

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC MARCELO MILÉO BRASIL

A ROTA DA COCAÍNA E O PORTO DE SANTOS:

A importância das Operações Interagências no combate ao tráfico

Rio de Janeiro

2022

CC MARCELO MILÉO BRASIL

A ROTA DA COCAÍNA E O PORTO DE SANTOS:

A importância das Operações Interagências no combate ao tráfico

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF (FN) Rafael Pires Ferreira

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2022

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Papai do Céu, em primeiro lugar, por dar-me forças e conservar minha família protegida e saudável.

À minha família, minha amada esposa C-EMOS 2022, meus filhos, C-EMOS 2022 e C-EMOS 2022, e nosso cão C-EMOS 2022, agradeço pela paciência, compreensão, apoio e suporte, mesmo nos momentos mais difíceis, para que pudesse concluir essa jornada. Saibam que esse trabalho foi realizado a oito mãos. Amo todos vocês do fundo do meu coração.

Aos meus pais, C-EMOS 2022 e C-EMOS 2022, por todos os ensinamentos e valores transmitidos, os quais espero ser capaz de um dia transmitir para meus filhos. Meus exemplos de vida.

A meu irmão C-EMOS 2022, por estar sempre ao meu lado e pela pessoa que você é. Tenho muito orgulho de você.

Ao meu orientador, C-EMOS 2022, pela orientação segura, dedicação, compreensão e tranquilidade transmitidas.

Por fim, aos meus amigos C-EMOS 2022 e C-EMOS 2022, por toda ajuda, especialmente na fase final dessa pesquisa.

## RESUMO

O tráfico de cocaína é um grave problema que aflige a sociedade brasileira. Dentre os modais utilizados para o transporte, o marítimo assumiu papel relevante, a partir de 2016. Nesse contexto, destaca-se o Porto de Santos, como grande porta de saída do entorpecente para o continente europeu. Esse trabalho objetivou mostrar de que forma esse porto se insere na geopolítica da cocaína, bem como explicar de que se tratam as Operações Interagências e como o Estado brasileiro as utiliza para contrapor-se ao crime organizado nessa relevante área portuária nacional. Expõe ainda o arcabouço legal existente no país que permite aos órgãos federais atuarem, de forma integrada, no combate a esse grave problema, além de apontar os principais desafios enfrentados. Para tal, foi utilizado como método de coleta de dados entrevistas, pesquisa e dados oficiais obtidos junto à órgãos como a Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis de São Paulo, Polícia Federal, Receita Federal do Brasil e Marinha do Brasil. Apresenta formas utilizadas pelo crime organizado para tentar ludibriar a fiscalização, por meio de estratégias engenhosas, que exigem grande sinergia e trabalho em conjunto por parte do poder público. A partir da análise dos dados apresentados foi possível demonstrar que as Operações Interagências não são somente importantes, mas a única forma eficiente de combate ao crime organizado no porto mais importante do país.

**Palavras-chave:** Operações Interagências. Cocaína. Porto de Santos. Marinha do Brasil. Polícia Federal. Receita Federal do Brasil. Cesportos. Narcotráfico. Programa de Proteção Integrada de Fronteiras.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AAPA	Associação Americana de Autoridades Portuárias
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CCOPI	Curso de Coordenação e Planejamento Interagências
CEPPIF	Comitê-Executivo do Programa de Proteção Integrada de Fronteiras
Cesportos	Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
ComGptPatNavSse	Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste
COMPAAz	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
Conportos	Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis
COV	Central de Operações e Vigilância
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
GSI-PR	Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República
ISPS CODE	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
LC	Lei Complementar
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MJSP	Ministério da Justiça e Segurança Pública
NEPOM	Núcleos Especiais de Polícia Marítima da PF
ONU	Organização das Nações Unidas

PCC	Primeiro Comando da Capital
PEF	Plano Estratégico de Fronteiras
PEM	Plano Estratégico da Marinha
PF	Polícia Federal
PNAD	Política Nacional sobre Drogas
PPI	Processo de Planejamento Interagências
PPIF	Programa de Proteção Integrada de Fronteiras
RFB	Receita Federal do Brasil
SINPEFRS	Sindicato dos Policiais Federais do Rio Grande do Sul.
SINTAP	1º Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transporte Aquaviário e Portos
SPA	Santos <i>Port Authority</i>
TM	Tráfego Marítimo
VTMIS	<i>Vessel Traffic Management Information System</i>
WDR	<i>World Drug Report</i>

## LISTRA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Importação .....	63
FIGURA 2 – Exportação .....	63
FIGURA 3 – Reembarque .....	63
FIGURA 4 - Recintos Alfandegados .....	64
FIGURA 5 - Cultivo global de arbustos de coca e fabricação de cocaína, 1998–2020.....	77
FIGURA 6 - Principais países identificados como origem e locais de trânsito de envio de cocaína.....	78
FIGURA 7 –Principais rotas marítimas da cocaína, trânsito e destino de cocaína, 2016–2020.....	79
FIGURA 8 – Principais rotas marítimas comerciais mundiais.....	80
FIGURA 9 - Gráfico apresentado pela Polícia Federal no 1º Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transporte Aquaviário e Portos (SINTAP) .....	81
FIGURA 10 – Apreensões de Cocaína da RFB no Porto de Santos .....	82
FIGURA 11 –Volume de apreensões de cocaína nos portos brasileiros, em 2021.....	83

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Operações .....	70
TABELA 2 - Análise realizada a partir dos dados oficiais de apreensões de cocaína recebidos da Polícia Federal.....	75
TABELA 3 - Apreensões por Porto Nacional de 2016 a abril de 2022 .....	84
TABELA 4- Apreensões De Cocaína Da Receita Federal Do Brasil No Porto De Santos - 2016 a 2022 .....	87



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>GEOPOLÍTICA DA COCAÍNA: O PAPEL DO BRASIL E DO PORTO DE SANTOS</b> .....	<b>13</b>
2.1	O PAPEL DO BRASIL NO MERCADO INTERNACIONAL DA COCAÍNA .....	13
2.2	PORTO DE SANTOS: PONTO FOCAL DA ROTA DA COCAÍNA.....	20
<b>3</b>	<b>OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS</b> .....	<b>23</b>
3.1	TEORIA E ARCABOUÇO LEGAL .....	23
3.2	PRINCIPAIS ÓRGÃOS INTERAGÊNCIAS NAS ÁREAS PORTUÁRIAS BRASILEIRAS .....	30
3.2.1	Conportos e Cesportos .....	31
3.2.2	Programa de Proteção Integrada de Fronteiras .....	35
<b>4</b>	<b>PORTO DE SANTOS – UM CASO DE SUCESSO?</b> .....	<b>39</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>51</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>54</b>
	<b>APÊNDICE A – ENTREVISTA COM AUDITOR FISCAL DA RECEITA FEDERAL</b> .....	<b>61</b>
	<b>APÊNDICE B – ENTREVISTA COM O COMANDANTE DO COMANDO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO SUL-SUDESTE</b> .....	<b>70</b>
	<b>APÊNDICE C – ENTREVISTA COM A COORDENADORA DA COMISSÃO ESTADUAL DE</b>	

<b>SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS - SP.....</b>	<b>72</b>
<b>APÊNDICE D – ANÁLISE DO PERCENTUAL DE PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS NACIONAIS EM APREENSÕES DE COCAÍNA, NOS TRIÊNIOS DE 2016-2018 E 2019-2021 .....</b>	<b>75</b>
<b>ANEXO A - FIGURAS .....</b>	<b>77</b>
<b>ANEXO B - APREENSÕES POR PORTO NACIONAL DE 2016 A ABRIL DE 2022 .....</b>	<b>84</b>
<b>ANEXO C - APREENSÕES DE COCAÍNA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NO PORTO DE SANTOS - 2016-2022 .....</b>	<b>87</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Ao final da Guerra Fria (1947-1989), havia um farto debate teórico que previa o fim dos grandes conflitos interestatais. Com a expansão da democracia liberal<sup>1</sup>, uma época de paz era vislumbrada como possível. Tal previsão não se confirmou e o surgimento de novas ameaças pôs em xeque, outra vez, os Estados. Entre essas ameaças, uma das mais perigosas é o tráfico de drogas. A partir de então, a luta passou a ser contra grupos não-estatais, definidos como grandes organizações criminosas com elevado poder econômico.

Ao buscarmos compreender o universo das drogas, percebemos como o Brasil encontra-se posicionado estrategicamente no âmago da geopolítica da cocaína<sup>2</sup>. Localizado entre os grandes produtores e consumidores, sofre de todos os males que esse entorpecente arrasta, desde sua entrada no país em nossa fronteira oeste, até seu escoamento pelos portos nacionais, em nossa fronteira leste. Nesse ínterim, aumento de criminalidade, problemas sanitários, homicídios e famílias destruídas. Entre os portos de saída, o mais relevante é o de Santos.

O tema abordado nesse trabalho será o tráfico de cocaína no Porto de Santos. O propósito é analisar se o Estado brasileiro tem trabalhado de forma integrada, em prol do combate ao tráfico de cocaína nesse porto, no período de 2016 a 2022. Para tal, nos limitaremos a analisar as ações desenvolvidas por parte dos órgãos diretamente envolvidos e que realizam o esforço principal relacionado ao tema, representados pela Polícia Federal (PF),

---

<sup>1</sup> Sistema político baseado não somente em eleições livres e justas, mas também pelo Estado de direito, separação dos poderes e proteção de liberdades básicas como de fala, religião, reunião e propriedade (ZAKARIA, 2017, tradução nossa). No original "*Liberal democracy - a political system marked not only by free and fair elections, but also by the rule of law, a separation of powers, and the protection of basic liberties of speech, assembly, religion and property.*

<sup>2</sup> *Adaptação da definição clássica de geopolítica de Yves Lacoste – conflitos de poder para o controle de territórios, das riquezas que estes possuem e dos homens que as produzem – ao contexto do mercado de cocaína. LACOSTE, Yves. Dictionnaire de géopolitique. Paris: Flammarion, 1993.*

Receita Federal do Brasil (RFB), Marinha do Brasil (MB), Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos) e Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF). Buscaremos compreender melhor alguns pontos específicos: como o porto se insere nessa temática; de que se tratam as Operações Interagências; de que maneira elas têm ocorrido nesse local e qual sua efetividade.

A relevância desse estudo decorre da importância que possui o Porto de Santos, o maior da América Latina<sup>3</sup>. Dado que 90%<sup>4</sup> do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima, e que 27%<sup>5</sup> de nossas trocas comerciais no ano de 2021 passaram por lá, torna-se evidente sua importância estratégica para o país. Assim, quaisquer ameaças que possam interferir em seu perfeito funcionamento, devem ser consideradas de alta gravidade e mitigadas.

Por conseguinte, procuraremos responder a seguinte pergunta norteadora de nossa pesquisa: O Estado brasileiro tem obtido resultados significativos no combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos, com o efetivo uso do trabalho interagência, no período de 2016 a 2022?

O desenho de pesquisa utilizado foi o contextual, fundamentado em manuais, decretos, leis, relatórios de órgãos especializados, dados de apreensão de cocaína nos portos nacionais, obtidos junto à PF e à RFB, bem como entrevistas realizadas com representantes da MB, PF, Cesportos e RFB. O objetivo será identificar em que condições ocorre o embate entre o Estado brasileiro e os traficantes no Porto de Santos, e quais resultados se apresentarão.

Nosso estudo consistirá de cinco capítulos, sendo o primeiro essa introdução. No

---

<sup>3</sup> SPA, 2021, pg. 81.

<sup>4</sup> BRASIL, 2020a, p.13.

