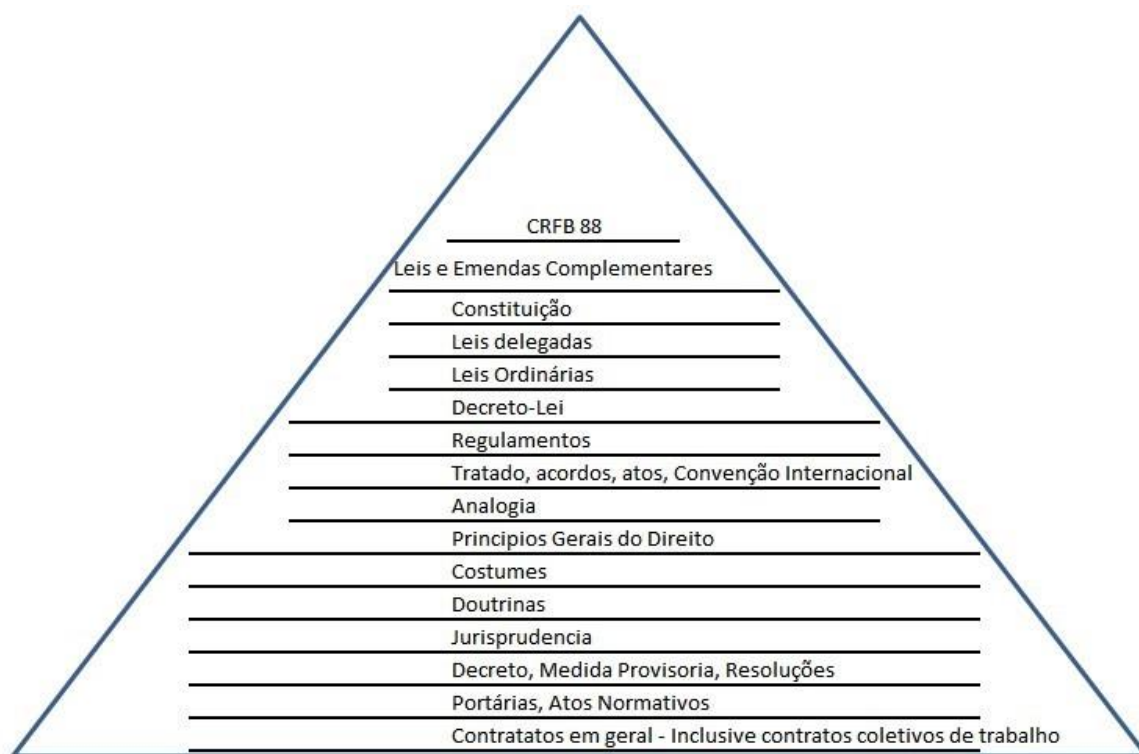
IV - Leis delegadas;

V - Medidas provisórias; VI

- Decretos legislativos;

VII - Resoluções. (Brasil, 1988)

Pirâmide da hierarquia normativa brasileira / Fonte: Autora 2021.



A hierarquia normativa brasileira é formada por várias espécies de leis que integram o sistema normativo, a principal chama-se Constituição Federal. É a partir dela que as linhas mestras dos direitos fundamentais dos cidadãos e da organização do Estado se baseiam, além de regras e princípios gerais sobre variados aspectos da vida em sociedade.

Então de acordo com a Constituição Federativa Brasileira, pode-se definir que:

- (a) Lei é uma norma ou conjunto de normas jurídicas criadas através dos processos próprios do ato normativo e estabelecida pelas autoridades competentes para o efeito.
- (b) Decreto é uma ordem emanada de uma autoridade superior ou órgão (civil, militar, leigo ou eclesiástico) que determina o cumprimento de uma resolução.
- (c) Estatuto é o regulamento, que determina ou estabelece a norma. Lei orgânica ou regulamento especial de um Estado, associação, confraria, companhia, irmandade ou qualquer corpo coletivo geral.
- (d) Regimento é um conjunto de regras ou normas estabelecidas como necessárias a uma organização.
- (e) Portaria é um documento de ato administrativo de qualquer autoridade pública, que contém instruções acerca da aplicação de leis ou regulamentos, recomendações de caráter geral.
- (f) Resolução é uma norma jurídica destinada a disciplinares assuntos do interesse interno do Congresso Nacional, no caso do Brasil (Decreto-lei,, 1966)

Assim sendo, as normas seguem uma hierarquia, na qual a inferior deve submeter-se a superior, com a finalidade de solucionar os conflitos aparentes entre elas, uma vez que mais de uma norma pode tratar de matérias iguais em espécie de leis diferentes. (Abreu, Camille 2021)

4.3 Princípio legal da responsabilidade Aduaneira da Receita Federal do Brasil(RFB)

Como citado anteriormente, no Brasil não há um órgão singular e específico denominado Aduana, esse papel é atribuído à Receita Federal brasileira, que é responsável pela administração aduaneira do país. Essa vinculação foi iniciada através do Decreto de Lei nº 37/66, ainda vigente, que pela Teoria da Recepção, atualmente tem força de Lei para todos os efeitos jurídicos. Onde podemos encontrar as bases legais para o controle aduaneiro brasileiro. Em seus artigos 142 e 143 foi determinada a transformação da Diretoria das Rendas Aduaneiras, no Departamento de Rendas aduaneiras e estabelecidas a este departamento as competências para dirigir, controlar, conduzir e realizar, em todo o território aduaneiro, os serviços de aplicação das leis fiscais relacionadas aos tributos federais que incidem sobre importação e exportação de mercadoria, entre outras atribuições relacionadas ao controle do comércio exterior.

Em seguida, por meio do Decreto nº 63.659, de 20 de novembro de 1968, foram definidas a estrutura e as atribuições da Secretaria da Receita Federal (SRF), que entre outras medidas, assumiram as competências do Departamento de Rendas Aduaneiras, que foi aniquilado por esse Decreto. Posteriormente, com a edição da Lei nº 11.457, de março de 2007, ocorreu a criação da Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRFB) que incorporou as competências Secretaria Receita Federal e da Secretaria da Receita Previdenciária (SRP), que foi extinta neste ato. De acordo com o artigo 1 desta Lei, juntamente com o seu parágrafo único, já com as alterações promovidas pela Lei nº 13.464, de 2017:

“Art. 1º A Secretaria da Receita Federal passa a denominar-se Secretaria da Receita Federal do Brasil, órgão essencial ao funcionamento do Estado, de caráter permanente, estruturado de

forma hierárquica e diretamente subordinado ao Ministro de Estado da Fazenda e que tem por finalidade a administração tributária e aduaneira da União. Parágrafo único. São essenciais e indelegáveis as atividades da administração tributária e aduaneira da União exercidas pelos servidores dos quadros funcionais da Secretaria da Receita Federal do Brasil. (BRASIL, 2017).”

As disposições legais acima citadas estão perfeitamente alinhadas com a diretriz traçada pela Constituição da República de 1988, em seu artigo 237, que trata do assunto definindo que a fiscalização e o seu controle sobre o comércio exterior, fundamentais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda (Brasil, 1988).

4.4 Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRFB)

A RFB é um órgão específico singular, subordinado ao Ministério da Fazenda (MF), que tem como objetivo exercer a administração tributária e aduaneira da União. O Decreto nº 6.759/2009 - Regulamento Aduaneiro - proclama em seu artigo 25 que " A estrutura, competência, denominação, sede e jurisdição das unidades da Secretaria da Receita Federal do Brasil quedesempenham as atividades aduaneiras serão reguladas em ato do Ministério de Estado da Fazenda" (Brasil,2009).

Nesse sentido, atualmente funciona a Portaria MF nº 430, de 09 de outubro de 2017, modificada pela Portaria MF nº 331, de 03 de julho de 2018, que aprovou o atual Regime Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB). No seu Art. 1º, e seus incisos, são definidas as finalidades da RFB dentre as quais enfatizar as principais relacionadas com a administração aduaneira:

- “a) planejar, coordenar, supervisionar, executar, controlar e avaliar as atividades de administração aduaneira;
- b) preparar e julgar processos administrativos de aplicação da pena de perdimento de mercadorias;
- c) supervisionar e executar o controle do valor aduaneiro e de preços de transferência de mercadorias importadas ou exportadas;
- d) planejar, coordenar e executar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria, ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, ao tráfico internacional de arma de fogo e à lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos;

- e) administrar o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e, no âmbito deste, o Portal Único de Comércio Exterior, ressalvadas as competências de outros órgãos; e
- f) coordenar as atividades de produção e disseminação de informações estratégicas, em especial aquelas destinadas ao gerenciamento de riscos ou à utilização por órgãos e entidades participantes de operações conjuntas, que visem à prevenção e ao combate a fraudes e práticas delituosas, no âmbito da administração tributária aduaneira; (Decreto-lei,,2018)”

Para executar as diversas atribuições acima descritas, de diferentes naturezas e níveis, a RFB divide-se na sua estrutura em: Unidades Centrais (UC), 10 Superintendências Regionais (SRRF), que por sua vez são divididas em Divisões de Natureza Sistêmica e em Unidades da Receita Federal. Nas unidades centrais a Aduana é representada pela Subsecretaria de Administração Aduaneira (SAANA), a qual tem por objetivo planejar, coordenar e supervisionar as atividades relativas:

- I - Ao controle aduaneiro;
- II -Ao combate ao contrabando, descaminho e outros ilícitos tributários e aduaneiros;
- III - à infraestrutura e à técnica aduaneira; (BRASIL, 2018).

Devido ao grande nível de complexidade em desenvolver as atividades, a Subsecretaria de Administração Aduaneira (SAANA), é dividida em duas Coordenações-Gerais, estruturas organizacionais desenvolvidas para a organização e administração das atividades aduaneiras específicas: Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana) e Coordenação-Geral de Combate ao Contrabando e Descaminho (Corep)

À Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana), é responsável pela gestão das atividades relacionadas ao controle aduaneiro, incluindo o alfandegamento de locais e recintos aduaneiros, em especial gerenciar as atividades relativas ao controle.

I - Operações de importação, exportação, controle de carga, veículos e de trânsito aduaneiro;

- II - De regimes aduaneiros;III
- De bens de viajantes; e
- IV -De remessas expressas e postais internacionais. (BRASIL, 2018).

À Coordenação-Geral de Combate ao Descaminho (Corep), administra e fiscaliza as atividades relativas às operações de vigilância e repressão, relativos ao combate ao contrabando, descaminho e a outros ilícitos tributários e aduaneiros, entre eles tráfico de drogas e de armas. “Em função da natureza das atividades sob sua responsabilidade, compete a Corep, a gestão de riscos para a realização das atividades de vigilância e repressão e a administração dos recursos tecnológicos e operacionais necessários” (Brasil,2018).

A Receita Federal possui sob a coordenação da Corep, duas estruturas operacionais especializadas, extremamente importantes para a eficácia e efetividade das operações de combate ao contrabando, descaminho, tráfico de drogas e de armas: O Centro Nacional de Operações Aéreas (Ceoar) e o Centro Nacional de Cães de Faro (CNK9).

Com base nas diretrizes em originárias da Saana e suas coordenações, conforme acima descrito, as atividades de controle aduaneiro e vigilância e repressão de atos ilícitos aduaneiros são exercidos em todo território aduaneiro pelas Alfândegas, Inspetorias, Delegacias da Receita Federal e pelas Divisões de repressão ao Contrabando e Descaminho (DIREP), subordinados às Superintendências da RFB.

4.5 Administração e Jurisdição da Aduana

Compreende-se como jurisdição o poder concedido a Aduana para determinar as normas aduaneiras aplicáveis, exercer o controle sobre as operações de comércio exterior e requerer o cumprimento da legislação aduaneira, na esfera administrativa, nos limites de sua capacidade e dentro de determinado território. No Brasil segundo o conceito constante no Regulamento Aduaneiro (RA), entende-se por território aduaneiro todo o território nacional, ou seja, todo o espaço físico de soberania nacional brasileira.

O assunto é tratado no RA da seguinte forma:

“Art. 2º O território aduaneiro compreende todo o território nacional. Art. 3º A jurisdição dos serviços aduaneiros estende-se por todo o território aduaneiro e abrange

I – A zona primária, constituída pelas seguintes áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local:

- a) a área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados;
- b) a área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e
- c) a área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados;

e
II – A zona secundária, que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo. (Decreto-lei, 2009)”

Conforme o Art. 4º do Regulamento Aduaneiro compete ao Ministério da Fazenda (MF), mas, atualmente encontra-se subdelegada ao Coordenador-Geral da Corep, segundo previsto no parágrafo 7º, do Artigo 334, do Regimento Interno da Receita Federal Brasileira, o ato de demarcação de áreas especiais como orla marítima ou faixa de fronteira, chamadas de zonas de vigilância aduaneira, nas quais a permanência de mercadorias ou a sua circulação e a de veículos, pessoas ou animais ficarão sujeitas às exigências fiscais, proibições e restrições, considerando-se zona primária.