<sup>5</sup> SPA, 2021, pg. 16.

segundo capítulo apresentaremos uma contextualização do mercado global da cocaína, mostrando de que forma o Brasil nele encontra-se inserido e, indo além, como o Porto de Santos encaixa-se nesse tabuleiro.

No terceiro capítulo, apresentaremos os principais aspectos teóricos relacionados às Operações Interagências e sua definição. Também identificaremos os principais órgãos federais de que dispõe o Estado brasileiro para se contrapor ao tráfico de cocaína, e como suas atribuições se interseccionam. Apresentaremos ainda ao leitor os principais órgãos interagências que atuam em nossas áreas portuárias.

Abordaremos no capítulo quatro de que forma os traficantes e as agências federais têm atuado no Porto de Santos, como os órgãos que combatem o tráfico se relacionam e coordenam suas operações, qual a relevância dessa ação conjunta e os resultados que vêm sendo obtidos.

Por fim, baseados no raciocínio e nos argumentos dos capítulos anteriores, pretendemos concluir sobre os resultados apresentados, verificando se as Operações Interagências têm efetivamente se demonstrado como um fator de força do País, no combate à cocaína nesse porto nacional.

Portanto, passemos agora ao estudo da geopolítica da cocaína, a fim de entendermos a conjuntura em que o Porto de Santos está inserido.

## 2 GEOPOLÍTICA DA COCAÍNA: O PAPEL DO BRASIL E DO PORTO DE SANTOS

Este capítulo está dividido em duas seções e nele apresentaremos inicialmente uma contextualização sobre o mercado de cocaína no mundo, com a apresentação de dados de órgãos oficiais, destacando a participação do Brasil e como ele se insere no mercado internacional dessa droga. Posteriormente, imergiremos um nível a mais no problema, mostrando por que o Porto de Santos se tornou um ponto focal de distribuição e a principal rota de cocaína do País.

### 2.1 O PAPEL DO BRASIL NO MERCADO INTERNACIONAL DA COCAÍNA

O uso de drogas é uma preocupação que afeta todo o mundo. Dados nos mostram que entre 2000 e 2015, houve um crescimento de 60% no número de mortes causadas diretamente pelo uso de drogas<sup>6</sup>. Em que pese esse dado por si só ser relevante e alarmante, ele é apenas uma das consequências dessa problemática. Trata-se também de uma grave questão de saúde pública, com reflexos na segurança pública, educação, no sistema de justiça e na assistência social, entre outras (BRASIL, 2019a).

Especificamente sobre o tráfico de cocaína, o problema é mais complexo, por envolver questões relativas ao transporte internacional da droga, como veremos adiante. Traz consigo diversos desafios de ordem moral, sanitária, econômica, política e de segurança para os Estados. Quanto à segurança, essa possui duas dimensões: uma interna, de manutenção da ordem social, e outra externa, em que se busca a manutenção da imagem e da soberania estatal, dentro do Sistema Internacional (LABROUSSE, 2010).

---

<sup>6</sup> UNITED NATIONS, 2018.

Após o fim da Guerra Fria (1947-1991), novas ameaças passaram a ganhar relevância. De acordo com Hamann,

Historicamente, para os Estados, a principal ameaça à sua segurança vinha dos outros Estados, seja por razões territoriais, interesses geopolíticos ou diferenças ideológicas, pelos quais desenvolveram sistemas militares defensivos e ofensivos para fazer frente a qualquer ataque militar. O crime organizado era percebido como um fenômeno que devia ser enfrentado com medidas internas, de caráter policial, mas que não constituía uma séria ameaça à segurança nacional e internacional. No entanto, como afirmou o ex-procurador-geral dos Estados Unidos Jamie Gorelick, em 1995, com o fim da Guerra Fria os riscos para a segurança nacional deixaram de ser militares, e fenômenos como o terrorismo, o tráfico de drogas, tráfico de pessoas e tráfico de material nuclear trazem profundas implicações para a segurança dos Estados e provocam uma mudança de paradigma na segurança nacional (HAMANN, 2008, p. 374, tradução nossa)<sup>7</sup>.

Dessa forma, percebemos que questões como o tráfico de drogas passaram a ser consideradas como novas ameaças, em detrimento das clássicas, entre Estados. Por tratar-se de fenômenos muito mais tangíveis e que ocorrem com grande frequência, normalmente com elevado destaque na mídia, ganharam relevância para governos e opinião pública.

Um exemplo para entendermos este processo foram os Estados Unidos da América (EUA). Por serem um país protagonista no consumo de entorpecentes, em 1972, o então presidente Richard Nixon declarou guerra às drogas, pois as considerava uma ameaça à ordem política e a saúde de sua população, bem como a estabilidade política dos países, em especial os do continente americano. Alegou ainda que era necessária proteção contra o ingresso de drogas em solo estadunidense, produzida em Estados distantes. Assim, no início da década de 70 do século XX, os EUA passaram a defender a participação das Forças Armadas (FA) dos países latino-americanos na repressão ao tráfico de drogas, a fim de combater a

---

<sup>7</sup> No original: *“Históricamente, para los Estados la principal amenaza para su seguridad provenía de otros Estados, bien sea por causas territoriales, intereses geopolíticos o diferencias ideológicas, por lo cual desarrollaron sistemas militares defensivos y ofensivos para hacer frente a cualquier ataque militar. El crimen organizado era percibido como un fenómeno que debía ser enfrentado con medidas internas de carácter policivo, pero que no constituía una amenaza seria para la seguridad nacional e internacional. Sin embargo, tal y como lo afirmó la exvicefiscal general de los Estados Unidos Jamie Gorelick en 1995, con el final de la Guerra Fría los riesgos para la seguridad nacional dejaron de ser militares, y fenómenos como el terrorismo, el tráfico de estupefacientes, el tráfico de personas y el tráfico de material nuclear traen profundas implicaciones para la seguridad de los Estados y provocan un cambio de paradigma en la seguridad nacional”*.

produção e seu escoamento (LABROUSSE, 2010).

A maioria dos países sul-americanos alinhou-se com o pensamento norte-americano, comprometendo-se com o combate às drogas. Porém isso não evitou o crescimento de um mercado ilegal poderoso e com altas margens de lucro, com intensas disputas pelo controle de sua distribuição por organizações criminosas, e consequente crescimento de espirais de violência (RODRIGUES, 2012).

No Brasil, mais intensamente a partir do governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), o governo federal empenhou-se em buscar novas formas de combater o tráfico de drogas, optando pela utilização de todos os instrumentos do Estado, em especial as FA (PROCÓPIO FILHO; VAZ, 1997).

Um dado relevante é que o número de países produtores de coca é relativamente pequeno e todos fazem fronteira com o Brasil. Bolívia, Peru e Colômbia respondem por praticamente 100% do cultivo e produção. A explosão da demanda de cocaína, há cerca de 50 anos, conferiu um valor monetário a esse produto que inexistia. Porém não demorou para que esse mercado passasse a atrair cobiça de máfias, guerrilhas e grupos criminosos organizados, que rapidamente expandiram seu raio de ação e passaram a buscar os grandes mercados consumidores: EUA e Europa<sup>8</sup> (UNITED NATIONS, 2021).

A produção global de cocaína vem aumentando. De acordo com dados do World Drug Report (WDR) 2022, da Organização das Nações Unidas (ONU), no período entre 2014 e 2021 a produção mais que dobrou, atingindo um recorde de 1.982 toneladas em 2020, tendo crescido 11% somente nesse ano (figura 5 do ANEXO A).

Paralelamente, a quantidade global de cocaína apreendida em 2020 no mundo

---

<sup>8</sup> De acordo com o World Drug Report 2021, EUA e Europa são os maiores mercados consumidores do planeta de cocaína, respondendo por, aproximadamente, 60% do consumo mundial, em 2019. (UNITED NATIONS, 2021).



aumentou aproximadamente 4,5% em relação ao ano anterior, atingindo um novo recorde de 1.424 toneladas. Relativo ao período de 2009 a 2020, houve um aumento de quase 100% nas quantidades de cocaína apreendidas, sendo tal dado reflexo de uma combinação de fatores, que incluem o aumento na produção de cocaína (50% no período, conforme figura 5 do ANEXO A), bem como um aumento na eficiência da aplicação da lei e operações de combate ao tráfico da droga (UNITED NATIONS, 2022).

A América do Sul é o continente responsável por mais da metade da cocaína apreendida no mundo, e o Brasil o terceiro país que mais apreende a droga, sendo responsável por 7% das apreensões no planeta, ficando atrás somente de Colômbia (34%) e EUA (18%), maiores mercados produtor e consumidor, respectivamente. De maneira geral, a quantidade de cocaína produzida e a apreendida possuem uma correlação positiva, sugerindo que uma maior interceptação da droga está relacionada a uma maior quantidade produzida (UNITED NATIONS, 2022).

Quanto ao consumo mundial, em 2020, estima-se que cerca de 21,5 milhões de pessoas, ou 0,4% da população adulta entre 15 e 64 anos, utilizam cocaína. Embora entre 2010 e 2020 este percentual de utilização tenha se mantido estável, o crescimento populacional levou a um crescimento absoluto de 22% do número de pessoas que a utilizam (UNITED NATIONS, 2021).

A imagem de que o Brasil é um mero corredor de exportação de cocaína para a Europa é errônea, pois o consumo nacional aumentou substancialmente, sendo o maior mercado consumidor da droga na América do Sul. Estima-se que 2,2% da população adulta brasileira a consome (UNITED NATIONS, 2021). Além disso, o país é um entreposto de estocagem e seu sistema financeiro é utilizado para lavagem de dinheiro, por facções criminosas como o Primeiro Comando da Capital (PCC). Elas passaram a operar como

verdadeiras empresas globalizadas, com elos internacionais expandindo suas ações para fora das fronteiras do país, contribuindo para o abastecimento de cocaína de alguns dos principais mercados consumidores do mundo (CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA A REDUÇÃO DA OFERTA DE DROGAS ILÍCITAS, 2021).

Tais dados nos apresentam um quadro inicial bastante complexo para o Brasil. Nos mostram que estamos diante de um produto de altíssima demanda, inserido num mercado em expansão, distribuídos por organizações criminosas altamente estruturadas, e de grande capacidade logística, que acarretam em graves problemas sociais. Além disso, em que pese o país não se configurar como um produtor da droga, possuímos uma posição estratégica dentro do mercado, pois estamos localizados entre os grandes produtores e os grandes consumidores, nos tornando um ator relevante nesse processo. A inserção das FA como tentativa de mitigar esse problema, nos demonstra sua gravidade.

Observando-se o mapa da figura 6 do ANEXO A extraído do WDR-2021, podemos perceber a relevância do Brasil como país de trânsito das remessas de cocaína ao redor do mundo, no período de 2015 a 2019. Vemos ainda as principais rotas marítimas da cocaína no planeta, de onde constatamos o Brasil como peça relevante na distribuição da droga, principalmente para a Europa, mas também para a África, Oriente Médio e Ásia (figura 7 do ANEXO A).

Ao compararmos o mapa das principais rotas marítimas de cocaína com o mapa das principais rotas marítimas comerciais mundiais (figura 8 do ANEXO A), podemos notar que o narcotráfico se aproveita do fluxo de cargas para o embarque de drogas. Um dos principais fatores pelos quais isso ocorre é pela disponibilidade e previsibilidade das cargas, especialmente as de contêineres, pois esses navios possuem rotas fixas, facilitando o

planejamento de operações para embarque da droga (informação verbal)<sup>9</sup>.