A delimitação das unidades aduaneiras de zona primária é essencial para a execução do controle aduaneiro brasileiro, pois somente nestes locais, portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, será permitido ocorrer a chegada ou a partida dos veículos vindos do exterior ou a ele destinados. Decorrente disso, somente por estes são autorizados o envio e o recebimento de mercadorias, bagagens e remessas postais e ou expressas. Quaisquer ingressos de veículos em fluxo internacional que não seja realizado através destes pontos serão considerados irregulares e acarretarão na ilegalidade das mercadorias, bagagens ou remessas. Conforme constam nos artigos 5º e 8º do Regulamento aduaneiro:

“Art. 5º Os portos, aeroportos e pontos de fronteira serão alfandegados por ato declaratório da autoridade aduaneira competente, para que neles possam, sob controle aduaneiro:

I - Estacionar ou transitar veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II – Ser efetuadas operações de carga, descarga, armazenagem ou passagem de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas; e

III - embarcar, desembarcar ou transitar viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados.

Art. 8º Somente nos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados poderá efetuar-se a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas. (Decreto-lei., 2009)”

4.6 A Constituição da República Federativa do Brasil

A Aduana adotou instrumentos normativos que atribuíram as autoridades fiscais o poder para garantir o cumprimento da legislação aduaneira. Serão iniciados através da Constituição Federal do Brasil em três diferentes momentos:

“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

XVIII - a administração fazendária e seus servidores fiscais terão, dentro de suas áreas de competência e jurisdição, procedência sobre os demais setores administrativos, na forma da lei;

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: [...]

§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:

II- Prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo de ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

Art. 237. A fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, serão exercidos pelo Ministério da Fazenda. (Brasil, 1988)

Sobre os artigos acima apontados pela Constituição Federal é importante tecer alguns comentários e proceder a devida integração com os atos legais e infralegais destinados a regulamentá-los.

Em relação ao instituto da precedência sobre os demais setores, disposto no artigo 37 da Constituição, o Decreto de lei nº 37/66, em seu artigo 35, definiu que, em todos os assuntos de interesse da fiscalização aduaneira, na área principal, a autoridade aduaneira tem precedência sobre os demais órgãos que exercem funções na área.

Mas ainda precisava esclarecer exatamente que situações e fatos estariam abrangidos pelo instituto. Essa regulamentação é dada pelo Decreto nº 6.759, Regulamento Aduaneiro, no seu artigo 17, com a redação dada pelo Decreto nº 7.213/10.

“Art. 17. Nas áreas de portos, aeroportos, pontos de fronteira e recintos alfandegados, bem como em outras áreas nas quais se autorize carga e descarga de mercadorias, ou embarque e desembarque de viajante, procedentes do exterior ou a ele destinados à autoridade aduaneira tem precedência sobre as demais que ali exerçam suas atribuições.

§ 1º A precedência de que trata o caput implica:

I - A obrigação, por parte das demais autoridades, de prestar auxílio imediato, sempre que requisitado pela autoridade aduaneira, disponibilizando pessoas, equipamentos ou instalações necessárias à ação fiscal; e

II - A competência da autoridade aduaneira, sem prejuízo das atribuições de outras autoridades, para disciplinar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias nos locais referidos no caput, no que interessar à Fazenda Nacional.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente à zona de vigilância aduaneira, devendo as demais autoridades prestar à autoridade aduaneira a colaboração que for solicitada. (Decreto-lei., 2010)”

Com relação a esse último tópico vale salientar algumas observações, especificamente quanto à delimitação vigente sobre o estabelecimento da Zona de Vigilância Aduaneira, feita através da Portaria

Coana nº 17/2010, pela qual os seus anexos I e II, respectivamente, foram elencados 576 municípios pertencentes a Faixa de Fronteira e mais 264 pertencentes à Orla Marítima, num total de 840 municípios, incluindo 16 capitais de Estados. Nesse sentido, entende-se que a prerrogativa legal de precedência atribuída à autoridade aduaneira somente é exercida plenamente num conjunto muito reduzido destes municípios, em especial aqueles localizados na fronteira sul e centro-oeste do Brasil, onde a Receita Federal Brasileira efetivamente se encontra de forma presente e estruturada.

Sobre o disposto do artigo 144, a Constituição não atribuiu à Receita Federal o status de ser um órgão de segurança pública independente, uma vez que não faz parte dos órgãos elencados nos incisos vinculados ao caput do referido artigo. Porém, ao expressamente limitar, no inciso II, do § 1^a, a ação da polícia federal na prevenção e repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, ao contrabando e ao descaminho com a expressão " sem prejuízo da ação fazendária", a Constituição Federal reconhece que a autoridade aduaneira também tem competência para atuar nessa área nos limites da sua jurisdição, que compete a todo território aduaneiro.

Como consequência desta dualidade de atuação, elencam-se três efeitos práticos:

- a) o tratamento administrativo dado ao gerenciamento das mercadorias apreendidas, que compete à RFB, com exceção das drogas e das armas apreendidas, que devem ser entregues imediatamente à autoridade policial;
- b) as limitações e requisitos existentes para a concessão de porte de arma às autoridades aduaneiras; e
- c) a impossibilidade da autoridade aduaneira, o Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil (AFRFB), de decretar, no curso das operações de repressão da RFB, a prisão de pessoas flagradas em prática de crimes de contrabando, descaminho ou tráfico de drogas ou armas, prerrogativa exclusiva da autoridade policial (Decreto- lei,,2010)"

Sobre o previsto no artigo 237, destaca-se a decisão constitucional de que o controle sobre o comércio exterior estará a cargo do Ministério da Fazenda, certificando o modelo histórico adotado pelo Brasil, desde o Império, pelo qual o controle aduaneiro brasileiro faz parte da administração tributária. Em outros países, ocorre a possibilidade da aduana está ligada às áreas de

segurança e Defesa ou Indústria e Comércio, ou ainda, em alguns raros casos têm status de Ministério, com total autonomia orçamentária e administrativa.

Destaca-se ainda o Código Tributário Nacional (CTN), Lei nº 5.172 de 25 de outubro de 1996, lei formal com status de lei complementar que tem por objetivo a proteção ao exercício da autoridade administrativa no exercício de suas funções, sendo assim, identifica-se que as prerrogativas têm viés originário de proteção da autoridade tributária, o que reforça a importância da Aduana estar inserida na Receita Federal Brasileira, vinculada ao Ministério da Fazenda, nos termos do artigo 237 da Constituição. A autora destaca a seguir dois artigos do CTN, essenciais para o pleno exercício da autoridade aduaneira, a efeito de legislação.

Art. 195. Para os efeitos da legislação tributária, não têm aplicação quaisquer disposições legais excludentes ou limitativas do direito de examinar mercadorias, livros, arquivos, documentos, papéis e efeitos comerciais ou fiscais, dos comerciantes, industriais ou produtores, ou da obrigação destes de exibí-los. Art. 200. As autoridades administrativas federais poderão requisitar o auxílio da força pública federal, estadual ou municipal, e reciprocamente, quando vítimas de embaraço ou desacato no exercício de suas funções, ou quando necessário à efetivação de medida prevista na legislação tributária, ainda que não se configure fato definido em lei como crime ou contravenção. (Decreto-lei, 1966)

E por último destaca-se a prerrogativa que está prevista no artigo 50 do Decreto de Lei nº 37/66, com redação dada pela Lei nº 12.350 de 2010, que aborda sobre a autoridade do Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil para proceder a verificação de mercadorias estrangeiras importadas ou nacionais a exportar, em ato de conferência aduaneira no curso do despacho ou em qualquer outra ocasião, inclusive podendo utilizar os critérios de seleção amostragem estabelecidos pela Receita Federal Brasileira:

Art. 50. A verificação de mercadoria, na conferência aduaneira ou em outra ocasião, será realizada por Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil ou, sob a sua supervisão, por Analista-Tributário, na presença do viajante, do importador, do exportador ou de seus representantes, podendo ser adotados critérios de seleção e amostragem, de conformidade com o estabelecido pela Secretaria da Receita Federal do Brasil. (Decreto-lei, 1966)

É importante salientar que esse artigo permite ao Auditor-Fiscal realizar a verificação no curso de despacho e em todos os recintos alfandegados de zona primária e secundária, mas também de pré e pós despacho e em operações de repressão na zona secundária, nas quais as mercadorias já se encontram introduzidas no território aduaneiro sem terem sido submetidas ao regular despacho de importação, em evidente situação de ilegalidade.

4.7 Normas da Aduana brasileira em combate ao tráfico de drogas

Apesar de parecer uma temática recente, as leis brasileiras lidam com o combate ao tráfico de drogas há muitos anos, é encontrado no Decreto de Lei nº 2.848 de 1940 Código Penal Brasileiro a definição dos conceitos de contrabando e descaminho, com nova redação dada pela Lei nº 13.008 de 26 de junho de 2014:

Descaminho Art. 334. Iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria.
Contrabando Art. 334-A. Importar ou exportar mercadoria proibida. (Lei nº 13.008 de 26 de junho de 2014)

O Decreto nº 6.759/09, Regulamento aduaneiro, refere-se ao assunto de forma direta em seu artigo 24, *ipsis verbi*:

Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras; III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos; (Decreto nº 6.759/09)

A caracterização do crime de tráfico de drogas é encontrada no artigo 33 da Lei nº 11.343 de 23 de agosto de 2006, *ipsis verbi*:

Art. 33. Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou fornecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar. (Lei nº 11.343, 2006).

Previsto no artigo 105 do Decreto de Lei nº 37/66, reproduzido no artigo 689 do Regulamento Aduaneiro, destacam-se os incisos onde pode-se observar para fins administrativos aplicação da penalidade de perda das mercadorias, aplicados de forma isolada ou conjuntamente conforme a situação de fato se apresentar:

“Art.105 - Aplica-se a pena de perda da mercadoria: I - em operação de carga ou já carregada, em qualquer veículo ou dele descarregada em descarga, sem ordem, despacho ou licença, por escrito da autoridade aduaneira ou não cumprimento de outra formalidade especial estabelecida em texto normativo; III - oculta, a bordo do veículo ou na zona primária, qualquer que seja o processo utilizado; VI - Estrangeira ou nacional, na importação ou na exportação, se qualquer documento necessário ao seu embarque ou desembarque tenha sido falsificado ou adulterado; XII - estrangeira, chegada a país com falsa declaração de conteúdo; XVIII - estrangeira, acondicionada sob fundo falso, ou de qualquer modo oculta; XIX - estrangeira, atentatória à moral, aos bons costumes, à saúde ou à ordem pública. (Lei nº 37,1966).

Ainda se encontra no mesmo diploma legal no artigo 104, reproduzido no artigo 688 do Regulamento Aduaneiro, as seguintes hipóteses para quem também seja apreendido o veículo usado para o transporte das mercadorias introduzidas ilegalmente,

Art.104 - Aplica-se a pena de perda do veículo nos seguintes casos:[...] III - quando a embarcação atracar a navio ou quando qualquer veículo, na zona primária, se colocar nas proximidades de outro, vindo um deles do exterior ou a eles destinado, de modo a tornar possível o transbordo de pessoa ou carga, sem observância das normas legais e regulamentares; [...] V - quando o veículo conduzir mercadoria sujeita à pena de perda, se pertencente ao responsável por infração punível com aquela sanção; [...] (Artigo 688 do Regulamento Aduaneiro, 1966).

A partir dessa estrutura legal apresentada, os servidores aduaneiros em exercício das suas funções, executam o combate ao contrabando, ao descaminho, ao tráfico internacional de drogas e armas com jurisdição em todo território aduaneiro, mas especificamente nas áreas de zonas primárias, nas áreas de controle aduaneiro, na faixa de fronteira e na orla marítima.

4.8 Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas - SENAD

Conforme o Governo Federal Brasileiro, o Brasil começou a realizar uma política sobre drogas na primeira metade do século XX com as alterações e recomendações introduzidas pela Convenção Internacional do Ópio (Haia, 1912) para a legislação nacional. Assim, a principal norma legal a tratar do assunto foi o decreto de lei nº 891/1938, que consolidou ações de prevenção, tratamento e repressão de drogas no Brasil. No ano de 1976, o referido Decreto foi alterado pela Lei nº 6.368/1976, que prescreve medidas preventivas e de repressão ao tráfico ilícito e uso inadequado de substâncias entorpecentes ou que causem dependência física ou psíquica.

Em setembro de 1980, o Decreto nº 85.110, criou o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão de Entorpecentes e normalizou o Conselho Federal de Entorpecentes - (COFEN).

Em 1986, por meio da Lei nº 7.560, foi criado o Fundo de Prevenção e o Combate às Drogas de Abuso (FUNCAB) e foram definidas regras apreendidos e adquiridos por meio do tráfico ilícito ou atividades correlatas.

Em 1998, o então Conselho Federal de Entorpecentes (COFEN) foi modificado no Conselho Nacional Antidrogas (CONAD) e, na mesma oportunidade foi criada a Secretaria Nacional Antidrogas (SENAD), ambos os órgãos deixaram de ser vinculados ao Ministério da Justiça e passaram para a Casa Militar da Presidência da República.