O tráfico de cocaína dos países sul-americanos para a Europa é o segundo maior fluxo do planeta, atrás somente da rota Colômbia-EUA. De acordo com o WDR-2021, a quantidade de cocaína apreendida na Europa Ocidental e Central mais que dobrou no período de 2015-2019, sendo o Brasil relatado cada vez mais como um dos principais pontos de trânsito, por onde os carregamentos partem para solo europeu, ficando atrás somente da Colômbia. Ainda segundo esse relatório, a maior parte do tráfico ocorre por via marítima, majoritariamente em contêineres, que atracam nos maiores portos europeus, como Antuérpia, Roterdã, Hamburgo e Valência (UNITED NATIONS, 2022).

Em relação a África, o cenário é semelhante. O tráfico de cocaína para o continente africano aumentou dez vezes, no período de 2015 a 2019, e o Brasil novamente possui papel de destaque, negativo, nesse processo. De acordo com o WDR-2022, o país tem participação de 70% nas apreensões relacionados à cocaína do continente, seja como origem, partida ou trânsito, no período de 2015 a 2021. Com o aumento da fiscalização nos portos europeus, progressivamente o continente africano vem se tornando um entreposto para o tráfico àquele continente (UNITED NATIONS, 2022).

Além disso, os carregamentos de cocaína que chegam à África, provenientes do Brasil, ocorrem majoritariamente por via marítima, semelhante ao que ocorre no continente europeu, confirmando o papel relevante dos portos na logística global do produto. O mesmo ocorre em relação a Ásia, onde o Brasil novamente foi o país mais relatado como ponto de origem/partida/trânsito de cocaína (UNITED NATIONS, 2021).

Dessa forma, começamos a perceber a importância dos portos, nacionais e

---

<sup>9</sup> Dado apresentado pelo Auditor Fiscal Luiz Felipe do Amaral Montesso, Chefe do Núcleo de Pesquisa e Investigação da Receita Federal em Santos, no 1º Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transportes Aquaviários e Portos (SINTAP). Disponível em <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>. Acesso em: 04 abr. 2022.

estrangeiros, nesse complexo esquema mundial de distribuição da droga. Percebemos ainda, que o tráfico de cocaína possui a característica de adaptar-se, alternando os portos de recepção da droga, conforme a fiscalização se intensifica em um ou outro local, de forma que possa chegar aos locais onde os preços são mais elevados: EUA e Europa.

Essa corrida desenfreada pelo controle na distribuição da cocaína decorre principalmente da chamada “escalada dos ganhos”. Em cada etapa de sua produção há um aumento substancial de seu valor. Adicionalmente, a superação dos obstáculos físicos, e especialmente, das barreiras de fiscalização nas fronteiras no trajeto país produtor-consumidor elevam sensivelmente o preço da droga. E por último, quando essa chega aos mercados consumidores europeu e norte-americano, seu fracionamento em doses menores agrega novo valor à droga. Assim, 1 kg de pasta base de cocaína, que em 2005 rendia aproximadamente U\$ 400 ao produtor, atinge o valor de U\$ 120.000/ kg<sup>10</sup> no varejo, valor 300 vezes maior, gerando lucros elevadíssimos, repartidos em toda sua cadeia logística (LABROUSSE, 2006). Estima-se que o mercado de cocaína da União Europeia movimentou cerca de 10,5 bilhões de euros<sup>11</sup>, somente em 2020.

Feita essa contextualização, podemos extrair algumas observações importantes. A primeira é de que o comércio e o consumo mundial desse produto aumentaram em todos os continentes. Esse indicador nos mostra um mercado em crescimento em número de usuários, bilionário, com alta demanda, espalhado por todo o globo e de difícil repressão e controle. A segunda observação é a importância do Brasil como participante relevante do mercado da cocaína, seja como país consumidor, seja como distribuidor da droga no mercado internacional, para Europa, África e, em menor escala, Ásia. A terceira diz respeito à

---

<sup>10</sup> UNITED NATIONS, 2021.

<sup>11</sup> EU DRUG..., 2022.

constatação de que o modal marítimo é o meio preferencial e mais relevante na logística da droga que parte do Brasil. Logo, é importante que ocorra uma constante e eficiente vigilância nos portos nacionais, a fim de coibir essa prática nociva. Assim, será possível mitigar a ação de criminosos que, aproveitando-se da boa infraestrutura portuária e do comércio exterior pujante brasileiro, maculem a imagem do país internacionalmente, por meio do tráfico de entorpecentes. Na próxima seção, buscaremos compreender como o maior porto do Brasil, o Porto de Santos, está inserido nesse contexto.

## 2.2 PORTO DE SANTOS: PONTO FOCAL DA ROTA DA COCAÍNA

No plano nacional, dados estatísticos da PF nos mostram que, a partir de 2016, houve um grande crescimento de apreensão de cocaína nos portos nacionais e que, a partir de 2019, esse passou a ser o modal mais utilizado, superando o terrestre. Comparativamente, as apreensões realizadas em aeronaves e aeroportos, somados, mantêm-se em um nível baixo, e respondem por apenas 6% do total apreendido, conforme o gráfico da figura 9 do ANEXO A (informação verbal)<sup>12</sup>. Para fins de comparação, em 2019 foram apreendidas duas toneladas de cocaína em todos os aeroportos brasileiros. Nesse mesmo ano, somente no Porto de Santos, foram apreendidas mais de 27 toneladas de cocaína<sup>13</sup> de acordo com a Receita Federal (figura 10 do ANEXO A).

Assim, fica evidenciada a necessidade de priorização da fiscalização pelo Estado nas instalações portuárias<sup>14</sup>, pois é o modal em que ocorrem as maiores apreensões, além de

---

<sup>12</sup> Gráfico apresentado pela PF, por ocasião do 1º SINTAP. Disponível em <<[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>>. Acesso em: 04 abr. 2022.

<sup>13</sup> Informação apresentado pela RFB, por ocasião do 1º SINTAP Disponível em <<[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>>. Acesso em: 04 abr.2022.

<sup>14</sup> Local, como estabelecido pelas autoridades designadas, em que ocorre a interface navio/porto, abrangendo áreas como fundeadouros, fundeadouros de espera e vias de acesso provenientes do mar, como for adequado, conforme definido

ser um ponto focal, por onde grandes quantidades de entorpecentes necessariamente passam por um ponto de controle, facilitando a fiscalização, o que não ocorre no modal terrestre, por exemplo.

Dentre os portos nacionais, o mais relevante é o Porto de Santos. Em 2021, cerca de 27% das trocas comerciais brasileiras passaram por ele, o colocando na liderança entre os portos do País, em termos de valor movimentado, com cerca de 135 bilhões de dólares em movimentações. Comparativamente, os portos de São Luís, Paranaguá, Itajaí e Vitória, 2º ao 5º lugar respectivamente, somados, participaram em 25% das trocas comerciais no período (SPA, 2021a).

Em quantidade de contêineres, o porto de Santos foi responsável por cerca de 37,2% do total transportado pelo país, em 2021, com pouco mais de 51 milhões de toneladas transportadas, de acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Esse percentual é maior que o somatório dos portos de São Francisco do Sul, Manaus, Paranaguá e Itajaí. Entre granéis líquidos e sólidos, foram mais de 88 milhões de toneladas. É o porto mais movimentado da América Latina, de acordo com a Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA) (SPA, 2021a).

Dado que o porto de Santos é o mais movimentado do país, com grandes navios que se destinam aos principais mercados consumidores de cocaína com grande frequência e de maneira previsível, permite assim maior flexibilidade no planejamento pelas organizações criminosas. Considerando ainda que, de acordo com o WDR-2021, a maior parte do tráfico de cocaína para a Europa ocorre em contêineres e o Porto de Santos é o maior porto nacional relacionado a esse tipo de carga, é natural que ele seja o mais visado pelos traficantes no país.

Em 2021, ocorreram 44 apreensões de cocaína no Porto de Santos, a maior

---

na Convenção SOLAS (BRASIL,2009).

quantidade do país, sendo o porto responsável por quase metade das apreensões da droga. O gráfico da figura 11 do ANEXO A nos ilustra sua participação de destaque nesse sentido.

Assim, fica demonstrada a relevância do Porto de Santos como rota internacional do tráfico de cocaína, tendo sido o responsável por quase 50% das apreensões nacionais da droga em áreas portuárias, em 2021. Justifica-se, portanto, um estudo mais aprofundado sobre esse porto e como o Estado brasileiro enfrenta essa problemática.

No próximo capítulo, buscaremos compreender o conceito de Operações Interagências e sua relevância no combate ao tráfico de drogas, em áreas portuárias.

### 3 OPERAÇÕES INTERAGÊNCIAS

Neste capítulo abordaremos aspectos teóricos sobre a atuação interagências, algumas definições e suas principais características. Veremos ainda o arcabouço legal presente no Estado brasileiro, e quais são os principais órgãos de que dispomos para o combate ao tráfico de cocaína nos portos nacionais.

#### 3.1 TEORIA E ARCABOUÇO LEGAL

Para a perfeita compreensão deste trabalho, se faz necessário entendermos o que são Operações Interagências. Para tal, nos utilizaremos do Manual de “Operações Interagências – MD33-M-12”, expedido pelo Ministério da Defesa (MD), que tem como finalidade estabelecer fundamentos doutrinários que possam orientar as FA no processo de planejamento, preparo e emprego em operações que envolvam a participação de outros órgãos, e nos traz as seguintes definições:

Agência: Organização, instituição ou entidade, fundamentada em instrumentos legais e/ou normativos, que tem competências específicas, podendo ser governamental ou não, militar ou civil, pública ou privada, nacional ou internacional. Operações Interagências: interação das Forças Armadas com outras agências com a finalidade de conciliar interesses e coordenar esforços para a consecução de objetivos ou propósitos convergentes que atendam ao bem comum, evitando a duplicidade de ações, a dispersão de recursos e a divergência de soluções com eficiência, eficácia, efetividade e menores custos (BRASIL, 2017).

Dessa forma, verificamos que órgãos como a MB, PF e RFB enquadram-se na definição de agências. Percebemos também a relevância dada pelo MD ao tema interagências, ao publicar um manual sobre o assunto, e que tais operações se aplicam ao cumprimento de tarefas comuns aos órgãos, visando ganhos de produtividade.



A Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB, 1988) dá amparo legal ao combate ao tráfico de entorpecentes, por meio de seu artigo V, item XLIII<sup>15</sup>, onde considera tal prática como crime inafiançável e insuscetível de graça ou anistia. Estabelece ainda, em seu artigo 144<sup>16</sup>, que a segurança pública é dever do estado, citando expressamente a PF como órgão responsável por exercer a prevenção e a repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes, bem como a encarregando de exercer a função de polícia marítima no país (BRASIL, 1988).

Além da Polícia Federal, a Lei Complementar (LC) nº 97/1999, em seu artigo 16-A, define como atribuições subsidiárias das FA:

Art. 16-A. Cabe às Forças Armadas, além de outras ações pertinentes, também como atribuições subsidiárias, preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira<sup>17</sup> terrestre, no mar e nas águas interiores, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ela recaia, contra delitos transfronteiriços<sup>18</sup> e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, executando, dentre outras, as ações de:

I - patrulhamento;

II - revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves; e

III - prisões em flagrante delito. (BRASIL, 1999).

Em relação à MB, a LC estabelece como atribuição subsidiária particular:

V - cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução (BRASIL, 1999).

<sup>15</sup> (...) Art. 5º, item XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem (BRASIL, 1988).

<sup>16</sup> 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, sob a égide dos valores da cidadania e dos direitos humanos, através dos órgãos instituídos pela União e pelos Estados (BRASIL, 1997).