O Sistema Nacional de Políticas sobre Drogas (SISNAD), instituído pela Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006. Em conciliação a dois instrumentos normativos anteriores: as Leis 6.368/1976 e 10.409/2002 revogando a partir de sua vigência. Um de seus tópicos principais é a distinção entre a figura do traficante e a do usuário/dependente, que passaram a ser tratados de modo diferentes e a ocupar capítulos diferentes na lei. É regulamentada pelo Decreto nº 5.912/2006, que também define as competências dos Órgãos do Poder Executivo no que se refere à temática.

Art. 28. Quem adquirir, guardar, tiver em depósito, transportar ou trazer consigo, para consumo pessoal, drogas sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar será submetido às seguintes penas:
I - Advertência sobre os efeitos das drogas;

II - Prestação de serviços à comunidade;
III - Medida educativa de comparecimento a programa ou curso educativo.
(Lei 11343/2006)

Art. 33. Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou fornecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:

Pena - reclusão de 5 (cinco) a 15 (quinze) anos e pagamento de 500 (quinhentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa.

§ 1º Nas mesmas penas incorre quem:

I - Importa, exporta, remete, produz, fabrica, adquire, vende, expõe à venda, oferece, fornece, tem em depósito, transporta, traz consigo ou guarda, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, matéria-prima, insumo ou produto químico destinado à preparação de drogas;

II - Semeia, cultiva ou faz a colheita, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, de plantas que se constituam em matéria-prima para a preparação de drogas;

III - Utiliza local ou bem de qualquer natureza de que tem a propriedade, posse, administração, guarda ou vigilância, ou consente que outrem dele se utilize, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, para o tráfico ilícito de drogas.

IV - Vende ou entrega drogas ou matéria-prima, insumo ou produto químico destinado à preparação de drogas, sem autorização ou em desacordo com a determinação legal ou regulamentar, a agente policial disfarçado, quando presentes elementos probatórios razoáveis de conduta criminal preexistente.

§ 2º Induzir, instigar ou auxiliar alguém ao uso indevido de droga: Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos, e multa de 100 (cem) a 300 (trezentos) dias-multa.

§ 3º Oferecer droga, eventualmente e sem objetivo de lucro, a pessoa de seu relacionamento, para juntos a consumirem:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 1 (um) ano, e pagamento de 700 (setecentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa, sem prejuízo das penas previstas no art. 28. (Lei 11343/2006)

Devido a coincidência de alguns verbos entre as figuras do tráfico e do uso pessoal, a Lei presume que a determinação entre consumo pessoal ou para traficar, o juiz é quem irá determinar de acordo com a quantidade da substância apreendida, a forma como se desenvolveu a ação, às circunstâncias sociais e pessoais, bem como a conduta e os antecedentes ao agente infrator.

4.9 Modelo de controle Aduaneiro

A administração aduaneira faz parte da missão e da visão de futuro da Receita Federal Brasileira, que tem como objetivo principal beneficiar a sociedade, com simplificação dos sistemas, prevendo a segurança e a

agilidade no comércio exterior. Para que dessa forma possa contribuir para a melhoria da qualidade do ambiente de negócios e a competitividade do país.

De acordo com (Alfândega, 2018), os principais objetivos estratégicos da RFB estão alinhados com as da Organização Mundial das Aduanas (OMA), que são:

“Objetivo Estratégico 1

Promover a segurança e facilitação da cooperação no comércio internacional, incluindo a simplificação e harmonização dos procedimentos das Alfândegas

Objetivo Estratégico 3

Proteger a sociedade, a saúde pública, a segurança e contribuir para o combate aos crimes e terrorismo. Objetivo Estratégico 5

Promover as Alfândegas Digitais para apoio, em particular, à Gestão Coordenada de Fronteiras e troca de informações entre todas as partes interessadas. (OMA, 2018)”

Segundo a Secretária da Receita Federal do Brasil, o modelo Aduaneiro Brasileiro divide-se em três fases principais:

Primeira fase) Habilitação e Credenciamento de Operadores- Fase pré-despacho na qual pessoas jurídicas ou físicas interessadas em operar no comércio exterior, seja em importação ou exportação ou em ambos, devem realizar o credenciamento junto ao sistema da Receita Federal denominado Siscomex, para realizar a atuação da prática das atividades relacionadas como o despacho aduaneiro. Devendo atentar para os limites de valores da modalidade de habilitação concedida pela autoridade aduaneira em função da análise feita.

Segunda fase) Controle de cargas e Despacho Aduaneiro - Fase que ocorre nas Alfândegas ou nos Portos Secos, com a carga presente.

Na importação - Todas as mercadorias derivadas do exterior, independentemente de serem ou não importadas ou enviadas definitivamente, e de serem pagas de entrega, devem estar vinculadas ao despacho de importação, que realizará os representantes pelo importador relativo às mercadorias importadas, apresentará e veracidade de documentos e leis específicas para garantir sua liberação.

O Despacho aduaneiro é a fase principal do controle de cargas, é processado com base em declarações o sistema do SISCOMEX, que pode ser por meio de Declaração de Importação (DI), Declaração Única (DUIMP) ou declaração Simplificada de Importação (DSI eletrônica) ou em alguns casos excepcionais, é registrado a Declaração Simplificada de Importação formulário (DSI formulário manual). E poderá ser efetuado em zona primária ou secundária. Em relação à iniciado em até 45 (quarenta e cinco) dias da chegada no país (art.29 da INRFB 1.509/2010)

Caso o importador não registre a declaração de importação no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de chegada do recinto alfandegado, ficará sujeito às penalidades previstas na legislação. (Decreto nº 7.212/2010)

Na exportação: Toda mercadoria designada ao exterior, inclusive a exportação, está sujeita a despacho aduaneiro de exportação estabelecido na legislação específica (art. 3º da IN RFB nº 1.702 de 2017). Este é a verificação da autenticidade dos dados, os documentos apresentados e a regulamentação dos dados especificados pelo exportador em conformidade, com vistas ao desembaraço aduaneiro da mercadoria e a sua saída para o exterior (art. 4º da IN RFB nº 1.702 de 2017).

De acordo com a Instrução Normativa RFB nº 1.702, de 2017, que regulamenta o despacho aduaneiro de exportação é realizado por meio de Declaração Única de Exportação (DU-E), entende-se por:

- I - Declarante, a pessoa responsável por apresentar a DU-E e promover o despacho de exportação em nome próprio, se for o exportador, ou em nome de terceiro, quando se tratar de pessoa jurídica contratada para esse fim;
- II - Despacho domiciliar, aquele realizado em local solicitado pelo exportador, situado fora de recinto aduaneiro e sob sua responsabilidade;
- III - exportador, qualquer pessoa que promova a saída de mercadoria do território aduaneiro (Instrução Normativa RFB nº 1.702, 2017)

Terceira fase) Auditores fiscais e de Conformidade, são procedimentos denominados de pós despacho, que se constitui em realizar o controle e a fiscalização da entrada e saída de mercadorias de origem estrangeira no país, o acompanhamento do despacho aduaneiro, a apuração da correta informação da base de cálculo de incidência dos tributos devidos na

operação e o controle da aplicação de medidas de defesa comercial. Além de realizar o controle do despacho aduaneiro, os auditores fiscais e de conformidade também exercem o controle de bens de viajantes e de remessas expressas e postais, que estão na Instrução Normativa da Receita Federal Brasileira nº 1.059, 2 de agosto de 2010. As operações de vigilância aduaneira e combate ao tráfico de drogas e descaminho são realizadas por equipes especializadas, as DIREP, principalmente na faixa de fronteira, mas também nos portos e aeroportos, e no restante da zona secundária. Com isso busca-se aumentar a eficiência do controle aduaneiro, buscando agilidade e simplificação, em um cenário bastante complexo pela magnitude da extensão das fronteiras terrestres e marítimas brasileiras, inclusive com os países que são os maiores produtores mundiais de cocaína, pela elevada quantidade de declarações a ser tratadas nas operações de comércio exterior, pela diversidade de modais e pela descentralização dos locais de realização dos despachos aduaneiros e pela falta de operadores para realizar a fiscalização.

O intuito dessa sessão foi demonstrar que o Brasil possui uma extensa jurisdição aduaneira, através de regulamentos, normas e leis voltadas ao combate ao tráfico de drogas, porém para, além disso, o Brasil necessita solucionar problemas internos do regime de segurança aduaneira decorrentes do tráfico de cocaína e de outros delitos. É preciso que o país ofereça soluções para seus problemas através de políticas públicas para o aumento do quadro de funcionários das aduanas. Conforme destacado pelo Ribeiro (2018), a lotação de servidores na Aduana Brasileira é bastante reduzida em comparação com a de outros países. Considerando que a jurisdição aduaneira abrange todo o território nacional e devido à essa dificuldade a presença fiscal nas regiões norte e centro-oeste do país, é insuficiente para a proteção das fronteiras. Vale salientar que os problemas ocasionados por falta de segurança além de ocasionarem danos irrecuperáveis a economia do país, tratativas internacionais também podem ser prejudicadas, os problemas de segurança não se restringem apenas à área do Porto de Santos, mas também à outras atividades que impactam transações governamentais, nacionais e internacionais.

5. ESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA E AÇÕES DO SERVIÇOS DE INTELIGÊNCIA DA SEGURANÇA PÚBLICA E PRIVADA NO ENFRENTAMENTO AO TRÁFICO INTERNACIONAL.

Este capítulo é destinado a relatar sobre a estrutura portuária brasileira e os serviços de inteligência de segurança do setor público e organizações do setor privado, em enfrentamento ao tráfico internacional de drogas, em exclusividade na região portuária de Santos, baseando-se em leis reguladoras, consultas bibliográficas já existentes e documentos oficiais do governo Federal Brasileiro sobre as principais informações pertinentes à proposta do trabalho.

5.1 Setores portuários brasileiro

O setor portuário brasileiro vem desde os tempos da colonização portuguesa, apesar do constante incentivo para o desenvolvimento dos demais meios de transporte, o modo aquaviário segue sendo o principal para a realização de importações e exportações. A princípio, os portos brasileiros eram destinados apenas à comercialização de mercadorias entre o Brasil, Portugal e Inglaterra. Posteriormente, no ano de 1846 o Visconde de Mauá deu início a Companhia de Estabelecimento de Ponta da Areia, mas as licenças para a construção e exploração de portos iniciaram apenas no final do século XIX e início do século XX, conseqüentemente, leis foram criadas para regular e orientar o setor portuário brasileiro.

De acordo com Bndes (1996), até 1990, a administração dos portos brasileiros era realizada pela Empresa Brasileira de Portos S.A (Portobrás), que detinha todo o comando sobre a administração portuária, porém tinha uma burocracia excessiva, com distribuição de recursos sujeita a interferências externas ao setor, resultando em um regime de trabalho inapto, um modelo tarifário distorcido e portos (des)equipados com maquinários ultrapassados. Em 25 de fevereiro de 1993, surgiu a Lei Federal de Modernização dos Portos de nº 8.630, que promoveu expressivas mudanças nas antigas e precárias condições de logísticas portuárias, sendo as principais as seguintes:

a) Exploração do porto e das operações portuárias - Passou a ser feita prioritariamente pela iniciativa privada, eliminando a exclusividade que possuíam as Companhias de Docas nas operações de capatazia (serviços de movimentação de cargas no cais, através de funcionários próprios). O trabalho de estiva (serviço de movimentação de carga a bordo de navios, realizados por trabalhadores avulsos) continua sob a responsabilidade da embarcação ou de seus proponentes. Foi idealizada a figura de "operador portuário", pessoa jurídica pré-qualificada junto à Administração Portuária, que pode explorar na íntegra um porto através de concessão da União, ou parcialmente através de arrendamento de terminais, de áreas, ou serviços.

Um aspecto importante da nova lei refere-se à obrigatoriedade de abertura de licitação para a exploração de áreas ou serviços portuários; qualquer empresa pode solicitar a exploração de áreas ou serviços portuários, tendo sido definido um calendário rígido para a abertura da respectiva licitação. Dessa forma, fica assegurada caso haja interessados, a completa implementação da lei.

b) Administração do Porto – Pode ser administrado diretamente pelo governo federal ou por empresa credenciada. Dentre suas atribuições está a de pré-qualificar os operadores portuários (CAP) e ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), determinar o horário de funcionamento do porto e as jornadas de trabalho, fiscalizar as operações portuárias, fixar valores e cobrar as tarifas pelo uso das instalações portuárias de uso público, bem como demais atividades administrativas.

c) Conselho de Autoridade Portuária - O CAP foi criado em cada porto organizado ou no âmbito de cada autorização com a atribuição para diminuir regulamentos de exploração do porto, aperfeiçoar a racionalização e melhoria do uso de suas instalações, fomentar sua ação industrial e comercial, promover mecanismos para a atração de cargas, homologar os valores das tarifas fixadas pela administração, entre outras.

Sua composição favorece a descentralização das decisões, promovendo a participação de todos os agentes envolvidos no setor - governos, operadores portuários, trabalhadores e usuários. Cada bloco, que possui apenas um voto na tomada de decisões, o bloco do poder público, bloco

dos operadores portuários, bloco da classe dos trabalhadores portuários, bloco dos usuários dos serviços portuários.

d) Órgão Gestor de Mão de Obra - obrigatoriamente deve ser criado, no âmbito de cada porto, com o objetivo de inscrever, registrar e capacitar mão de obra dos colaboradores portuários. Assim a lei anulou o monopólio de fornecimento de mão de obra pelos sindicatos de trabalhadores previstos nas leis anteriores.

As condições de remuneração, a definição das funções e as demais condições de trabalho, que eram objeto de determinação em nível federal passam a ser determinadas através de negociação coletiva, entre trabalhadores e operadores portuários no âmbito de cada porto. Tem-se, portanto, a possibilidade de estabelecimento de condições diferenciadas para a organização do trabalho portuário entre os portos brasileiros, e até mesmo entre terminais, com diferentes níveis de automação, dentro de um mesmo porto.

No ano de 2013 o Governo Federal disposto a desenvolver e dinamizar ainda mais o comércio exterior do país, publicou a Lei 12.815, que trata da possibilidade de realizar licitação de áreas portuárias já em uso ou se desenvolverem as chamadas novas zonas portuárias, além de outras iniciativas voltadas à obrigatoriedade de investimentos nas áreas já alfandegadas atualmente, visando também o aumento da competitividade, seja com a diminuição dos custos das importações e exportações ou com a agilidade na liberação de mercadorias pelos órgãos anuentes, nos artigos da lei entende-se que:

“Art. 1º [...] § 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei. § 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se: I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária; II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a

infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado; III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário; IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado. (BRASIL, 2013)”

Atualmente o setor portuário brasileiro integra importantes instrumentos de desenvolvimento econômico e social, por se tratar de área de fronteira com outros países, necessita de constante desenvolvimento logístico voltado a segurança e controle aduaneiro a essas áreas. Com aproximadamente 8,5 mil quilômetros de costas navegável e vasto território, o governo brasileiro tem investido cada vez no uso de tecnologia de modo de aperfeiçoar, controlar e fiscalizar todo esse fluxo comercial e solucionar os gargalos existentes na logística portuária.

A secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela criação de políticas e pela execução de medidas, programase projetos de apoio ao progresso da base dos portos marítimos. Também é de responsabilidade da Secretária dos Portos da Presidência da República, participar do planejamento estratégico e aprovar programas de bolsas, tudo para garantir a segurança e a capacidade do transporte marítimo de mercadorias e passageiros.

Estão sob a gestão da Secretaria de Portos 34 portos públicos, entre marítimos e fluviais, 16 deles são autorizado, concedidos ou têm sua operação gerenciadas pelos governos estaduais e municipais. Outros 18 terminais marítimos, são gerenciados de forma direta pelas companhias Docas, que é uma sociedade de companhia mista, que tem o poder de fiscalizar as atividades de movimentação de cargas, propiciar infraestrutura de acesso aos portos, prover segurança por meio de guarda portuária e numa visão mais abrangente fomentar o desenvolvimento regional de modo a maximizar a utilização dos portos e estão diretamente vinculados a Secretaria de portos. (CODEBA, 2020)

De acordo com a (CODEBA - Companhia Das Docas Do Estado Da Bahia, 2020) ao todo, são sete Companhias de Docas, assim distribuídas:

- Companhia de Docas do Pará (CDP) - que administra os portos de Belém, Santarém, e Vila do Conde.

- Companhia de Docas do Ceará (CDC) - que administra o porto de Fortaleza.
- Companhia de Docas do Rio Grande do Norte (Codern) - que administra os portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca.
- Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) - que administra os portos de Salvador, Ilhéus e Aratu.
- Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) - que administra os portos de Vitória e Barra do Riacho.
- Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) - que administra os portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itajaí.
- Companhia de Docas do Estado de São Paulo (Codesp) - que administra o porto de Santos.

A Lei nº 10.223/2001 criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e instalou em 18 de fevereiro de 2002, tem por intuito programar as políticas formuladas pelo Ministério da Infraestrutura, com o objetivo de conduzir e controlar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário. Segundo o aquaviário estatístico da ANTAQ, o setor portuário brasileiro movimenta cerca de 800 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias por ano, respondendo por pouco mais de 90% das exportações. No mundo inteiro é comum a utilização do modal marítimo para realização de transportes de cargas correspondendo a cerca de 80% do transporte global.

5.2 Plano Nacional de Segurança Pública Portuária (PNSPP)

A segurança portuária por intervenção da base jurídica que norteia as ações e responsabilidades referentes a cada ente envolvido com a Segurança Pública baseia-se no cumprimento de normas vigentes em planos de segurança e cumprimento das legislações nacionais em vigor e acordos internacionais. Baseando-se no artigo Art. 144 da Carta Magna de 1988, define-se que a Segurança Pública é dever do estado, direito e responsabilidade de todos, portanto, as responsabilidades e objetivos dos órgãos de Segurança Pública e privada norteiam e materializam a atuação das estruturas dos órgãos de inteligência em todo o país atribuindo-a de ser ferramenta prioritária e participativa no suporte para o alcance desses objetivos.

Em virtude da frequente falta de segurança nos portos brasileiros o governo instituiu pelo Decreto 1.507 de 30 de maio de 1995, alterado pelo Decreto 1.972 de 30 de julho de 1996, uma comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), cuja principal responsabilidade é desenvolver e implementar um sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, prevendo em seu Art. Segundo, sua composição é composta por um representante e respectivo suplente dos Ministérios da Justiça, que a presidirá, da Marinha, da Fazenda, das Relações Exteriores, e do Transporte. O mesmo decreto também criou a Comissão Estadual de Segurança Pública nos Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), e seu Art. Quarto, prevê sua composição por representantes do Departamento da Polícia Federal, da Capitania dos Portos, da Secretaria da Receita Federal, das Administrações Portuárias e do Governo do Estado.

A Conferência Diplomática da Organização Marítima Internacional - IMO, em 12 de dezembro de 2002, realizada em Londres, adotou novas disposições na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no mar de 1974 (Convenção SOLAS) e um Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS). Sendo assim, as inspeções dos terminais e as concessões dos certificados são direcionadas como responsabilidade da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Porto, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos).

Os objetivos do Código ISPS, conforme a resolução 2 da conferência, possuem a importância na atuação da inteligência, as informações tratadas de forma adequada, podem ser conduzidas e disponibilizadas aos tomadores de decisões para que sejam cumpridas ou norteados melhores caminhos para atingir o objetivo pré-estabelecido e acordados internacionalmente e de extrema relevância para a segurança portuária.

Os objetivos deste Código são:

“1. estabelecer uma estrutura internacional envolvendo a cooperação entre Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a fim de detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;

2. estabelecer os papéis e responsabilidades dos Governos Contratantes, órgãos Governamentais, administrações locais e as indústrias portuária e de navegação a nível nacional e internacional a fim de garantir a proteção marítima;
3. garantir a coleta e troca eficaz de informações relativas a proteção;
4. prover uma metodologia para avaliações de proteção de modo a traçar planos e procedimentos para responder a alterações nos níveis de proteção; e
5. garantir que medidas adequadas e proporcionais de proteção sejam implementadas. (CÓDIGO ISPS, p.4, 2002)”

A Adaptação do Código ISPS em portos brasileiros iniciou-se pela identificação dos pontos de vulnerabilidade das infra-estruturas portuárias e áreas que poderiam ser alvo de grupos terroristas, através da resolução nº. 12 de 18 de dezembro de 2003 do Ministério da Justiça.

5.3 Movimentação dos portos Brasileiros

Baseando-se nos relatórios da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a movimentação de cargas no setor portuário cresce 5,68% no ano de 2020 em relação ao mesmo período de 2019. Ainda que em meio a pandemia do covid-19, o setor portuário brasileiro, incluindo portos públicos e privados, movimentou 538 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2020. Em relação aos tipos de carga, houve um acréscimo no primeiro semestre de 2020 de 2,2% na movimentação de granel sólido, com a operação de 323,5 milhões de toneladas e de 15,5% na movimentação de granel líquido 134,2 milhões de toneladas. Realizando a análise do mesmo período comparando as cargas containerização, ocorreu uma queda de -1% com 54,8 milhões de toneladas movimentadas, e -6,2% (25,4 milhões de toneladas) em relação à carga solta.

De acordo com o levantamento da ANTAQ pode-se observar que o porto de Santos foi o de maior movimentação entre os portos públicos, destacando-se na movimentação de soja ao operar 16,1 milhões de toneladas (4,5 milhões de toneladas quando comparado com o ano de 2019), demonstrando o crescimento de 39% no setor.

5.4.1 Sistema Supervia Eletrônica de Dados (SED)

O sistema que inclui a captura de informações gerenciais eletronicamente, foi desenvolvido para atender as demandas de pessoas jurídicas associada à comunidade de Atividade Portuária assegurando a troca de informações de forma constante, 24 horas por dia, sete dias por semana. Para manter-se atualizado com as autoridades alfandegárias sobre atracação e desembarque de navios, movimentação de cargas e liberação de cargas sem sair de sua empresa. Mecanismos para melhor controle dos diferentes processos também são habilitados, permitindo a fiscalização do fluxo de navios e cargas nos módulos de importação e exportação, bem como as operações de descarga e carga, que são de responsabilidade do operador portuário.

O primeiro módulo a ser implantado foi o RAP (Prioridade e Requisição de Atracação) em 23 de abril de 2001, os demais módulos como o de Manifesto de Navios e Boletins de Carga e Descarga, foram implantados em janeiro de 2004.

Dessa forma, a SED atualmente divide-se nos seguintes módulos:

- Manifesto de carga;
- Atracação;
- Boletim de embarque/Descarga.

Todos os navios assegurados pelo código ISPS CODE, que tem escala programada para o porto de Santos, deverão prestar informações sobre a Livre Prática e número do certificado ISPS code do navio, para as Autoridades Portuárias através do sistema SED.

5.4.2 Subsistema de Cadastramento e Credenciamento de usuários

O cadastramento e credenciamento são realizados de acordo com a hierarquia do usuário, o que estabelece acesso diferenciado aos Gates controlados eletronicamente, pela segurança portuária. Com esse modelo de segurança, o crachá eletrônico permite acesso ao funcionário, apenas a

determinados departamentos da CODESP, ficando assim restrito a circular dentro dos departamentos que sua função lhe convém.

5.5 Guarda portuária de SPA

A Santos Port Authority possui uma organização própria de Guarda Portuária que atua no monitoramento por meio de câmeras, controle de acesso de entrada e saída de pessoas, bem como veículos e cargas. Atuam também em ações preventivas e repressivas, com o patrulhamento e atendimento às ocorrências na área sob responsabilidade da SPA. Porém os demais terminais portuários que atuam no complexo, cada um é responsável pela segurança de suas instalações, mantendo um centro de monitoramento, controlando o acesso e controlando o seu interior.

De acordo com Patriarca (2021), ainda que parte do serviço de segurança seja terceirizada, os terminais portuários devem manter funcionários específicos, como Supervisor de Segurança Portuária (SSP), denominação adotada no país para o Port Facility Security Officer. Presumidos no Código ISPS, os SSPs são responsáveis pela implementação das medidas previstas do código, coordenação de atividades de segurança e comunicação com outros atores.

As forças armadas de uma forma indireta também fazem parte da segurança portuária de Santos, atividades da Aeronáutica e do Exército brasileiro, são responsáveis por manterem iniciativas regulares em conjunto com outras agências, como o Programa de Proteção Integrada de Fronteira (PPIF), que busca integrar os diversos órgãos públicos envolvidos na segurança fronteiriças, incluindo os portos.

5.6 Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN)

O sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN) foi criado pela Lei nº 9.883, de 07 de dezembro de 1999, é parte essencial do planejamento e execução das atividades de inteligência nacional e, como tal, é entendido como um sistema que engloba a relação entre os ambientes internos e externos. O

mesmo decreto de Lei também criou a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN) como seu órgão central e assim estabeleceu seus fundamentos:

§ 1º O Sistema Brasileiro de Inteligência tem como fundamentos a preservação da soberania nacional, a defesa do Estado Democrático de Direito e a dignidade da pessoa humana, devendo ainda cumprir e preservar os direitos e garantias individuais e demais dispositivos da Constituição Federal, os tratados, convenções, acordos e ajustes internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte ou signatário, e a legislação ordinária. (BRASIL, 1999)

§ 2º Para os efeitos de aplicação desta Lei, entende-se como Inteligência a atividade que objetiva a obtenção, análise e disseminação de conhecimentos dentro e fora do território nacional sobre fatos e situações de imediata ou potencial influência sobre o processo decisório e a ação governamental e sobre a salvaguarda e a segurança da sociedade e do Estado. (BRASIL, 1999)

O Decreto nº 4.376 de 13 de setembro de 2002, elencou os primeiros órgãos do Sistema, bem como criou o Conselho Consultivo do Sistema Brasileiro de Inteligência (CONSISBIN), que analisa e chancela a conveniência e oportunidade da entrada de novos membros no SISBIN. Inicialmente composto por 22 integrantes, atualmente composto por 42 instituições federais, órgãos de diferentes ministérios fazem parte do sistema e têm estrutura do Poder Executivo Federal, que possibilita a celebração de acordos de cooperação para a troca de informações com outros poderes.