<sup>17</sup> É considerada área indispensável à Segurança Nacional a faixa interna de 150 Km (cento e cinquenta quilômetros) de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional, que será designada como Faixa de Fronteira (BRASIL, 1979).

<sup>18</sup> Delito Transfronteiriço – constitui uma espécie do gênero infração de caráter transnacional, conforme previsto no Art. 3º, §2º da Convenção de Nações Unidas contra o crime organizado transnacional, promulgada pelo Decreto nº 5015/2004 e ocorre nas seguintes situações:

- for cometido em mais de um Estado;

- for cometido em um só Estado, mas parte substancial da sua preparação, planejamento, direção e controle tenha lugar em outro Estado;

- for cometido em um só Estado, mas envolva participação de um grupo criminoso organizado que pratique atividades criminosas em mais de um Estado; ou

- for cometido em um só Estado, mas produza efeitos substanciais em outro Estado (BRASIL, 2004a).

Adicionalmente, a RFB também possui responsabilidades em participar do esforço de coibir o tráfico ilícito de entorpecentes em áreas portuárias:

Art. 9º. Compete ao órgão de fiscalização da Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda exercer, no âmbito de suas atribuições, a fiscalização do tráfico de entorpecentes e substâncias que determinem dependência física ou psíquica nas fronteiras, portos e aeroportos (BRASIL, 1980, p.14).

Assim, observamos que existe o amparo legal respaldando a atuação de MB, RFB e PF, para atuação nas áreas portuárias, no combate ao tráfico de entorpecentes. Além disso, dada a interseção de responsabilidades entre os órgãos, o planejamento de operações no formato interagências é o mais adequado, a fim de otimizar esforços.

O fomento da unidade de esforços é a tarefa cooperativa mais relevante da atualidade, no que se refere ao gerenciamento de problemas complexos como o combate ao tráfico. Isso ocorre em função dos graves riscos envolvidos – no caso em questão, perda de soberania, comprometimento da imagem nacional e prejuízos econômicos e sociais (BRASIL, 2017). Falhas nesse processo de cooperação possuem como consequência o não atingimento de diretrizes políticas, bem como estimulam o planejamento e operações realizadas de forma independente, buscando solucionar problemas de acordo com interesses pessoais ou setoriais, desconectados das políticas governamentais, de forma ineficiente (RAZA, 2012).

Aqui cabe um parêntese quanto à definição teórica dada por alguns autores relativos aos termos cooperação, coordenação e colaboração. A cooperação interagências se caracteriza por uma relação menos formal entre as instituições, muito baseada em fortes relações pessoais e lideranças carismáticas, ao passo que a coordenação tende a assegurar que os órgãos realizem suas atividades levando as de outros órgãos em consideração. Esse nível demandaria arranjos organizacionais mais complexos para o alcance de seus objetivos. Mas essa separação entre coordenação e cooperação, e em quais situações se necessita estabelecer uma ou outra, nem sempre é simples de ser implementado na prática. Isso

depende do entendimento do decisor sobre cada tipo de problema, o que gera diversas soluções possíveis, em distintas dimensões de análise (RAZA, 2012).

Por último, teríamos o termo colaboração interagências, que surge como uma combinação das funções de cooperação e coordenação, em que o primeiro seria uma condição necessária para que se possa atingir o segundo. Para que haja a coordenação, existe a necessidade de um nível mínimo de cooperação entre instituições (RAZA, 2012).

Bardach (1998) define colaboração interagências como “qualquer atividade integrada de duas ou mais agências, que tem intenção de elevar seu valor público, por meio do trabalho conjunto em vez de separadamente”<sup>19</sup> (BARDACH, 1998, p.8, tradução nossa).

O ponto central nessa definição é sobre o que seria “elevar seu valor público”. Esse termo está relacionado à percepção de ganho de um benefício por todos os órgãos envolvidos na colaboração. O desafio é definir quais as estratégias a serem adotadas, dado que cada organização tende a ter seu próprio ponto de vista sobre essa pergunta. Daí decorre a importância de se possuir um órgão superior, que pudesse gerenciar as agências e empregar seus meios e recursos, diminuindo eventuais atritos entre as instituições.

Um ponto importante a se destacar é que cada órgão possui sua própria cultura organizacional, práticas e habilidades, sendo essa diversidade um fator de força do processo interagências. Paralelamente, isso deve ser encarado como um grande desafio pelas organizações, que devem buscar as relações as visualizando como um meio para que se atinjam os objetivos, e não um fim em si mesma (BRASIL, 2017).

Há de se aceitar uma certa redução da liberdade de ação, a fim de se atingir os objetivos, ao mesmo tempo em que se deve evitar que a procura demasiada por consenso

---

<sup>19</sup> No original: “I define collaboration as any joint activity by two or more agencies that is intended to increase public value by their working together rather than separately.”.

comprometa a autoridade ou competências essenciais de cada órgão, ou ainda, leve a uma paralisia operacional. A consonância deve ser buscada quando possível, de forma que todos os envolvidos no processo decisório reconheçam que tiveram a oportunidade de manifestar sua opinião e que foram compreendidos. Após isso, as agências participantes devem se subordinar e compreender as decisões tomadas, em prol da coletividade (BRASIL, 2017).

A quebra das resistências institucionais, culturais e metodológicas das organizações para um trabalho colaborativo, passa pela requalificação e educação de seus funcionários (RAZA, 2012). Uma das grandes dificuldades são as rígidas culturas organizacionais, arraigadas em agências acostumadas a trabalharem de maneira isolada. Portanto, é fundamental para o perfeito funcionamento dessa sistemática, que cada órgão possa conhecer as capacidades dos demais, seus métodos de trabalho e formas de pensar. A palavra-chave aqui é conhecimento: além do técnico, o conhecimento das organizações parceiras, que as levará a um novo jeito de visualizar problemas e soluções, colocando a confiança acima da desconfiança, especialmente no que tange a assuntos de inteligência.

Por isso, é louvável a iniciativa do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI-PR) de criar, em 2021, o Curso de Coordenação e Planejamento Interagências (CCOPI), realizado na Escola Superior de Defesa. Possui como objetivo desenvolver competências dos integrantes dos órgãos e agências participantes do PPIF, que veremos com mais detalhes nesse capítulo, na composição de equipes de planejamento interagências nos níveis operacionais e táticos, tendo sido concluída a 2ª turma em 2022<sup>20</sup>.

É um passo importante na busca de uma maior qualificação dos agentes, além de

---

<sup>20</sup> Presidência da República. Gabinete de Segurança Institucional. Abertura do Curso de Coordenação e Planejamento Interagências (CCOPI) 2022. Brasília, DF: Gabinete de Segurança Institucional, 19 ma. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/gsi/pt-br/assuntos/noticias/2022/abertura-do-curso-de-coordenacao-e-planejamento-interagencias-ccopi-2022>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

noções de formas de atuação e capacidades. Assim, julgamos como de grande relevância a participação nesse curso, no que tange à MB especificamente, a nível distrital, de militares: das Capitânicas dos Portos, como membros integrantes das Cesportos; dos Grupamentos de Patrulhas Navais, devido à sua atuação em áreas portuárias com seus meios e mergulhadores; e de membros das Seções de Inteligência Marítima e de Operações dos Distritos Navais.

No CCOPI, busca-se adaptar os conhecimentos adquiridos pelos militares em Operações Conjuntas<sup>21</sup> e aplicá-los no ambiente interagências, através da sistemática do Processo de Planejamento Interagências (PPI) (FERREIRA, 2022). Trata de um método que necessita de constante adestramento e prática para que possa ser definitivamente integrado às demais agências, e enraizar-se em suas culturas organizacionais. Espera-se que, com o decorrer dos cursos, esse importante processo, utilizado na resolução de problemas sociais, possa ser empregado efetivamente no combate ao tráfico de drogas.

Outro ponto importante é que nas Operações Interagências, o conceito de apoio e suporte se trata menos sobre relações de comando, da forma que os militares estão acostumados, e mais sobre os métodos utilizados para se obter e prover esse suporte. Os departamentos e agências civis tendem a operar mais com estruturas de coordenação e comunicação do que estruturas de Comando e Controle. A técnica mais comum de colaboração é a identificação e formação de células, grupos de trabalho e organizações interfuncionais, permanentes ou temporárias, que gerenciam processos específicos e realizam tarefas em apoio a missão (UNITED STATES OF AMERICA, 2016).

As Cesportos utilizam-se desse conceito, dado que se trata de uma comissão de caráter permanente, que fomenta essa troca de informações interagências, a fim de prevenir

---

<sup>21</sup> Operações Conjuntas (Op Cj) caracterizam-se pelo emprego coordenado de elementos de mais de uma força singular, com propósitos interdependentes ou complementares, voltados a um objetivo ou propósito comum, mediante a constituição de um Comando Operacional Conjunto (BRASIL, 2020b).

e reprimir atos ilícitos nos portos, como veremos de forma mais detalhada neste capítulo.

Um ponto deficiente é a pobre doutrina brasileira sobre o tema interagências, que se restringe aos manuais confeccionados pelo MD e Exército Brasileiro<sup>22</sup> (ARAÚJO NETO; BARP; CARDOSO<sup>3</sup>, 2017). Além disso, é necessário realizar algumas ressalvas quanto ao único manual interagências existente em nível ministerial, o supracitado MD33-M-12. Trata-se de um documento aplicável para os casos de Operações Interagências comandados por um militar das FA, o Comandante Operacional, cabendo-lhe a condução das forças militares e sua interação com as agências envolvidas nas ações (BRASIL, 2017).

Naturalmente, o MD preocupou-se com o estabelecimento de procedimentos para os casos em que fosse o responsável pela condução das ações. Isso ocorre, por exemplo, nas Operações Ágata, que serão vistas com mais detalhes ainda neste capítulo. Não foram localizados documentos doutrinários semelhantes, para os casos em que as FA não fossem os órgãos responsáveis pela coordenação da operação, como deveria ocorrer, na opinião desse autor, no caso de uma operação de combate ao tráfico de cocaína nos portos nacionais.

Por exemplo, dado que a CRFB destina à PF a responsabilidade principal no que tange à atividade de prevenção e repressão ao tráfico de drogas, natural seria o estabelecimento de um manual doutrinário confeccionado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), com o apoio dos demais ministérios envolvidos. Nele estariam previstas orientações para os níveis operacional e tático da PF, e formas de integração com os demais órgãos, para uma atuação constante e sinérgica em áreas estratégicas para o desenvolvimento nacional, como são os portos.

Em 2019, um primeiro passo foi dado. Foi criada, por meio do Decreto 9.662 de 2019, a Secretaria de Operações Integradas (SEOPI), órgão público de nível federal, vinculado

---

<sup>22</sup> BRASIL, 2020c.

ao MJSP, que tem como foco de atuação o combate ao crime organizado, por meio da integração das forças policiais brasileiras. Possui como uma de suas competências o assessoramento do Ministro de Estado, com foco na integração dos órgãos de segurança pública federais, estaduais e municipais (BRASIL, 2019b). Proporciona uma elevação da mentalidade de Operações Interagências, o que deve ser uma preocupação, senão de todos, ao menos da maioria dos órgãos públicos operativos, fomentados a partir da cúpula, dado seu caráter estratégico.

### 3.2 PRINCIPAIS ÓRGÃOS INTERAGÊNCIAS NAS ÁREAS PORTUÁRIAS BRASILEIRAS

Devido à expansão da utilização das drogas, há a necessidade de medidas concretas por parte do poder público, bem como de formulação de estratégias, que permitam a realização de ações coordenadas, envolvendo o governo e a sociedade civil, em especial às relacionadas à segurança pública, a repressão ao tráfico de drogas e ao monitoramento de nossas fronteiras, onde se inserem nossas áreas portuárias (BRASIL, 2019a).