O Art. 3º do Decreto de Lei 9.883 de 7 de setembro de 1999, define a ABIN como um órgão central que tem as competências de assessoramento direto ao Presidente da República do Brasil, nas atividades de Inteligência do país, será responsável por planejar, executar, coordenar, supervisionar e controlar as atividades, de acordo com as políticas e diretrizes estabelecidas pelos superiores traçadas nos termos. Em seu parágrafo único destaca que:

As atividades de inteligência serão desenvolvidas, no que se refere aos limites de sua extensão e ao uso de técnicas e meios sigilosos, com irrestrita observância dos direitos e garantias individuais, fidelidade às instituições e aos princípios éticos que regem os interesses e a segurança do Estado (Brasil, 1999).

O mesmo decreto em Art. 4º, define que, além do que lhe prescreve no seu artigo anterior, ainda lhe compete:

- I - Planejar e executar ações, inclusive sigilosas, relativas à obtenção e análise de dados para a produção de conhecimento destinados a assessorar o Presidente da República;
- II - Planejar e executar a proteção de conhecimentos sensíveis, relativos aos interesses e à segurança do Estado e da sociedade;
- III - promover o desenvolvimento de recursos humanos e da doutrina de inteligência, e realizar estudos e pesquisas para o exercício e aprimoramento da atividade de inteligência; e
- IV - Avaliar as ameaças, internas e externas, à ordem constitucional. (Brasil, 1999).

A ABIN possui Oficiais de Inteligência em países da América do Sul, América do Norte, África, Europa e Oceania, que atuam como adidos civis. Eles trocam informações e fornecem conhecimentos sobre temas de interesses Nacionais. Nacionalmente, o órgão está sediado em Brasília no Distrito Federal, no setor Policial Sul. O órgão também conta com as superintendências estaduais uma em cada capital dos 26 estados brasileiros, ainda há subunidades em locais estratégicos, principalmente em regiões fronteiriças, como Foz do Iguaçu no estado do Paraná e Tabatinga no estado da Amazônia.

Ao contrário de alguns anos atrás, pode-se afirmar que a atividade de inteligência no Brasil desenvolvida pela ABIN tem como objetivo primordial a produção de conhecimentos estratégicos de interesses do País. O acompanhamento de questões permanente de questões nacionais, à ordem democrática e à segurança do país, passou a ser o objetivo principal da atividade (FIALHO, 2006 p.35)

5.7 A inteligência no combate ao crime organizado

Nas últimas décadas, a atividade criminosa tornou-se mais clara e ocorreram mudanças que resultaram em uma atuação cada vez mais estruturadas. A partir de meados de 1970, com a intensificação do narcotráfico e o aumento de consumidores em especial nos EUA e Europa Ocidental, as organizações criminosas diversificaram cada vez mais seu modus operandi, com o perfil profissional, as organizações criminosas têm cooperado entre si e formando verdadeiros grupos transnacionais promotores de delitos.

Dada a dificuldade e variedade do crime organizado, as atividades de inteligência são importantes, principalmente no combate à evolução do crime organizado. As atividades de inteligência são planejadas

estrategicamente pelas autoridades no contexto da segurança pública, combinando inteligência governamental e policial, em escala federal e estadual. Porém a falta de um banco de dados nacional que possua todas as informações processadas pelos diversos órgãos envolvidos no combate ao narcotráfico. No Brasil, ainda não há legislação que justifique o encaminhamento e a segurança de dados de inteligência entre os órgãos, e essa falta tem levado à incompetência das atividades de inteligência em ramos administração pública.

5.8 Inteligência Governamental – A função da ABIN

As operações de inteligência contra o crime organizado são divididas por modalidades. A primeira é uma elaboração estratégica das ações de segurança pública. As conexões são estabelecidas a partir do processamento de conhecimentos nacionais e internacionais - como rotas de tráfico, informações sobre o consumo em várias regiões do país, novos tipos, mapas de atividades de organizações criminosas e dos atributos dos diversos grupos que atuam em variados setores.

Também está incluída a análise de contingência, que visa identificar as habilidades do crime organizado e suas tipologias. A partir dessas análises, além de criar ferramentas de colaboração com outras entidades da comunidade internacional, é possível traçar ações preventivas e abordagens de combate às organizações criminosas, em escala nacional.

Para a realização da análise estratégica, deve haver um órgão federal que coordene os dados e informações dos diversos serviços de inteligência do Brasil, incluindo os municípios, e essa tarefa é atribuída à ABIN. Além de centralizar as informações e transformá-las em diagnósticos para prevenir e planejar ações nacionais contra o crime organizado, tem importantes implicações para o desenvolvimento da formação de agentes especiais nas administrações públicas federal e estadual nos serviços de inteligência. A escola de Inteligência (ESINT), sediada na capital federal do país, possui uma estrutura física, voltada a ministrar cursos e desenvolver servidores públicos da área de inteligência, incluindo agentes de polícia, servidores municipais e demais autoridades governamentais, realizando o desenvolvimento e

aperfeiçoamento profissional em aspectos teóricos e práticos, permitindo a integração entre pessoas e órgãos que atuam no combate ao crime organizado.

Com essa explanação, pode-se definir a grande importância da existência da ABIN, a mesma não possui responsabilidades nem compromissos com a investigação policial propriamente dita, porém contribui na articulação ao combate ao crime organizado por meio de centralização de informações, e também realiza estratégias que permite aos órgãos de repressão do governo, realizarem a fiscalização e controle ao crime, possuindo um caráter essencial para a segurança pública e institucional.

O serviço de inteligência é primordial para que o combate ao crime organizado funcione de forma efetiva, que ocorra uma implementação de mecanismos de cooperação, coordenação e controle, entre todos os envolvidos. No Brasil não há integração de informações entre os Órgãos Federais, como a polícia, os fiscais da Aduana e a ABIN. A Abin é responsável apenas pelos serviços de inteligência externos, deixando o serviço de inteligência interno sem estrutura. As organizações criminosas estão cada vez mais estruturadas e acabam se aproveitando da ausência de um órgão que assuma a direção das ações de inteligência na segurança pública. A solução para essa lacuna, poderia ter início pela reestruturação nos procedimentos internos de cada órgão, centralizando as informações de inteligência interna e externa na ABIN, isso exigiria incremento de pessoal, equipamentos, treinamentos e mudanças nas diretrizes da ABIN no formato atual

5.9 Inteligência Policial

Além do serviço de inteligência governamental, o Brasil possui também a inteligência policial, voltada totalmente a repressão e investigação de atos ilícitos e grupos infratores. Quem realiza essa operação são as polícias estaduais, civis, militares e federais. São as provas apresentadas por meio desses agentes públicos que auxiliam o trabalho da Polícia Judiciária e Serviço Público Federal. Inteligência é mais sobre o combate ao crime organizado do que operações ostensivamente grandes, porque o que conta é identificar esquemas ilegais e desmantelar quadrilhas de traficantes.

De acordo com o Manual de Inteligência Policial Polícia Federal brasileira, ela é definida como um conjunto de operações de inteligência policial que emprega técnicas especiais de investigação, visando a confirmação de provas e o conhecimento sobre atividades e complexidades criminosas clandestinas, bem como a identificação de pessoas envolvidas em atividades criminosas. redes e organizações, a fim de obter uma compreensão abrangente do modus operandi, consequências, tendências e alcance de sua conduta criminosa.

Assim, de acordo com o disposto no Código de Processo Penal, os serviços de inteligência policial têm o papel de prevenir, coibir, identificar e eliminar atos criminosos, buscando as informações necessárias para determinar o momento e o local exatos em que organizações criminosas realizam preparativos criminosos e executam crimes. Disposições legais e constitucionais para atividades policiais e garantias pessoais

6. O PORTO DE SANTOS E O COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS

6.1 Dificuldades da pesquisa

Apontar as principais lacunas existentes na segurança aduaneira que comprometem a segurança internacional, beneficiando o tráfico marítimo de cocaína, representa um desafio muito grande, considerando que informações relacionadas à segurança interna pública e privada do porto de Santos, são restritas aos órgãos e pouco publicadas em artigos científicos, minimizando as informações para realização da pesquisa, uma vez que qualquer informação relacionada a segurança é considerada comopotencialmente confidencial e não acessível aos pesquisadores.

Conforme mencionado em outros capítulos, a caracterização do crime tráfico de drogas é encontrada no artigo 33 da Lei nº 11.343, de agosto de 2006, baseando nessa legislação, autoridades aduaneiras em exercício de suas funções e com recursos de tecnologia da informação, de equipamentos, de veículos e de cães farejadores colocada a sua disposição, executam o combate ao contrabando e ao tráfico internacional de drogas. Nas áreas denominadas de zonas primárias e zonas secundárias, na faixa de fronteira e na orla marítima.

Neste capítulo serão apresentados alguns resultados de pesquisas realizadas em sites oficiais do Governo Federal e nas mídias, obtidos nas operações de repressão ao contrabando, tendo como base o anuário Balanço Aduaneiras, edições de 2017 a 2020.

6.2 Estrutura portuária do Porto de Santos

O porto de Santos é o maior complexo portuário da América Latina, e movimenta um quarto da balança comercial do país. Iniciou suas atividades no início do século XVI, porém começou a operar de fato no final do século XIX, quando houve a concessão do Porto à investidores privados, com uma

área útil de 7,8 milhões de metros quadrados, o complexo é formado por instalações portuárias distribuídas nas duas margens do estuário que separa as cidades de Santos e Guarujá no litoral do Estado de São Paulo e tem uma função importante no desenvolvimento econômico da cidade e de toda região da Baixada Santista e engloba principalmente os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso. A área de influência secundária inclui os estados da Bahia, Tocantins, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

A administração do porto organizado é realizada pela Santos Port Authority (SPA), empresa pública de capital majoritário da União, até recentemente denominada Companhia Docas de Santos, que foi fundada no ano de 1989 e inaugurou os primeiros 260 metros de cais, dois anos após a sua fundação no ano de 1892 tornou o porto de Santos um lugar de destaque na economia do país e transformando ele no maior porto do hemisfério sul. Alinhadas ao modelo de gestão conhecido como *landlord*, é responsável pela gestão e fiscalização das instalações portuárias e das infraestruturas públicas localizadas dentro do Porto Organizado, não operam terminais, movimentam cargas ou comercializam qualquer tipo de mercadoria. Serviços como armazenamento, movimentação, embarque e desembarque são realizados por mais de 50 terminais portuários e retroportuários administrados por empresas privadas. As operações realizadas no interior do porto organizado, são utilizadas mediante ao arrendamento, ao redor do porto organizado são realizadas por Terminais de Uso Privado (TUPs) mediante autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Situados na zona secundária do porto, os terminais retro portuários complementam os procedimentos logísticos e burocráticos do Comércio Exterior (SPA.2020).

Nas últimas décadas o Porto registrou grandes ampliações, modernizou suas instalações e incorporou novas tecnologias, operando com terminais especializados para contêineres, carga geral, graneis sólidos e líquidos. Está em posição geográfica estratégica para a movimentação de mercadorias entre a América Sul e a Europa, África ou América do Norte, através de transporte marítimo pelo oceano Atlântico.

·
Características das instalações portuárias

Após um grande processo de privatização, que atualmente atinge cerca de 90% das áreas propícias à atracação de navios, de acordo com a Lei 8630/93, o porto de Santos pode ser subdividido em:

a) Porto Organizado, isto é, áreas de propriedade da União, que o Ministério dos Transportes administra através da CODESP, inclusive alugando as instalações e terrenos para empresas particulares como o caso da Santos- Brasil, Libra, Tecondi e outras;

b) Porto Privativo, que são cais de atracação de navios situados no canal de Santos, cuja a propriedade da área pertence a empresas privadas, que administram a atividade sob autorização da União, tais como: Usiminas, Dow Química, Cutrale, Cargill e Ultrafertil.

As instalações portuárias dentro do porto organizado, em sua grandemaioria, são administradas por empresas privadas em função de gerar rendas para o Ministério do Transportes, através de contratados controlados pela Companhia de Docas do Estado de São Paulo (CODESP), algumas áreas em exceção não podem ser alugadas e são consideradas como cais de uso público.

Apesar de existir diversos berços de atracação no Porto de Santos, destacam-se como sendo os de maior movimento de contêineres, aqueles que são administrados pelas empresas Santos-Brasil, Libra e Tecondi, os três em conjunto totalizam cerca de 89% do total de cargas containerização.

6.3 Sistema de Segurança Portuário de Santos

Devido a sua complexidade o Porto de Santos necessita de uma estrutura de segurança que envolve o político, o econômico e os seus vários entes envolvidos. O governo brasileiro em maio de 2004, liberou verbas para que os portos se adequassem ao ISPS Code. A CODESP, teve sua "Avaliação de Risco", baseando-se na sequência de procedimento que o código exigia e foi aprovada juntamente com os "Planos de Segurança".