A Política Nacional sobre Drogas (PNAD)<sup>23</sup>, aprovada pelo Decreto nº 9.761, de 2019, estabelece como um de seus pressupostos que ela será uma política de Estado e prevê que sejam elaboradas ações de redução da oferta, incluídas ações de segurança pública, de defesa e de inteligência, bem como a necessidade de elaboração de planos que permitam a realização de ações coordenadas, visando impedir a utilização do território nacional para cultivo, produção e o trânsito de entorpecentes (BRASIL, 2019a).

A PNAD possui ainda como um de seus objetivos, o combate ao tráfico de drogas e os crimes conexos, no território nacional, com prioridade às áreas de fronteiras terrestres,

---

<sup>23</sup> BRASIL, 2019a.

aéreas e marítimas e ao crime organizado vinculado ao narcotráfico, e como uma de suas diretrizes o estímulo a operações repressivas, por meio de ações integradas entre os órgãos federais, com o objetivo de prevenir crimes relacionados às drogas (BRASIL, 2019a).

Assim, percebe-se como a fiscalização de nossas áreas portuárias passa a ser uma prioridade do Estado brasileiro, e como ela pode contribuir com a PNAD, que defende que a forma mais eficiente de combate às drogas ocorra pela coordenação do poder público, em todas suas esferas, em caráter interagências. Prega ainda atenção especial às áreas de fronteiras, e conseqüentemente, a nossas zonas portuárias.

Assim, passaremos a falar dos órgãos interagências mais importantes relacionados à Segurança Portuária, a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) e as Cesportos, bem como sobre o PPIF.

### 3.2.1 Conportos e Cesportos

O governo brasileiro, a fim de melhorar a segurança pública nas áreas portuárias criou, por meio do decreto nº 1.507/1995 (revogado pelo decreto nº 9.861/2019), a Conportos e as Cesportos. Atualmente possuímos 21 Cesportos por todo o país (BRASIL, 2019c).

A Conportos, de caráter permanente, vinculado ao MJSP, tem por finalidade a manutenção do sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis (BRASIL, 2019c).

Compete à Conportos, dentre outras atribuições, acompanhar as ocorrências de ilícitos penais nos portos nacionais e dispor, em âmbito nacional sobre os procedimentos de segurança pública nessa área. É composta por representantes da PF, MB, Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Economia, Ministério da Infraestrutura e ANTAQ. Seus



membros reúnem-se em caráter ordinário mensalmente, ou quando convocado pelo seu Presidente, ou por um terço de seus membros (BRASIL, 2019c).

Em cada ente federativo cujas instalações portuárias recebam embarcações que realizem viagens internacionais, foram instituídas as Cesportos, órgãos colegiados deliberativos, de caráter permanente, subordinados à Conportos. São efetivamente os responsáveis por implantar o sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos. As Cesportos são compostas por representantes da PF, órgão coordenador, pelo Capitão dos Portos da jurisdição, RFB, ANTAQ, Segurança Portuária e Secretaria de Segurança Pública do Governo Estadual responsável pelo porto (BRASIL, 2019c).

Como pudemos observar, as Conportos e as Cesportos são em sua essência, órgãos interagências. Na prática, não são órgãos operativos, mas sim órgãos que tem a responsabilidade de criar um ambiente favorável para que as diversas agências possam interagir. Tal interação possui diversos benefícios, como a nivelção do conhecimento e uma melhor consciência situacional do que se passa na área portuária, para os órgãos membros.

Além disso, o frequente convívio, somado aos desafios existentes na área portuária, levam naturalmente os órgãos a discutirem a realização de Operações Interagências. É claro que, cotidianamente, os órgãos desenvolvem suas atribuições específicas, isoladamente, na segurança dos portos. Porém fica nítido que o legislador vislumbrou a necessidade de uma interação, periódica e obrigatória, para que a questão da segurança portuária fosse discutida, com troca de informações e planejamento conjunto.

Segundo a PF<sup>24</sup>, dentre as principais ameaças identificadas à segurança pública portuária encontra-se o tráfico de drogas. Após os atentados terroristas de 11 de setembro nos EUA, a IMO estabeleceu o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações

---

<sup>24</sup> BRASIL, 2020d.

portuárias (ISPS-Code), conjunto abrangente de medidas para aumentar a segurança de navios e instalações portuárias. O Brasil, como país membro da Organização Marítima Internacional (IMO), ratificou a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), por meio do Decreto 87.186/1982 (BRASIL, 1982).

Consequentemente, a Conportos baseia seu sistema de prevenção no ISPS Code, que possui, dentre outros objetivos, estabelecer as responsabilidades dos governos contratantes, a fim de garantir a proteção marítima e prevenir a ocorrência de incidentes de proteção<sup>25</sup>.

De acordo com a PF<sup>26</sup>, dado que as áreas portuárias normalmente são bastante extensas, sua proteção física é um problema de complexidade considerável, que demanda grande número de pessoas, controle, fiscalização e soma de esforços, com elevados custos, financiados pelo setor público ou privado. Em caso de não cumprimento dos padrões estabelecidos no ISPS Code, navios oriundos de outros países poderão se recusar a atracar em nossos portos ou procurar outros portos certificados, bem como navios oriundos de portos nacionais não certificados podem ser impedidos de atracar ou descarregar em portos no estrangeiro, gerando enormes prejuízos para transportadores, prejuízos financeiros para o país, e desgaste de imagem no Sistema Internacional.

Especificamente sobre a Cesportos-SP, sua relevância pode ser verificada a partir do grande capital que possui em alguns aspectos. O aspecto político-jurídico é um exemplo, dado que uma de suas competências é baixar normas e apresentar propostas de alteração legislativas. Assim, em 2019 propôs uma mudança legislativa a fim de tipificar como crime a

---

<sup>25</sup> Incidente de proteção significa qualquer ato suspeito ou situação que ameace a segurança de um navio, inclusive de uma unidade móvel de perfuração "offshore", de uma embarcação de alta velocidade, de uma instalação portuária, de qualquer interface navio/porto, ou de qualquer atividade de navio para navio, conforme definido na Convenção SOLAS (Salvaguarda da Vida Humana no Mar) (BRASIL, 2009).

<sup>26</sup> BRASIL, 2020d.

invasão dos terminais portuários, buscando apoio não só de seus membros permanentes como também da classe empresarial, interessada em um porto mais seguro, haja visto que isso possui impactos econômicos relevantes. Além disso possui relações de autoridade com os diversos terminais portuários, por meio de regulações e fiscalizações, a fim de se cumprir o ISPS Code. Em caso de não cumprimento, possui a prerrogativa de aplicar multas, além de possuir autoridade para definir quem pode ou não atuar nos espaços portuários (PATRIARCA; LOPES, 2020).

Possui ainda elevado capital social, decorrente de sua constituição como colegiado, que lhe conecta diretamente a seus membros. As relações formais estabelecidas durante as reuniões estabelecidas e o contato informal que ocorre cotidianamente, disponibiliza os recursos institucionais de cada membro para a Cesportos-SP. Por fim, destaca-se um capital simbólico e intangível bastante importante: o reconhecimento e a legitimidade. Ao longo do tempo, a Cesportos-SP consolidou uma filosofia baseada na coesão dos órgãos e das pessoas envolvidas, que acabam desenvolvendo relações além das atividades protocolares e mais ativas, em busca de mitigar as deficiências de cada órgão e alcançar objetivos comuns (PATRIARCA; LOPES, 2020).

Assim, vimos como a Cesportos-SP é um órgão interagências fundamental para a segurança portuária e a redução do tráfico de cocaína no porto de Santos, pela sua grande capilaridade e facilidade de acesso aos principais órgãos atuantes na área portuária, seja PF, RFB, MB, Autoridade Portuária, Guarda Portuária, Terminais Portuários, Polícia Militar/Civil e classe empresarial, potencializando o trabalho dos órgãos, fomentando a interação entre seus membros e sendo interlocutor junto ao setor privado e aos níveis políticos.

### 3.2.2 Programa de Proteção Integrada de Fronteiras

Além da Cesportos, outro importante programa passou a atuar com relevância na área portuária. Trata-se do PPIF, programa que visa fortalecer a prevenção, o controle, a fiscalização e a repressão aos delitos transfronteiriços na faixa de fronteira, tendo sido instituído por meio do Decreto nº 8.903/2016, em substituição ao antigo Plano Estratégico de Fronteiras (PEF) (BRASIL, 2016a).

De acordo com o decreto supracitado, o PPIF possui como uma de suas diretrizes a atuação integrada e coordenada dos órgãos de segurança pública, dos órgãos de inteligência, da Secretaria da RFB, do Ministério da Fazenda e do Estado-Maior Conjunto das FA, nos termos da legislação vigente, tratando-se de um programa essencialmente com caráter interagências.

O programa possui como um de seus objetivos estratégicos:

I - integrar e articular ações de segurança pública da União, de inteligência, de controle aduaneiro e das Forças Armadas com as ações dos Estados e Municípios situados na faixa de fronteira, incluídas suas águas interiores, e na costa marítima (BRASIL, 2016a);

O PPIF promoverá ainda algumas medidas, tais como:

I - ações conjuntas de integração federativa da União com os Estados e Municípios situados na faixa de fronteira, incluídas suas águas interiores, e na costa marítima;

II - ações conjuntas dos órgãos de segurança pública, federais e estaduais, da Secretaria da Receita Federal do Brasil e do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas;

III - compartilhamento de informações e ferramentas entre os órgãos de segurança pública, federais e estaduais, os órgãos de inteligência, a Secretaria da Receita Federal do Brasil e do Estado Maior Conjunto das Forças Armadas (BRASIL, 2016a).

A partir das diretrizes, objetivos e medidas promovidas pelo PPIF, podemos realizar algumas considerações importantes. Primeiramente, observa-se a busca por uma

atuação sinérgica, em caráter interagências, entre todos os órgãos que possuam relação com a prevenção e repressão aos delitos transfronteiriços, na busca de uma unidade de esforço em prol de um objetivo comum. Além disso, ressalta-se a inclusão do termo “costa marítima”, que inexistia no antigo PEF. Este ponto é especialmente importante, pois demonstra que o PPIF ampliou seu escopo, buscando atuar não somente em nossa fronteira terrestre, mas também em nossa fronteira marítima, com atuação nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB)<sup>27</sup> e também nos portos nacionais.

Como vimos, o PPIF possui como missão restringir a ocorrência de delitos transfronteiriços. Segundo o programa, os principais crimes transfronteiriços no Brasil são: contrabando; lavagem de dinheiro; mineração ilegal; narcotráfico; e tráfico de armas, de pessoas e de recursos naturais (BRASIL, 2016a).

Juntamente com o PPIF, foi criado o Comitê-Executivo do PPIF (CEPPIF), que possui representantes dos seguintes órgãos: GSI-PR, órgão coordenador; Agência Brasileira de Inteligência; Estado-Maior Conjunto das FA, do MD; Secretaria da Receita Federal; Departamento de Polícia Federal; Secretaria Nacional de Segurança Pública; e Secretaria-Geral do Ministério das Relações Exteriores. Esse comitê, entre outras atribuições, supervisiona o planejamento e a execução de ações conjuntas de órgãos e entidades que atuem no âmbito do PPIF (BRASIL, 2016a).

O PPIF supervisiona diversas operações, dentre as quais a Operação Ágata, coordenada pelo MD. Nela, são realizadas ações subsidiárias das FA, de forma conjunta ou singular, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, onde se incluem as

---

<sup>27</sup> Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2013).