A rede segurança do Porto de Santos em ação conjunta com a Universidade de São Paulo (FUSP), desenvolveram um sistema de circuito fechado de TV e de monitoramento de controle de acesso, que desempenham

a padronização de interfaces de comunicação entre os servidores e clientes, como fornecimento de dados em tempo real, para a realização de troca de informações e experiências, com o intuito de integrar o planejamento e a coordenação de ações de segurança pública. De acordo com a Comissão Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), o sistema é funcionalmente preparado para:

- Utilizar processos automatizados e equipamentos adequados para identificar, controlar e gerenciar o acesso de pessoas e veículos;

- Controlar a movimentação de mercadorias integrando soluções de controle de acesso de pessoas e veículos aos sistemas existentes e operantes na CODESP, e está em conformidade com a Alfândega de Santos, por ser considerado um Porto CSI - Container Security Initiative, possui o programa de scanner fixos e móveis, que propõe um regime de segurança para garantir que todos os contêineres que possam apresentar riscos sejam identificados e inspecionados antes de serem colocados em navios, o órgão responsável pela realização da operação é a Receita Federal Brasileira, através dos seus auditores fiscais aduaneiros. (PIMENTEL, 2019), os escâneres de contêiner têm sido uma arma poderosa contra o contrabando e o descaminho, mas, especialmente, contra os tráficos de drogas e armas. Em janeiro de 2018 no porto de Santos, por exemplo, foi descoberto com esse equipamento uma modificação na cabine de um caminhão onde estavam 3 traficantes e 279 kg de cocaína que seguiram para a Europa.

- Integrar os seus terminais com outros órgãos externos como: Ministério da Justiça, Sistema de Informações Criminais (INFOCRIM), Departamento de Polícia Federal (DPF), Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF), Marinha Brasil, Receita Federal, Secretaria de Estado da Segurança Pública de São Paulo, Sistema de Informações de Justiça e Segurança Pública (INFOSEG) e Ministério dos Transportes;

- Fornecer um conjunto de informações gerenciais às autoridades portuárias, portuários, guardas portuários e polícia marítima para gerar ações preventivas para a polícia portuária nos portos, docas, fundeadouros, vias de acesso, vias rodoviárias e ferroviárias;

- Gerar dados e estatísticas para auxiliar a CODESP, Terminais e demais órgãos externos a facilitar ações para melhorias dos processos logísticos e de infraestrutura do Porto Organizado de Santos.

6.4 O tráfico de cocaína na região do porto de Santos através da mídia.

O crime organizado na região do Porto de Santos tem se intensificado nos últimos anos, a utilização do modal marítimo para realização do tráfico internacional, tem chamado muita atenção da mídia, do governo nacional e também de governantes de outras nações.

Segundo Silva (2017), o tráfico de drogas é uma das atividades mais lucrativas dos últimos tempos, especialmente a cocaína, estima-se uma movimentação de cerca de US \$500 bilhões por ano. O mercado ilícito de drogas parece ser impossível de combater, já que não se encontra uma solução em caráter único e global, para que possam cessar definitivamente este mal que se alastra por todas as nações e com uma rentabilidade financeira altíssima.

SCHMITT (2018), destaca que os portos marítimos brasileiros a cada ano, tem sido utilizado cada vez mais para o envio de drogas para grandes mercados consumidores da Europa, América do Norte e Ásia, uma vez que o volume de drogas pode ser enviado em uma só viagem, quando comparado a outras formas de envio, em 2018 somente no porto de Santos/SP, foram apreendidas 30,6 toneladas da droga.

Para CEDIS (2017), o narcotráfico procura escapar da fiscalização, monitoramento e repressão das forças de segurança, de forma a adquirir características de inovação e mutabilidade no tempo e no espaço, claramente evidenciado nas rotas utilizadas, que são constantemente transformadas, esquecidas por um tempo e depois reativada conforme demanda.

A logística do Porto de Santos, tem ganhado destaque nos últimos anos no comércio internacional, através dos fatores de competitividade e de acesso, baixo custo, localização e aduana, o setor de segurança, também tem se destacado, através dos órgãos institucionais em operações bem-sucedidas, voltadas em combate ao narcotráfico. Nos últimos anos esse tipo de operação tem chamado muita atenção da mídia, pela quantidade de drogas apreendidas

e divulgadas constantemente pela mídia local, em sua grande maioria acocaína encontra-se como a principal droga apreendida no Porto de Santos.

A Receita Federal Brasileira, publicou em seu endereço eletrônico <https://receita.economia.gov.br/noticias/ascom/2017/outubro/receita-federal-realiza-a-maior-apreensao-de-cocaina-do-ano-no-porto-de-santos>, em 23 de outubro de 2017, a atuação em cooperação entre a Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos e Aduana Francesa, frustra a tentativa de envio ao exterior de 32 bolsas, contendo, aproximadamente, 936 kg de cocaína. A droga estava acondicionada dentro de duas unidades de carga (contêineres) em um carregamento de folhas de pasta de celulose, cujo destino final seria o Porto de Le Havre, na França. Suspeita-se do emprego da técnica criminosa conhecida por "rip-off loading", na qual a droga é inserida em uma carga regular, sem o conhecimento do seu proprietário.

A edição de 04 de setembro de 2017 do jornal A Tribuna, encontrado no endereço eletrônico <http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/policia/pf-faz-operacao-contra-traffic-internacional-de-drogas-em-santos/?cRash=075a81f362646508bc8abb844b6780c0>, destacou:

A Polícia Federal, em conjunto com a Receita Federal, deflagrou, na manhã desta segunda-feira (4), a operação intitulada Brabo, que visa o enfrentamento ao tráfico internacional de drogas no País. Em Santos também houve prisões e apreensões. Durante a tarde, em coletiva à imprensa, delegados da entidade colocaram fim à ação, mas garantiram que continuarão as investigações. (TRIBUNA, 2017)

A Receita Federal publicou em seu site em 22 de novembro de 2018, no endereço eletrônico <https://receita.economia.gov.br/sobre/acoes-e-programas/acoes-da-receita-federal/noticias/2019/novembro/8a-regiao-fiscal/receita-federal-supera-quantidade-de-cocaina-apreendida-no-porto-de-santos-em-2018-e-bate-recorde>, a seguinte afirmação:

No interior de um terminal de contêineres situado no Porto de Santos, equipes da Alfândega da Receita Federal localizaram 1.162 kg de cocaína escondidos em uma carga de exportação destinada à Europa. A carga regular era composta por sucatas metálicas e tinha como destino final o porto de Roterdã, na Holanda, com baldeação em Antuérpia, na Bélgica. A carga foi selecionada para a conferência através de critérios objetivos de análise de

risco, incluindo a inspeção não intrusiva por escâner. O cão de faro da Receita Federal sinalizou positivamente para a presença de drogas e, aberto o contêiner, foram encontradas em meio à sucata, 34 bolsas esportivas envoltas em papel alumínio, contendo diversos tabletes de cocaína. (Receita Federal Brasileira,2018).

A Divisão de vigilância e Repressão ao Contrabando e Descaminho (DIREP) da Alfândega da Receita Federal do porto de Santos, publicou no siteda Receita Federal em 23 de março de 2018 no endereço eletrônico <https://receita.economia.gov.br/noticias/ascom/2018/marco/receita-federal-realiza-a-maior-apreensao-de-cocaina-da-historia-no-porto-de-santos> a seguinte informação:

Foi interrompida uma tentativa de envio ao exterior através do Porto de Santos, aproximadamente duas toneladas de cocaína, a droga estava oculta dentro de contêineres de cargas distintas, as cargas consistiam em um carregamento de cinco contêineres de café, outro de dezessete contêineres de concentrado de proteína de soja, e, o terceiro, de vinte e cinco contêineres de açúcar, tipo cristal. A droga estava escondida em um contêiner de cada carregamento. (Receita Federal Brasileira,2018)

O Jornal da Globo encontrado no endereço <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/02/01/mais-de-260-kg-de-cocaina-sao-apreendidos-no-porto-de-santos-sp.ghtml>, publicou em 01 de fevereiro de 2019 matéria sobre apreensão de drogas no porto de Santos, destacando:

Pelo menos 266 kg de cocaína foram interceptados no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. O carregamento tinha como destino principal o porto da Antuérpia, na Bélgica, segundo informações da Receita Federal. Fiscalização rotineira em um terminal da margem direita do complexo portuário resultou na localização da droga em um contêiner que estava pronto para ser embarcado em um navio. A caixa metálica transportava oficialmente amianto. A suspeita do fisco, que realizou a primeira localização de droga do ano no cais, é que os traficantes tenham utilizado da técnica rip-on/rip-off. (Globo,2019)

O jornal Estado de Minas Internacional, encontrado no endereço https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2019/09/10/interna_internacional,1084166/receita-apreende-quase-1-5-tonelada-de-cocaina-no-porto-de-

santos.shtml, publicou no dia 10 de setembro de 2019 matéria sobre a Receita apreendeu quase 1,5 toneladas de cocaína no Porto de Santos, dissimulados em um carregamento de açúcar cristal no Porto de Santos, que deveria seguir para a Antuérpia. A droga, detectada por cães farejadores, estava escondida em 49 sacas, informou a Receita Federal.

O Jornal da Globo encontrado no endereço eletrônico <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2020/05/13/mais-de-meia-tonelada-de-cocaina-e-localizada-em-carga-no-porto-de-santos-sp.ghtml>, publicou em 13 de maio de 2020, a matéria "Mais de meia tonelada de cocaína é localizada no porto de Santos, SP", destacando:

De acordo com a Receita Federal Brasileira, 556 kg de cocaína estavam prestes a serem exportadas para o porto de Antuérpia, na Bélgica. O entorpecente estava escondido em meio a uma carga legal de farelo de soja. A carga foi selecionada para conferência aduaneira por meio de critérios objetivos de análise de risco, incluindo a inspeção por imagens de escâner e utilização de cães farejadores da Receita (Globo,2020).

A revista eletrônica Portos e Navios, encontrada no endereço <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/apreensoes-de-cocaina-no-porto-de-santos-somam-quase-13-toneladas-em-2020>, destaca uma apreensão de drogas em 01 de setembro de 2020, destacando:

A Receita Federal apreendeu 12,9 toneladas de cocaína no complexo portuário de Santos, que totalizaram 1.516 quilos apreendidos durante o mês de setembro. Na ação mais recente, a alfândega da Receita Federal do porto de Santos, em operação conjunta com a delegacia da Polícia Federal, apreendeu 281,5 kg de cocaína. De acordo com a Receita Federal, a apreensão ocorreu a partir do monitoramento de cargas de exportação e aplicação de critérios objetivos de análises de risco. Durante a operação foram inspecionados caminhões destinados à exportação. A carga onde foi encontrada a droga tinha como destino final o porto de São Petersburgo, na Rússia, com baldeação antes no porto da Antuérpia, na Bélgica. (Navios,2020)

6.5 O mecanismo utilizado para o tráfico de drogas na região portuária de Santos

Estudos apontam que o crime organizado escolhe contêineres para utilização do tráfico internacional, no entanto, nos últimos anos as organizações criminosas têm buscado a qualquer custo diversificar o método de infiltrar a droga no interior das cargas legais. Cada vez mais as facções criminosas estão buscando formas de driblar as fiscalizações portuárias e aduaneiras com o intuito de dificultar a atuação da inteligência em combate ao tráfico de drogas.

Silva (2018), destaca que atualmente o "rip-on/rip-off" é uma das técnicas mais utilizadas pelos narcotraficantes, ocorre quando a droga é colocada clandestinamente no contêiner antes do embarque, sem o conhecimento do dono da carga e posteriormente é retirada da mesma forma no porto de destino e geralmente são utilizados contêineres com cargas de mercadorias que dificultam as ações de fiscalização e detecção, os quais são violadas ainda no retroporto ou em locais próximos aos terminais portuários. Geralmente a droga é alocada na porta do contêiner, em mochilas de forma que possam ser facilmente retiradas o que se denomina ação "rip-on/rip-off".

O autor ainda destaca que outra modalidade utilizada nos últimos anos é o embarque por "içamento", que consiste em "içar" a droga em bolsas de aproximadamente 30 kg, a partir de uma embarcação de pequeno porte normalmente com apoio de pessoas de dentro do navio, geralmente são tripulantes e estivadores.

Bonato (2017) em sua análise final do tráfico de cocaína, destaca uma característica fundamental das técnicas utilizadas pelas organizações criminosas em suas ações de tráfico. A referida característica é a "criatividade", isto é, novas técnicas são descobertas pelas autoridades policiais a todo o momento, o que, de certa forma, demonstra quanto a polícia não pode recrudescer no combate a esse crime, pois, apesar de conhecer o "modus operandi", os traficantes estão sempre dispostos a "inovar" em suas práticas delituosas. Do ponto de vista operacional, é comum a utilização da carga, do contêiner e dos navios, como meios para transportar os entorpecentes

Contudo a literatura aponta como principais táticas as seguintes:

- Utilização de pessoas responsáveis por transportar a droga no corpo para dentro do navio, e define essas pessoas como "mulas";
- Esconder a droga dentro da mercadoria que será transportada;
- Criar compartimentos secretos, mediante a montagem de paredes, tetos e pisos falsos nos contêineres;
- Inserir dentro do próprio navio que realizará a operação, em diferentes compartimentos ou lugares, como botes auxiliares, casa de máquina ou dependência dos tripulantes;
- Fixação da droga em um compartimento no casco do navio, que ele denominada como "operação torpedo";
- Aquisição de navios, a que exige investimento mais alto e uma tripulação especializada.

Baseando-se nas informações de Oswaldo Souza, diretor da Alfândega do porto de Santos em 19 de março de 2020, narcotraficantes corrompem os trabalhadores portuários, recheando contêineres com drogas e tentando burlar o sistema de raio-x. Eles até usam pequenas embarcações e cordas para içar malas cheias de cocaína para dentro de navios cargueiros no mar, em uma espécie de pescaria de drogas. A tática mais comum dos narcotraficantes é colocar a droga em contêineres em meio a mercadorias regulares, que estão sendo exportadas por empresas idôneas, sem seu conhecimento.

De acordo com a revista eletrônica UOL encontrada no endereço <https://www.uol/noticias/especiais/a-rota-maritima-da-cocaina.htm#fator-humano-o-ponto-mais-fragil>, outra prática comum é cooptar membros da tripulação dos

navios. Os traficantes se aproximam das embarcações atracadas no porto ou ancoradas próximo da costa em pequenos barcos de pesca com motores potentes e amarram mochilas cheias de cocaína em cordas que são jogadas pelos tripulantes do navio. A droga então é içada para dentro do navio cargueiro e escondida em contêineres ou esconderijos na embarcação.

Segundo Davi (2019), as forças de segurança fazem tudo o que está ao seu alcance para dismantelar o narcotráfico. Porém, há muitos setores deficientes de recursos, organizações, inteligência ou autonomia. Um país com

fronteiras tão extensas como o Brasil necessita de muitos recursos e uma organização excepcional para impedir a entrada da carga ilícita. O autor ainda menciona que a polícia brasileira também não pode interferir na jurisdição estrangeira, em países onde as drogas

Dadas as complexidades das redes que envolvem o acesso dos setores público e privado aos mercados transnacionais de tráfico ilícito de drogas, a ação cooperativa entre os Estados na luta contra as drogas ou ações específicas para prender e distribuir o cultivo de drogas são insuficientes para deter o crime transnacional. Muitos outros, enquanto houver oportunidades de mercado, suas cadeias produtivas, logísticas e financeiras existirão (Medeiros, 2018).

As autoras Fernanda & Rodrigues (2017), destacam em suas análises que o continente Sul-Americano enfrenta sérios problemas de ordem social e econômica, envolvendo falta de emprego e oportunidades, desigualdades sociais, políticos, entre outros problemas que envolvem os países que são chamados de "terceiro mundo".

O tráfico internacional de drogas afeta não somente os consumidores, mas os setores também causam grandes transformações na economia, quando falamos de narcotráfico a circulação irregular do dinheiro advindo do comércio ilegal de droga, ultrapassa fronteiras ocasionando problemas no setor econômico não somente no Brasil, mas em outras nações.

O objetivo desse capítulo foi demonstrar a relevância do tráfico de drogas com relação ao Porto de Santos e o quão o crime organizado está diretamente relacionado ao tráfico de internacional de cocaína, eles dominam o mercado interno por meio de facções criminosas, o que facilita a atuação na logística interna do porto; leis fracas com sensação de impunidade, tornando o crime mais atrativo; segurança pública desaparelhada, o que facilita a chegada da droga ao porto; corrupção nas instituições, funcionários de posições importantes na empresa na atuação direta do crime, enfraquecendo o controle interno e tornando empresas mais vulneráveis; pouca fiscalização aliada a uma facilidade para criação de empresas de fachada, principalmente empresas de transportes; um efetivo insuficiente que limita a atuação dos órgãos e organismos de segurança, incluindo principalmente a Polícia Federal (PF) e a Receita Federal do Brasil (RFB).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo da pesquisa foi identificar as principais lacunas existentes na Segurança Aduaneira brasileira que comprometem a Segurança Internacional, analisada através do Porto de Santos, tendo como intuito principal responder à pergunta: Qual a relevância do tráfico marítimo de cocaína no Porto de Santos e qual o seu impacto para a segurança Internacional? Para alcançar seu objetivo este estudo está dividido em sete principais partes, a primeira é a introdução e a sétima a conclusão. A segunda parte intitulada de *A releitura dos estudos de segurança internacional*, teve o objetivo de apresentar os principais conceitos para análise proposta pelo trabalho. A terceira intitulada de *Repressão ao tráfico de drogas e o regime aduaneiro*, teve o objetivo de compreender o regime internacional de controle de drogas e compreender o fluxo de entrada de drogas no Brasil. A quarta intitulada de *Desempenho da Receita Federal Brasileira na Aduana*, teve o objetivo de compreender sobre a capacidade legal que estabelece a competência da Receita Federal Brasileira e a atuação da administração aduaneira no exercício do controle e da fiscalização ao tráfico internacional de drogas. A quinta, intitulada de *Estrutura portuária brasileira e ações do serviço de inteligência da segurança pública e privada no enfrentamento ao tráfico internacional*, teve o objetivo de relatar sobre a estrutura dos portos brasileiros, no enfrentamento ao tráfico internacional baseando-se em leis reguladoras. E, por fim, a sexta parte intitulada de *O Porto de Santos e o combate ao tráfico de drogas*, teve o objetivo demonstrar a relevância do tráfico de drogas com relação ao Porto de Santos e o quão o crime organizado está diretamente relacionado ao tráfico internacional de cocaína.

O porto de Santos é o maior complexo portuário da América Latina e movimenta um quarto da balança comercial do país, devido a sua complexidade o Porto de Santos necessita de uma estrutura de segurança que envolve o político, o econômico e os seus vários entes envolvidos. A Santos Port Authority (SPA) possui uma organização própria de Guarda Portuária que atua no monitoramento por meio de câmeras, controle de acesso de entrada e

saída de pessoas, bem como veículos e cargas. Atuam também em ações preventivas e repressivas ao tráfico, com o patrulhamento e atendimento às ocorrências na área sob responsabilidade da SPA. Porém os demais terminais portuários que atuam no complexo, cada um é responsável pela segurança de suas instalações, mantendo um centro de monitoramento, controlando o acesso e controlando o seu interior. Para o tráfico de drogas não existem fronteiras, as organizações criminosas estão cada vez mais eficientes em driblar aduanas com o intuito de expandir o tráfico de drogas mundialmente.

No desenvolvimento desse trabalho de conclusão, pode-se observar que o mercado de cocaína retrata uma grande ameaça a nível global e a Aduana brasileira ainda tem um longo caminho a percorrer para que seja aperfeiçoado o combate à entrada ilegal de drogas em território nacional através das fronteiras, a Segurança Aduaneira brasileira vem enfrentando grandes dificuldades quando o assunto é relacionado ao tráfico de cocaína, devido a grandes operações criminosas transnacionais. Apesar de o Brasil possuir legislações ativas contra o narcotráfico, a aplicabilidade na lei não dispõe de tanta eficácia como deveria. Um país com fronteiras tão extensas como o Brasil necessita de muitos recursos e uma organização excepcional para impedir a entrada de carga ilícita no país, para que isso ocorra é necessário um investimento para aumentar a quantidade de servidores ativos, com a finalidade de fortalecer a presença da Aduana nas fronteiras e nas zonas primárias de portos e aeroportos alfandegados.

Nos últimos anos, os portos marítimos brasileiros têm exercido um papel fundamental na grande rota do tráfico internacional de drogas, os dados extraídos através de sítios do governo federal contribuíram imensamente para a análise dos dados bibliográficos, foi constatado que as operações de repressão ao tráfico através do Porto de Santos têm aumentado bastante e se mostrado eficazes, a curto prazo, apesar dos grandes problemas gerados pela corrupção que corrompe desde altos funcionários portuários até tripulação dos navios mercantes. O crime organizado se aproveita das falhas de segurança interna do Porto de Santos, devido a sua dimensão e quantidade de mercadoria, para que assim sejam infiltradas drogas dentro de cargas lícitas, dificultando à atuação da aduana no controle da repressão de drogas.

O desempenho do setor de inteligência no enfrentamento ao tráfico internacional de drogas no Porto de Santos pode ter sua efetividade e eficácia muito bem aplicadas por intermédio das adequações dos setores público e privado no atendimento às legislações nacionais e internacionais, qualificação de serviços, integração e excelência na execução da atividade de segurança e vigilância, portanto é de extrema importância a junção de ambos os setores para que os órgãos e organismos de inteligência possam desenvolver suas atividades institucionais em conjunto, realizando troca de informações geradas através de investigações internas e geradas através de banco de dados, desenvolvidos por setores especializados em contra inteligência.

Tendo em vista todos os pontos mencionados no decorrer do trabalho pode-se responder à pergunta de partida: Qual a relevância do tráfico marítimo de cocaína no Porto de Santos e qual o seu impacto para a segurança internacional? Os números de apreensões são crescentes e a utilização do modal marítimo para realização do tráfico internacional, tem chamado muita atenção da mídia, do governo nacional e também de governantes de outras nações. Segundo Silva (2017), o tráfico de drogas é uma das atividades mais lucrativas da atualidade, principalmente a cocaína. O mercado ilícito de drogas parece ser impossível de combater, já que não se encontra uma solução em caráter único e global, para que possam cessar definitivamente este mal que se alastra por todas as nações e com uma rentabilidade financeira altíssima. O mercado de cocaína representa uma clara ameaça a nível global, a dinâmica atual de diversificação e de proliferação de canais de abastecimento de cocaína é provável que continue se os Estados não unirem forças para o combate através de programas de desenvolvimento alternativo, utilizando o serviço de inteligência para partilhar informações e ações preventivas em combate ao tráfico, dessa forma pode-se reunir informações de agências de vários países e unindo todos os setores que sofrem o impacto com o narcotráfico. Criando mecanismos e fóruns especificamente direcionados para as rotas de tráfico de cocaína, reforçando a sua capacidade de antecipar e interceptar carregamentos na fronteira externa.

REFERÊNCIAS

- ABREU, CAMILE. UM GUIA PRÁTICO SOBRE A HIERARQUIA DAS LEIS. DISPONÍVEL EM <[HTTPS://WWW.GESIF.COM.BR/2018/07/02/GUIA-PRATICO-SOBRE-A-HIERARQUIA-DAS-LEIS/](https://www.gesif.com.br/2018/07/02/guia-pratico-sobre-a-hierarquia-das-leis/)>. ACESSO EM: 17 JUN. 2021.
- AVILA, F. S.; CEPIK, M. ARMAS ESTRATÉGICAS E DISTRIBUIÇÃO DE CAPACIDADES NO SISTEMA INTERNACIONAL: O CASO DAS ARMAS DE ENERGIA DIRETA E A EMERGÊNCIA DE UMA ORDEM MULTIPOLAR. CONTEXTO INTERNACIONAL, v. 31, n. 01, p. 01-31, 2009.
- BRITO, VALTER MARCOS DE. O PAPEL DA INTELIGÊNCIA NO ENFRENTAMENTO AO CRIME ORGANIZADO TRANSNACIONAL. 2007. DISPONÍVEL EM <[FILE:///C:/USERS/JCARLOS/DOWNLOADS/PAPEL_INTELIGENCIA_BRITO.PDF](file:///C:/Users/JCARLOS/Downloads/papel_inteligencia_brito.pdf)>. ACESSO EM: 22 FEV. 2021.
- BUZAN, BARRY; WAEVER, OLE; SECURITY: A NEW FRAMEWORK FOR ANALYSIS. BOULDER: LYNNE REINNER, 1998.
- BUZAN, B.; HANSEN L. A EVOLUÇÃO DOS ESTUDOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL. SÃO PAULO: UNESP, 2012.
- BNDES. O sistema portuário brasileiro, 1996.
- BRASIL. CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL. LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966. BRASÍLIA, DF, 1966.
- BRASIL. CONSTITUIÇÃO (1988). CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL: PROMULGADA EM 5 DE OUTUBRO DE 1988. DISPONÍVEL EM: [HTTP://WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/CONSTITUICAO/CONSTITUICAO.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 15 jan 2021.
- CEDIS. WORKING PAPERS, DIREITO, SEGURANÇA E DEMOCRACIA | Nº 1, JUNHO DE 2017. DISPONÍVEL EM < [HTTP://CEDIS.FD.UNL.PT/WP-CONTENT/UPLOADS/2018/08/CEDIS-WORKING-PAPER_DSD_O- TR%C3%A1FICO-DE-DROGAS-NO-BRASIL-E-EM-PORTUGAL.PDF](http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2018/08/CEDIS-WORKING-PAPER_DSD_O-Tr%C3%A1fico-de-drogas-no-brasil-e-em-portugal.pdf) >. ACESSO EM: 19 JUNHO 2020

CEPIK, MARCO. SEGURANÇA INTERNACIONAL: PRÁTICAS, TENDÊNCIAS E CONCEITOS. SÃO PAULO: HUCITEC, 2010.

CODESP, REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE SANTOS. 2014. DISPONÍVEL EM:<[HTTP://WWW.PORTODESANTOS.COM.BR/DOWN/REPS.PDF?02122014](http://www.portodesantos.com.br/down/reps.pdf?02122014)> ACESSO EM:08 MAR. 2021.