áreas portuárias. Atuam contra delitos transfronteiriços e ambientais. Ocorre em coordenação com órgãos de segurança pública e agências federais, estaduais ou municipais, tratando-se do braço operativo do MD, junto ao PPIF (informação verbal).<sup>28</sup>

Podemos notar algumas diferenças entre o PPIF, representado pelo CEPPIF e a Cesportos. A Cesportos possui uma presença constante na área portuária, enquanto as ações do PPIF, materializadas em suas Operações Ágata, são esporádicas e de curta duração, em que se valoriza o princípio da surpresa (informação verbal)<sup>29</sup>.

Além disso, o PPIF dispõe de um braço operativo, a já mencionada Operação Ágata, realizada ao longo do ano por meio de um grande número de operações singulares (299 em 2020), ou seja, desenvolvidas por apenas uma das FA e, geralmente, quatro operações conjuntas anuais<sup>30</sup>. Nessas últimas, são estabelecidos Comandos Conjuntos, comandados por um Oficial General das FA, ao contrário da Cesportos que, embora realize periodicamente exercícios ou adestramentos com seus órgãos membros e terminais portuários, não coordena operações, não possuindo meios adjudicados, tratando-se de um órgão deliberativo.

Com a crescente relevância das áreas portuárias nacionais, vislumbra-se que seria interessante em termos de eficácia nos resultados – bem como um caminho natural – que a Cesportos, com ampla legitimidade e capilaridade na região portuária, disponha em breve, de um braço operativo, tal qual o PPIF, capitaneado pelos Núcleos Especiais de Polícia Marítima da PF (NEPOM). Assim, passaria a coordenar a realização de Operações Interagências nos portos, em coordenação com os demais ministérios. Entretanto, isso dependeria de uma

---

<sup>28</sup> Dado apresentado pelo Capitão de Mar e Guerra LEMOS JÚNIOR, Coordenador do Fórum da ZOOPACAS e ex-coordenador nacional da Operação ÁGATA, em apresentação sobre a Operação, no 1º SINTAP. Disponível em: <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>. Acesso em: 04 abr. 2022.

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> Dado apresentado pelo Capitão de Mar e Guerra LEMOS JÚNIOR, Coordenador do Fórum da ZOOPACAS e ex-coordenador nacional da Operação ÁGATA, em apresentação sobre a Operação, no 1º SINTAP. Disponível em: <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>. Acesso em: 04 abr. 2022.

adequação legislativa das atribuições da Cesportos, bem como do atingimento de um grau de mentalidade interagências mais elevado do que o atual de nossas organizações. Embora difícil, seria o caminho para atingirmos o nível de colaboração proposto por Bardach (2012).

No próximo capítulo, procuraremos mostrar como as Operações interagências tem efetivamente ocorrido no Porto de Santos, buscando traçar um panorama, avaliar sua efetividade e traçar algumas conclusões.

#### 4 PORTO DE SANTOS – UM CASO DE SUCESSO?

Nos últimos anos, o combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos tem sido intenso. No gráfico da figura 10 do ANEXO A observamos a evolução de apreensões no período de 2013 a 2022.

Ao utilizamos os dados de apreensões da RFB, temos uma visão bastante fidedigna do total geral de cocaína apreendida no Porto de Santos, dado o protagonismo desse órgão. Cruzando esses dados com os fornecidos pela PF, observamos que, no período de 2017 a 2021, 94% do volume total de cocaína apreendido no Porto de Santos teve a participação da RFB (anexos B e C).

Assim, percebemos que houve uma vultosa elevação no patamar de apreensões de cocaína, a partir do ano de 2016. Conforme entrevista realizada com auditor da RFB que trabalha na Alfândega do Porto de Santos, constante no APÊNDICE A, isso decorre de alguns fatores. Inicialmente, da obrigatoriedade da instalação de scanners nos recintos alfandegados<sup>31</sup>. A partir de 2016, por solicitação da Cesportos, à RFB implementou o escaneamento de 100% das unidades de carga de exportação com destino à Europa<sup>32</sup>. Tendo sido observadas as crescentes quantidades de cocaína enviadas à África, todas as cargas destinadas a esse continente passaram também a ser escaneadas, a partir de 2019<sup>33</sup>. Medidas como essa somente são possíveis graças ao compartilhamento de informações de inteligências entre agências, realizadas no âmbito da Cesportos, reforçando a importância desse órgão colegiado.

---

<sup>31</sup> Obrigatoriedade decorrente da Portaria nº 3.518/2011 da RFB, revogada pela Portaria nº 143/2022 da RFB. (BRASIL, 2022a).

<sup>32</sup> Portaria ALF/STS nº 27, de 06 de abril de 2016. (BRASIL, 2016b).

<sup>33</sup> Portaria ALF/STS nº 241, de 29 de novembro de 2019. (BRASIL, 2019d).



O escaneamento dos contêineres rapidamente mostrou-se eficiente. Ao observarmos os dados de apreensões da RFB no Porto de Santos (anexo C), observamos que em 2016/2017, praticamente 100% da carga apreendida era na modalidade Rip-Off<sup>34</sup>. Trata-se de uma forma relativamente simples de se praticar o tráfico de drogas e de fácil verificação pelos scanners. Com o escaneamento, gradualmente, o percentual dessa modalidade caiu para 88% em 2018, 80% em 2019 e 26,5% em 2020, estando atualmente abaixo dos 10%.

Devido ao incremento da fiscalização, os criminosos buscaram adaptar-se. Dessa forma, novas modalidades de transporte de cocaína passaram a ocorrer com maior frequência em Santos. Por exemplo, a partir de 2019, notou-se um maior tráfico pela mistura da cocaína às cargas, como açúcar, gesso e argamassas, um processo de mais difícil identificação do que o Rip-Off. Adicionalmente, a partir de 2020, os traficantes passaram a se utilizar de um método não ortodoxo: o embarque da droga nas caixas de mar<sup>35</sup> dos navios, por meio da ação de mergulhadores.

Nesses casos, é necessária a participação de mergulhadores profissionais para fiscalização e remoção da droga, normalmente com participação da MB, por intermédio do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste (ComGptPatNavSSe). Assim, mediante solicitação de outras agências, essa Organização Militar proporciona apoio de mergulhadores para busca dos entorpecentes e realização de inspeção em obras vivas<sup>36</sup> de navios mercantes (APÊNDICE B).

Assim, podemos perceber a importância e o caráter complementar das Operações

---

<sup>34</sup> A modalidade Rip-Off ocorre quando o contêiner é violado, e bolsas contendo a droga são inseridas no mesmo, para posterior retirada no local de destino, de acordo com informações apresentadas pela RFB no 1º SINTAP. Disponível em <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_l](https://youtu.be/DrSNY6t8k_l)>. Acesso em: 04 abr. 2022.

<sup>35</sup> Abertura feita no casco abaixo da Linha de Flutuação destinada a suprir água do mar para os condensadores bombas e para descarregar água dos vários sistemas do navio. Sua estrutura é fundida ou montada possuindo meios de fixação. (DICIONÁRIO..., 2022).

<sup>36</sup> De acordo com o Arte Naval, obras vivas são a parte do casco abaixo do plano de flutuação em plena carga, isto é, a parte que fica total ou quase totalmente imersa (FONSECA, 2019).

Interagências, onde um órgão busca suprir a deficiência do outro, apoiando-o em prol de um objetivo comum. A criação do ComGptPatNavSse, no final de 2018, proporcionou um ganho de segurança e incremento na qualidade das fiscalizações, bem como ampliou a possibilidade de ações coordenadas entre os órgãos de Santos (APÊNDICE B).

Com efeito, de acordo com o Comandante do ComGptPatNavSse, no período de 2020 até a metade de 2022, foram realizadas 25 ações interagências com participação da MB, em conjunto com a RFB, PF e Guarda Portuária. Nelas foram apreendidas quase 3 toneladas de cocaína por meio da ação de mergulhadores militares. Trata-se de um valor expressivo, representando aproximadamente 6,5%<sup>37</sup> do total de cocaína apreendida no período (APÊNDICE B).

Adicionalmente, o ComGptPatNavSse realiza com frequência atividades de Patrulha Naval<sup>38</sup> e Patrulhamento<sup>39</sup>, com a participação de seus Navios e Avisos de Patrulha, com foco nos canais de acesso ao Porto de Santos e nas áreas de fundeadouros (APÊNDICE B).

No ano de 2021, o ComGptPatNavSse realizou a Operação “Santos III<sup>40</sup>”. Tratou-se de uma grande Operação Interagências, realizada na área do Porto de Santos, de três dias de duração, com objetivo de combater, além do tráfico de drogas, outras demandas específicas, como a pesca ilegal, a invasão de áreas de plataforma de petróleo e outros delitos ambientais, tendo sido abordadas 69 embarcações. Participaram diversos órgãos como Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Santos *Port Authority*, Anvisa, RFB, PF, Polícia Ambiental

---

<sup>37</sup> No período citado foram apreendidas cerca de 48t de cocaína (ANEXO A).

<sup>38</sup> De acordo com o decreto 5.129/2004, a Patrulha Naval, sob a responsabilidade do Comando da Marinha, tem a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. (BRASIL, 2004b).

<sup>39</sup> De acordo com a LC nº 136/2010, o Patrulhamento consiste em ações preventivas e repressivas, no mar territorial e em águas interiores, especificamente contra delitos transfronteiriços e ambientais, em ação isolada da MB ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo. (BRASIL, 2010).

<sup>40</sup> BRASIL, 2021a.

e Força Aérea Brasileira (FAB).

Fica notório como a ação conjunta dos diversos órgãos potencializa os demais. Nessas ações, ao mesmo tempo que a MB fiscaliza navios no fundeadouro, no que tange à segurança da navegação, e utiliza seus mergulhadores na busca de entorpecentes abaixo da linha d'água de navios mercantes, agentes do Ibama, embarcados nos meios navais militares, fiscalizam aspectos ambientais. Tal fiscalização seria de difícil execução sem o apoio logístico da MB. Da mesma forma, a Aeronave Poseidon do Ibama, ao mesmo tempo em que sobrevoa nosso litoral em busca de ilícitos ambientais, pode alertar a MB de embarcações que estejam invadindo áreas de plataformas de petróleo. O resultado disso é o aumento da percepção da presença do Estado nas áreas portuárias por parte da comunidade marítima. Paralelamente, RFB e PF atuam conjuntamente na fiscalização de contêineres e entorno portuário.

Quando falamos de tráfico de drogas em áreas portuárias, a RFB é um órgão protagonista e responsável pela maior parte das apreensões, não sendo diferente no Porto de Santos. Isso decorre de outro aspecto importante: o investimento em tecnologia. A RFB em Santos tem investido fortemente nesse campo (APÊNDICE A). Dentre os pontos mais relevantes, encontram-se:

- investimento em sistemas informatizados, que coletam diversos dados, posteriormente traduzidos em informações, utilizadas na análise e gerenciamento de risco, otimizando o trabalho das equipes de campo;
- inauguração da Central de Operações e Vigilância (COV), em 2013, baseado na informatização e uso da tecnologia, por meio de computadores e vídeos. Atualmente, recebe imagens de mais de 3.000 câmeras, de diversos pontos do cais e de recintos alfandegados; e
- aquisição de duas lanchas de patrulha e fiscalização, com sistemas de câmaras térmicas e blindadas, possibilitando atuação noturna.

Além disso, contam com equipes de cães farejadores, de grande importância na detecção de drogas, percorrendo os terminais. Existe ainda a possibilidade de se realizar uma busca manual nos contêineres, abrindo-os, retirando sua carga e inspecionando. Porém, sem inteligência, é um processo altamente trabalhoso e ineficiente. O desafio é reduzir a um mínimo o tempo de espera da carga para os exportadores, já que cada inspeção realizada representa um tempo maior no porto, com consequentes prejuízos, e assim encontrar o equilíbrio entre a realização de fiscalizações, sem prejudicar o fluxo de exportações (informação verbal)<sup>41</sup>.

Para isso, a RFB busca trabalhar com análise de risco e em cooperação com outros órgãos, dentre eles a MB, identificando àqueles contêineres com maior probabilidade de irregularidades, focando sua atuação baseada em informações de inteligência. Dados como a rota dos navios ou o porto de destino dos navios que passam pelo Porto de Santos, são indicadores que podem direcionar uma fiscalização (APÊNDICE A).

Podemos citar como portos de destino de maior risco, ou seja, com maior probabilidade de estarem recebendo navios com cocaína, os portos de Roterdã (Holanda), Antuérpia (Bélgica), Hamburgo (Alemanha), Valência (Espanha), Le Havre (França), Gioia Tauro (Itália) e os de países como Nigéria e Gana (APÊNDICE A).

Nesse aspecto, a MB contribui por meio da atuação do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz)<sup>42</sup>. Esse órgão possui como principais tarefas<sup>43</sup>: o Monitoramento do Tráfego Marítimo (TM), visando acompanhar o tráfego aquaviário de interesse nacional, em qualquer parte do mundo; a Inteligência Marítima, a fim

---

<sup>41</sup> Dado apresentado pelo Auditor Fiscal Ivan Brasília, da Receita Federal do Porto de Santos, no 1º SINTAP Disponível em: <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>. Acesso em: 07 maio 2022.

<sup>42</sup> BRASIL, 2021b.

<sup>43</sup> Informação apresentada pelo Comandante do COMPAAz, Contra-Almirante Garriga, por ocasião do 1º SINTAP. Disponível em <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>. Acesso em: 07 maio 2022.

de contribuir com a preservação da segurança marítima nas AJB; e o Esforço Interagências, buscando atuar de forma coordenada com as agências governamentais e os elementos do poder marítimo de interesse da MB.

Para tal, utiliza-se de diversos sistema de acompanhamento do TM, informações de satélites, radares, sensores, coordenação junto à órgãos de inteligência marítima internacionais<sup>44</sup> e informações dos meios navais e da FAB em patrulha. Assim, a MB monitora e compartilha informações sobre navios que possuem maior probabilidade de estarem envolvidos em ilícitos como o tráfico de drogas, identificados a partir de parâmetros como portos de origem, destino, aspectos incomuns de sua derrota ou desligamento de equipamentos de segurança à navegação, como o AIS<sup>45</sup>.

Isso tem permitido à MB atuar em conjunto com a PF, não somente nos portos nacionais, mas nas AJB, com apreensões por vezes realizadas a 200 milhas náuticas da costa brasileira<sup>46</sup>. Toda essa informação e análise de inteligência é disponibilizada pela MB para as demais agências, permitindo ao Porto de Santos estar alerta sobre navios suspeitos que atracarão em seu cais.

Da mesma forma, a Cesportos também investe em tecnologia. Segundo a coordenadora da Cesportos-SP<sup>47</sup>, o Porto de Santos dispõe de câmeras inteligentes, com inteligência artificial embarcada, o que permite ganhos de eficiência, alertando o operador para situações suspeitas, além de diminuir o número de profissionais envolvidos. Possui ainda

---

<sup>44</sup> Dentre os mais relevantes, podemos citar o Centro de Análise e Operações Marítimas – Narcótico (MAOC-N), a Drug Enforcement Agency (DEA/EUA) e a National Crime Agency (NCA/Reino Unido), de acordo com apresentação do Comandante do COMPAAz, no 1º SINTAP. Disponível em <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_1](https://youtu.be/DrSNY6t8k_1)>. Acesso em: 04 abr. 2022.

<sup>45</sup> Automatic Identification System é um sistema de transmissão de bordo que comunica a identificação, a posição, curso, velocidade e outros dados críticos da embarcação. Embarcações envolvidas em atividades ilícitas no mar, frequentemente operam com seu sistema AIS desligado. (O PAPEL..., [2022]).

<sup>46</sup> VELEIRO..., 2021.

<sup>47</sup> Entrevista realizada para o canal Porto&Negócios, em 16 de março de 2021. Disponível em <<https://youtu.be/6ITnKp7-uMo>>. Acesso em: 07 jun. 2022.

câmeras térmicas, drones, controles biométricos de acesso, além do já mencionado escaneamento das cargas, especialmente para Europa e África.

Adicionalmente, o porto utiliza-se de sensores redundantes, onde eventualmente radares atuam em conjunto com câmeras térmicas, facilitando especialmente às fiscalizações noturnas. Tais câmeras possuem precisão elevada, permitindo diferenciar, à noite, se o que se aproxima boiando de um navio é um animal, um tronco ou um mergulhador. Assim, a Cesportos-SP e o Porto de Santos são considerados uma referência nacional, no que tange à tecnologia disponível, monitoramento e segurança<sup>48</sup>.

Portanto, percebemos como os diversos órgãos envolvidos na segurança do Porto de Santos dispõem de um conjunto de sistemas que observam diuturnamente o porto, permitindo que as autoridades ajam, em grande parte das vezes, de maneira cirúrgica e coordenada, a fim de identificar e responder a diversos ilícitos. A integração entre as agências permite ainda o rápido acionamento do órgão correto para conter ou mitigar aquele problema.

Além das Cesportos, o PPIF, por meio de suas Operações Ágata, também tem buscado atuar no Porto de Santos. Assim, em fevereiro desse ano, o Comando do 8º Distrito Naval, em conjunto com outros órgãos governamentais, realizou ações visando coibir a ocorrência de crimes transfronteiriços e ambientais, garantir a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar. Além de atividades de patrulhamento e inspeção naval nos canais de acesso ao porto, foram realizadas operações de mergulho em busca de materiais ilícitos que pudessem estar fixados aos cascos de navios mercantes. Participaram por parte da MB, o Navio Patrulha “Guajará” e o Aviso de Patrulha “Espadarte”. Também participaram RFB, PF, Ibama, Autoridade Portuária e Polícia Militar do Estado de São Paulo<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> Entrevista realizada para o canal Porto&Negócios, em 16 de março de 2021. Disponível em < <https://youtu.be/6ITnKp7-uMo>>. Acesso em: 07 jun. 2022.

<sup>49</sup> BRASIL, 2022b.

Em junho de 2022, outra Operação Ágata<sup>50</sup>, coordenada pelo Comando do 8º Distrito Naval, ocorrida nos Estados do Paraná e de São Paulo, resultou na apreensão de 1,2 toneladas de maconha e de cocaína, avaliadas em 84 milhões de reais. Desse total, 500 kg foram apreendidos em um contêiner no Porto de Santos, por meio de uma ação entre a PF e a RFB. Além das drogas, foram apreendidos 1,8 mil cigarros contrabandeados, bem como 20 toneladas de atum, bonito e dourado, pescados em locais proibidos. Essa operação contou com a participação ainda da Força Aérea Brasileira, Exército Brasileiro, Ibama, entre outros órgãos, mostrando mais uma vez a força das ações integradas.

Somam-se a essas operações, as atuações conjuntas tradicionais entre PF e RFB<sup>51</sup> que, no período entre 2018 e 2021, realizaram cerca de 194 ações, apreendendo um total de mais de 87 toneladas de cocaína (figura 10 do ANEXO A). Nessas ações, normalmente a RFB identifica a droga e comunica o NEPOM que, atuando como Polícia Judiciária, a apreende e realiza as investigações e prisões decorrentes (APÊNDICE A).

Diante de todas essas ações, especialmente a partir do ano de 2016, a quantidade de cocaína apreendida no porto de Santos, que atingiu o recorde em 2019 de 27 toneladas, passou a diminuir nos anos de 2020 e 2021, onde chegou ao patamar de 17 toneladas (figura 10 do ANEXO A). Essa diminuição ocorreu mesmo em um ano onde os números de cocaína relativos à produção mundial e ao total apreendido no planeta cresceram.

Adicionalmente percebemos que, com o arrocho da fiscalização em Santos, alguns portos no nordeste brasileiro, tem aumentado sua participação na remessa de cocaínas para Europa nos últimos anos, a fim de evitar a melhor capacidade de controle e vigilância no porto paulista (UNITED NATIONS, 2022).

---

<sup>50</sup> LUZ, 2022.

<sup>51</sup> Exemplos de atuações conjuntas PF e RFB (OPERAÇÃO..., 2022).

Isso pode ser melhor notado ao analisarmos o percentual de participação do Porto de Santos em relação a quantidade total de droga apreendida nos portos do país nos dois últimos triênios. Assim, ao analisarmos dados da PF, percebemos que no triênio 2016-2018, 70% da cocaína apreendida nos portos nacionais era proveniente do porto de Santos (ANEXO B). Ao analisarmos o triênio 2019-2021, notamos que esse percentual caiu para 45%, uma redução significativa. Ao realizarmos a mesma análise para outros portos, vemos por exemplo que o Porto de Paranaguá-PR apresentou um salto relevante de 9,41% para 19%. O porto de Salvador-BA elevou-se de 5,54% para 8,79%. Outros portos, que no triênio 2016-2018 não haviam registrado nenhuma apreensão, como os de Vila do Conde-PA, Natal -RN e Itapoá-SC, passaram para 2,51%, 5,88% e 4%, respectivamente.

Desses dados, podemos deduzir que as ações interagências vêm estrangulando o transporte de cocaína no porto de Santos, elevando o risco dos traficantes, que passam então a buscar portos considerados mais frágeis, em termos de fiscalização, a fim de manter seu comércio exterior.

Além da maior utilização dos demais portos nacionais, outro indicador da melhora da fiscalização que podemos observar é o da maior utilização de portos internacionais para a remessa da droga. Por exemplo, em 2021, a maior apreensão de cocaína realizada no continente europeu, de 23 toneladas, foi de contêineres que saíram do Paraguai e embarcaram na Argentina (APÊNDICE A). A opção por uma rota logística mais complexa, para um carregamento de tal magnitude, demonstra, de certa forma, que o controle nos portos brasileiros vem representando um risco substancial às organizações criminosas.

Ao analisarmos o funcionamento interagências no caso específico do Porto de Santos, podemos identificar que o nível de cooperação interagência definido por Raza (2012) foi ultrapassado, e com frequência tem se atingido o nível de coordenação interagências, em



que as ações de um órgão são planejadas em função ou levando-se em consideração as tarefas do outro.

Isso tem trazido resultados significativos para o Porto no combate ao tráfico de cocaína nos últimos cinco anos, representados pelas grandes apreensões realizadas no período. Essa maior percepção de segurança por parte de seus clientes e armadores é refletida nos resultados econômicos do porto. Em 2021, o porto de Santos obteve um lucro líquido recorde de R\$ 329 milhões de reais, superando em 63% o apurado em 2020 (SPA,2021).

Com a privatização do Porto de Santos prevista para o fim desse ano<sup>52</sup>, espera-se um grande investimento do setor privado em sua modernização, bem como maiores gastos com segurança. Tais gastos podem perfeitamente ser considerados investimentos, dado que a segurança portuária impacta diretamente na economia do porto. Um porto mais protegido proporciona a seus clientes maior sensação de segurança no que tange à inviolabilidade de sua carga, bem como menor probabilidade de que a mesma seja alterada, com reflexos diretos no valor de frete e seguros. Por outro lado, um porto inseguro pode fazer com que determinado cliente opte por outro para carga e descarga de seus produtos, gerando prejuízos.