Chatwin, C. Drug policy developments within the European Union: the destabilizing effects of Dutch and Swedish drug policies. *British Journal of Criminology*, v. 43, p. 567, 2003.

COX, R. W. SOCIAL FORCES, STATES AND WORLD ORDERS: BEYOND INTERNATIONAL RELATIONSTHEORY. *MILLENNIUM*, v. 10 P. 126–155, 1981

CHATWIN, C. DRUG POLICY DEVELOPMENTS WITHIN THE EUROPEAN UNION: THE DESTABILIZING EFFECTS OF DUTCH AND SWEDISH DRUG POLICIES. *BRITISH JOURNAL OF CRIMINOLOGY*, v. 43, p.567-82, 2003.

DECRETO Nº 1.507, DE 30 DE MAIO DE 1995. DISPONÍVEL EM:<[HTTP://WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/DECRETO/1995/D1507.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1507.htm)>. ACESSO EM: 15FEV. 2021.

DECRETO Nº 1.972, DE 30 DE JULHO DE 1996. DISPONÍVEL EM:<[HTTP://WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/DECRETO/1995/D1507.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1507.htm)>. ACESSO EM: 15FEV. 2021.

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 07 DE DEZEMBRO DE 1940. DISPONÍVEL EM: [WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/DECRETO-LEI/DEL2848.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm). ACESSO EM 21 JAN. 2021.

DECRETO-LEI Nº 37, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966. BRASÍLIA, DF, 1966

DECRETO Nº 63.659, DE 20 DE NOVEMBRO DE 1968. DISPONÍVEL EM:

[HTTP://WWW2.CAMARA.LEG.BR/LEGIN/FED/DECRET/1960-1969/DECRETO-63659-20-NOVEMBRO-1968-404916-PUBLICACAOORIGINAL-1-PE.HTML](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1960-1969/decree-63659-20-novembro-1968-404916-publicacaooriginal-1-pe.html). ACESSO EM 21 JAN. 2021.

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 07 DE DEZEMBRO DE 1940. DISPONÍVEL EM:

[WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/DECRETO-LEI/DEL2848.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/DEL2848.htm). ACESSO EM 11 FEV. 2021

DECRETO Nº 4.376 DE 13 DE SETEMBRO DE 2002. DISPONÍVEL

EM:<[HTTP://WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/DECRETO/2002/D4376COMPILADO.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/2002/D4376compilado.htm)>. ACESSO EM: 15 FEV. 2021.

DECRETO Nº 6.759, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2009. DISPONÍVEL EM:

[WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/_ATO2007-2010/2009/DECRETO/D6759.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm). ACESSO EM 21 JAN. 2021.

DECRETO Nº 7.213, DE 15 DE JUNHO DE 2010. DISPONÍVEL EM:

[HTTPS://PRESREPUBLICA.JUSBRASIL.COM.BR/LEGISLACAO/823432/DECRETO-7213-10](https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/823432/decree-7213-10). ACESSO EM 10 FEV. 2021.

EMCDDA. EUROPEAN MONITORING CENTER FOR DRUGS AND

DRUG ADDICTION. DISPONÍVEL EM:<[HTTP://WWW.EMCDDA.EUROPA.EU/HTML.CFM/INDEX376PT.HTML](http://www.emcdda.europa.eu/html.cfm/index376pt.html)>. ACESSO EM: 20 JUNHO 2021

FERNANDA, L., & RODRIGUES, D. S. (2017). TRÁFICO DE DROGAS NOS PORTOS BRASILEIROS: UMA NOVA DINÂMICA DOS CARTÉIS LATINO-AMERICANOS.

FIALHO, IVAN. A NATUREZA E O ENSINO DA INTELIGÊNCIA. RIO DE JANEIRO, ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, 2006

HUNTINGTON S. WHY INTERNATIONAL PRIMACY MATTERS. INTERNATIONAL SECURITY, v. 17, N. 4, P. 68-83, 1993

INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB NO 1169, DE 29 DE JUNHO, (2011)

[HTTP://NORMAS.RECEITA.FAZENDA.GOV.BR/SIJUT2CONSULTA/LINK.ACTION?VISAO=ANOTADO&IDATO=16141](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=ANOTADO&IDATO=16141). ACESSO EM 13 FEV. 2021.

KATZENSTEIN, P. THE CULTURE OF NATIONAL SECURITY: NORMS AND IDENTITY IN WORLD POLITICS. NOVA YORK: COLUMBIA UNIVERSITY PRESS, 1996.

KELLY, R. SECURITY THEORY IN THE "NEW REGIONALISM".
INTERNATIONAL STUDIES REVIEW, v. 9, p. 197-229, 2007.

KOMOTO, NATALIA TIEMI GOMES. DETERMINANTES DA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO COMÉRCIO EXTERIOR: ESTUDO DE CASO DO PORTO DE SANTOS – FLORIANÓPOLIS, SC, 2013.

KRAHMANN, ELKE. FROM STATE TO NON-STATE ACTORS: THE EMERGENCE OF SECURITY GOVERNANCE.. NEW THREATS AND NEW ACTORS IN INTERNATIONAL SECURITY. NEW YORK: PALGRAVE MACMILLAN, 2005. P. 3-19.

KRAUSE, K. INSECURITY AND STATE FORMATION IN THE GLOBAL MILITARY ORDER: THE MIDDLE EASTERN CASE. EUROPEAN JOURNAL OF INTERNATIONAL RELATIONS, v. 2, n. 3, p. 319-54, 1996.

LAITARTT, GEOVALDRI MACIEL; LIMANA, RÉGIS ANDRÉ SILVEIRA; FARAH, CAMEL ANDRÉ DE GODOY. SISTEMA E POLÍTICA NACIONAL DE INTELIGÊNCIA: LIVRO DIDÁTICO, SANTA CATARINA, 1ª EDIÇÃO ATUALIZADA E AMPLIADA. UNISUL VIRTUAL, PALHOÇA, 2015

LASSWELL, HAROLD. POLITICS : WHO GETS WHAT, WHEN AND HOW. NEW YORK: MCGRAW-HILL, 1936.

LIPPMANN, WALTER. A POLÍTICA EXTERIOR DOS ESTADOS UNIDOS. RIO DE JANEIRO: ATLANTICA, 1944.

LYRA, MARIANA. Processo de dessecuritização do narcotráfico na unasul, 2014.

LEI Nº 8.630 DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993. DISPONÍVEL EM:
<[HTTP://WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/LEIS/L8630.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm)>. ACESSO EM 11 FEV. 2021.

LEI Nº 9.883, DE 07 DE DEZEMBRO DE 1999. DISPONÍVEL EM:
<[HTTP://WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/LEIS/L9883.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9883.htm)>. ACESSO EM: 15 FEV. 2021.

LEI Nº 11.343 DE 23 DE AGOSTO DE 2006. DISPONÍVEL EM:

WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/_ATO2004-2006/2006/LEI/L11343.HTM. ACESSO EM 11
FEV. 2021.

LEI Nº 11.457, DE 16 DE MARÇO DE 2007. DISPONÍVEL EM:

WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/_ATO2007-2010/2007/LEI/L11457.HTM. ACESSO EM 22
JAN. 2021.

LEI Nº 12.350, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010. DISPONÍVEL EM:

WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/_ATO2007-2010/2010/LEI/L12350.HTM. ACESSO EM 11
FEV. 2021

LEI Nº 13.008, DE 26 DE JUNHO DE 2014. DISPONÍVEL EM:

WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/_ATO2011-2014/2014/LEI/L13008.HTM. ACESSO EM 22
JAN. 2021.

LEI Nº 13.464, DE 10 DE JULHO DE 2017. DISPONÍVEL EM:

WWW.PLANALTO.GOV.BR/CCIVIL_03/_ATO2015-2018/2017/LEI/L13464.HTM. ACESSO EM 22
JAN. 2021.

MEDEIROS, JULIANA. COOPERAÇÃO BILATERAL NO COMBATE À CRIMINALIDADE ORGANIZADA
TRANSNACIONAL: UMA ANÁLISE DAS AÇÕES BRASILEIRO-PARAGUAIAS NAS REGIÕES DE
FRONTEIRA. JOÃO PESSOA, DISSERTAÇÃO (MESTRADO) UFPB/CCSA. 2018.

MESSARI, NIZAR; NOGUEIRA, JOÃO PONTES. TEORIA DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS:

CORRENTES E DEBATES. RIO DE JANEIRO: ELSEVIER, 2005.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. PORTARIA MF Nº 430, DE 09 DE OUTUBRO DE 2017, ATUALIZADA
PELA PORTARIA MF Nº 331, DE 03 DE JULHO DE 2018. DISPONÍVEL EM:

[HTTP://NORMAS.RECEITA.FAZENDA.GOV.BR/SIJUT2CONSULTA/LINK.ACTION?VISAO=ANOTAD
O&IDATO=87025](http://NORMAS.RECEITA.FAZENDA.GOV.BR/SIJUT2CONSULTA/LINK.ACTION?VISAO=ANOTADO&IDATO=87025). ACESSO EM 22 JAN. 2021

PROENÇA, D. P.; DUARTE, E. E. OS ESTUDOS ESTRATÉGICOS COMO BASE REFLEXIVA DA
DEFESA NACIONAL. REVISTA BRASILEIRA DE POLÍTICA INTERNACIONAL, ANO 50, N. 1, PP.29-
46, 2007.

REGULAMENTO ADUANEIRO. DECRETO Nº 6.759, DE 05 DE FEVEREIRO DE 2009. BRASÍLIA,DF.

RECEITA FEDERAL. (2017). ENTENDA A IMPORTÂNCIA DA ADUANA PARA O BRASIL

RECEITAFEDERAL.[HTTPS://RECEITA.ECONOMIA.GOV.BR/ORIENTACAO/ADUANEIRA/IMPORTACAO-E-EXPORTACAO/OEA/NOTICIAS/2015/ENTENDA-A-IMPORTANCIA-DA-ADUANA-PARA-O-BRASIL](https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/oea/noticias/2015/entenda-a-importancia-da-aduana-para-o-brasil)

REPÚBLICA, P. DA C. C. (2009). DECRETO NO 6759 DE 5 FEVEREIRO. REGULAMENTA A ADMINISTRAÇÃO DAS ATIVIDADES ADUANEIRAS, E A FISCALIZAÇÃO, O CONTROLE E A

RIBEIRO, MAURIDES DROGAS E REDUÇÃO DE DANOS: ANÁLISE CRÍTICA NO ÂMBITO DAS CIÊNCIAS CRIMINAIS. 2012. 333 F. TESE (DOUTORADO) - CURSO DE DIREITO, FACULDADE DE DIREITO DA USP, SÃO PAULO, 2012

RIBEIRO, D., & MÉRCHER², L. (2018). CONTROLE ADUANEIRO BRASILEIRO E O COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS E ARMAS.

SECRETÁRIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL. PORTARIA COANA Nº 17, DE 05 DE AGOSTO DE 2010. DISPONÍVEL EM:

[HTTP://NORMAS.RECEITA.FAZENDA.GOV.BR/SIJUT2CONSULTA/LINK.ACTION?IDATO=21190&VISAO=A](http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idato=21190&visao=A) NOTADO. ACESSO EM 10 FEV. 2021.

SILVA, LUIZA. A QUESTÃO DAS DROGAS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS: UMA PERSPECTIVA BRASILEIRA. BRASÍLIA: FUNAG, 2013.

SILVA, J. C. P. (2018). A ATUAÇÃO DA INTELIGÊNCIA NO ENFRENTAMENTO AO TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS.

TRIBUTAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20072010/2009/decreto/d6759.htm

UNASUL. ESTATUTO DEL CONSEJO SUR-AMERICANO SOBRE EL PROBLEMA MUNDIAL DE LAS DROGAS. 2010 DISPONÍVEL

:[HTTP://WWW.UNASURSG.ORG/IMAGES/DESCARGAS/ESTATUTOS%20CONSEJOS%20MINISTERIALES%20SECTORIALES/ESTATUTO%20CONSEJO%20DE%20DROGAS.P](http://www.unasursg.org/images/Descargas/estatutos%20consejos%20ministeriales%20sectoriales/estatuto%20consejo%20de%20drogas.pdf) DF
ACESSADO EM 11 FEV 2021.

WALTZ, K. N. THE EMERGING STRUCTURE OF INTERNATIONAL POLITICS.
INTERNATIONAL SECURITY , v.18, N.2, P.44-79, 1973

WENDT, A. TEORIA SOCIAL DA POLÍTICA INTERNACIONAL. RIO DE JANEIRO: APICURI, 2014.

WILLAMNS, PAUL. SECURITY STUDIES . NEW YORK: ROUTLEDGE, 2008.

WOLFERS, ARNOLD. "NATIONAL SECURITY" AS AN AMBIGUOUS SYMBOL. POLITICAL SCIENCE
QUARTERLY, v. 67, N. 4, P.481-502, DEZ. 1952

WALTZ, K. N. THEORY OF INTERNATIONAL POLITICS . NEW YORK: MCGRAW-HILL, 1979.