Um bom exemplo dessa relação segurança x economia foram as pressões internacionais sobre o governo brasileiro no fim dos anos 90 do século XX, cobrando melhor policiamento marítimo em nosso território, dado que as altas taxas de seguro cobradas dos navios em trânsito pelo país começaram a prejudicar severamente nosso comércio. Como resposta foram criados os NEPOM, em 1999<sup>53</sup>.

Foi retomado ainda o projeto de implantação do *Vessel Traffic Management Information System (VTMIS)*<sup>54</sup>, que consiste na ampliação do sistema de monitoramento do

---

<sup>52</sup> SANT'ANA, 2022.

<sup>53</sup> SINPEFRS, 2017.

<sup>54</sup> SPA, 2021b.

tráfego de embarcações, por meio da incorporação de tecnologia, como radares, câmeras, sensores, inteligência artificial e computação em nuvem. Possui o objetivo de garantir a segurança e a eficiência da navegação e das operações portuárias e a salvaguarda da vida humana no mar. Assim que instalado, os dados provenientes de seus sensores poderão ser compartilhados com a Cesportos e demais órgãos de interesse, tornando-se mais uma ferramenta importante na fiscalização e combate ao tráfico de drogas no Porto de Santos.

Assim, com a privatização do Porto de Santos e o maior fluxo de embarcações esperado, vislumbra-se um desafio e uma oportunidade para MB. Desafio em termos da maior responsabilidade que advém de uma elevada quantidade de navios de grande porte em trânsito pelo porto paulista. Oportunidade em termos de aquisição de meios, como lanchas blindadas, equipamentos de proteção individual, armamentos, combustível, seja por financiamento do poder público, seja por parte do setor privado, a fim de melhor resguardar essa área estratégica para o país.

Além das atividades de patrulhamento, é esperado que cada vez mais a MB venha a ser solicitada pela Cesportos e demais órgãos, a participar em operações interagências nas áreas portuárias. Portanto, é necessário que nossos militares estejam sempre adestrados, principalmente mergulhadores ou componentes dos Grupos de Visita e Inspeção de nossos meios navais.

Adicionalmente, com a intensificação da fiscalização, podemos perceber, além da diversificação dos locais de embarque, a audácia e inovação das organizações criminosas na busca de novas modalidades de transporte de drogas. Em 2021, a PF<sup>55</sup> identificou que organizações criminosas que atuavam no Porto de São Sebastião-SP adquiriram um Navio Mercante de grande porte para realização de transporte da droga para o continente europeu.

---

<sup>55</sup> Matéria disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=ll8lhgAVQNg&feature=youtu.be>> Acesso em: 01 ago. 2022.

Em 2022, em uma investigação da PF<sup>56</sup>, descobriu-se que os criminosos, em 2018, abasteciam navios mercantes em pleno deslocamento, por meio de helicópteros que pousavam a bordo e entregavam a carga. Um deles saiu do Porto de Santos, tendo recebido a carga na altura do estado do Piauí, no mar. Isso mostra o tamanho do desafio que está por vir, e que as autoridades deverão buscar ferramentas para contrapor-se a organizações altamente estruturadas, do ponto de vista logístico, jurídico e econômico, numa batalha sem fim.

Encerrando este capítulo, é possível percebermos a importância das Operações Interagências. Tais operações não são somente relevantes, mas se tornaram imprescindíveis para que seja mantida a segurança do Porto de Santos. Sem a integração e o apoio mútuo entre os órgãos de todas as esferas, não será factível para o Estado brasileiro fazer frente a um problema tão complexo como é o tráfico de cocaína, que envolve grandes organizações criminosas com elevado poder econômico. A atual estrutura de segurança portuária existente no Porto de Santos e o seu modo de atuação interagências, sob a coordenação da Cesportos-SP, devem ser considerada uma referência para os demais portos nacionais.

---

<sup>56</sup> Matéria disponível em <[https://www.youtube.com/watch?v=3Y1cPnAKSZo&feature=youtu.be&ab\\_channel=DomingoEspetacular](https://www.youtube.com/watch?v=3Y1cPnAKSZo&feature=youtu.be&ab_channel=DomingoEspetacular)> Acesso em: 01 ago. 2022.

## 5 CONCLUSÃO

Ao iniciarmos nossa pesquisa, destacamos que o propósito deste trabalho era analisar se o Estado brasileiro tem trabalhado de forma coordenada, em prol do combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos. Para tal buscamos responder a seguinte questão: O Estado brasileiro tem obtido resultados significativos no combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos, com o efetivo uso do trabalho interagências, no período de 2016 a 2022?

Inicialmente, buscamos realizar uma análise de como se desenvolve a geopolítica da cocaína. Buscamos trazer para o leitor a maneira com que o Brasil se insere nesse problema e como a geografia nos atribuiu um papel relevante nessa história, dado que estamos localizados entre os grandes países produtores e um grande mercado consumidor como a Europa, além de outros mercados como África e Ásia.

Vimos ainda que a produção e o consumo de cocaína vêm elevando-se ao longo do tempo em todo o mundo. Esse fato, somado a seu alto valor agregado e a dificuldade para se reprimir e controlar seu tráfico, o tornam uma grande ameaça para os Estados.

Pudemos constatar que o modal marítimo é o meio preferencial utilizado pelos traficantes, dada sua grande capacidade de carga em relação aos outros modais e assim notar como os portos passaram a se tornar áreas relevantes na logística da cocaína. Dessa forma, ficou evidente a necessidade de um fortalecimento do Estado nas áreas portuárias, por meio de uma fiscalização rigorosa e eficiente nesses pontos focais.

Vimos ainda que, dentre os portos nacionais, o Porto de Santos se destaca, devido ao elevado volume de navios de grande porte que por lá transitam, sendo o porto nacional mais visado pelas organizações criminosas. Com a privatização se aproximando, a tendência é que o porto passe a receber mais e maiores navios no futuro, gerando a necessidade de um

olhar ainda mais atento dos órgãos envolvidos na segurança portuária.

Ao longo do trabalho, pudemos compreender do que se trata o termo Operações Interagências. Compreendemos ainda que, dada a complexidade do problema, as Operações Interagências não são somente importantes, mas a única forma eficiente de combate ao tráfico de drogas por parte do Estado brasileiro na área portuária. Vimos também que é importante elevarmos a mentalidade interagências entre os órgãos federais, e que as barreiras existentes devido às diferentes culturas organizacionais são um desafio a ser superado.

Para nos contrapormos ao tráfico internacional, demonstramos como o Estado brasileiro, percebendo a necessidade de integração cada vez maior entre os órgãos, criou dispositivos instituindo órgãos interagências de grande relevância como a Cesportos e o PPIF. Exploramos suas semelhanças e diferenças, e em especial a inexistência de um braço operativo na Cesportos, tal qual ocorre no PPIF. Tal fato constitui-se em um aspecto relevante, que na visão do autor deste trabalho, otimizaria as fiscalizações e operações, ao fundirmos inteligência e execução em um único órgão, buscando atingir o nível mais alto de colaboração interagências. Trata-se de um objeto interessante a ser pesquisado futuramente.

Vimos ainda que, a partir de 2016, houve uma disparada da apreensão de cocaína, decorrente da atuação fundamental da Cesportos, que solicitou à RFB que 100% das cargas com destino à Europa e África fossem escaneadas. Tratou-se do momento em que o Porto de Santos pôde tomar consciência do que efetivamente ocorria em sua jurisdição. A partir daquele momento, recortes sucessivos de apreensão ocorreram até 2019, quando se iniciou um declínio em 2020 e 2021.

O arrocho das fiscalizações diminuiu significativamente o percentual de participação do Porto de Santos no total apreendido de cocaína nos portos nacionais, fazendo

com que o crime organizado gradualmente venha procurando portos menos fiscalizados para o transporte da droga.

A grande quantidade de ações interagências, fomentada pela Cesportos, associada à nova mentalidade apresentada pelo PPIF, que passou a olhar não somente para nossas fronteiras terrestres, mas também para nossas fronteiras marítimas, passando a realizar Operações Ágata no Porto de Santos, associados à criação do ComGptPatNavSSE em 2018, foram traduzidos nos elevados registros de apreensões de cocaína, no período de 2016 a 2022.

Após percorrermos todo esse caminho, entendemos que nosso propósito foi alcançado, ao concluir que sim, o Estado brasileiro tem efetivamente trabalhado de forma coordenada, em prol do combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos, utilizando-se das Operações Interagências, e apresentando resultados significativos no período de 2016 a 2022.

Por fim, entendemos que a participação da MB tende a aumentar futuramente, no que tange à fiscalização do tráfico de drogas nas áreas portuárias, e as solicitações de patrulhamento e apoio por mergulhadores tendem a se tornar mais frequentes. Assim, é importante: a aquisição de mais lanchas blindadas, para proteção de nosso pessoal durante as atividades de patrulhamento; a manutenção de equipes adestradas de mergulhadores para inspeções de navios, em atividade que envolve riscos para nossos militares; adestramento dos militares responsáveis pelas atividades de Patrulhamento a bordo de nossos meios navais, que devem possuir bons equipamentos de proteção individual, como coletes e capacetes balísticos, a fim de protegê-los contra o armamento dos traficantes, que a cada momento aumentam seu poder de fogo; e o fortalecimento do COMPAAz, a fim de incrementar o monitoramento do tráfego marítimo que ocorre em nossas AJB.

## REFERÊNCIAS

ARACHCHIGE, Udata *et al.* The impact of shipping on marine environment – a study of sri lankan water ways. **International Journal of Scientific Engineering and Science**. India, v. 5, n. 7, p. 30-38, July 2021. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/353582453\\_The\\_Impact\\_of\\_Shipping\\_on\\_Marine\\_Environment\\_-\\_A\\_Study\\_of\\_Sri\\_Lankan\\_Water\\_Ways](https://www.researchgate.net/publication/353582453_The_Impact_of_Shipping_on_Marine_Environment_-_A_Study_of_Sri_Lankan_Water_Ways)>. Acesso em 10 ago. 2022.

ARAÚJO NETO, José Carlos de; BARP, Wilson José; CARDOSO, Luis Fernando Cardoso e. Modelo brasileiro do ambiente interagências para operações na fronteira. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**, Brasília, DF, v. 4, n. 2, p. 241-262, 2017. Disponível em: <<https://rbed.abedef.org/rbed/article/view/74656>>. Acesso em: 18 jul. 2022.

BARDACH, E. **Getting agencies to work together: the practice and theory of managerial craftsmanship**. Washington, DC: Brookings Institution Press, 1998. 348p.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 1 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.015, de 12 de março de 2004. Promulga a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 1, 15 mar. 2004a. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2004/decreto-5015-12-marco-2004-531207-publicacaooriginal-13007-pe.html>>. Acesso em: 01 abr. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 3, 7 jul. 2004b. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2004/decreto-5129-6-julho-2004-532891-norma-pe.html>>. Acesso em: 04 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6.869, de 04 de junho de 2009. Dispõe sobre a coordenação e articulação dos órgãos federais, bem como sobre os níveis de proteção dos navios e das instalações portuárias, da adoção de medidas de proteção aos navios e instalações portuárias, e institui a Rede de Alarme e Controle dos Níveis de Proteção de Navios e Instalações Portuárias, e dá outras providências. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 4, 5 jun. 2009. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/D6869.htm#:~:text=1o%20Este%20Decreto%20estabelece,itens%208.9%20e%2015.11%20da](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/D6869.htm#:~:text=1o%20Este%20Decreto%20estabelece,itens%208.9%20e%2015.11%20da)> Acesso em: 23 de julho de 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 8.903, de 16 de novembro de 2016. Institui o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras e organiza a atuação de unidades da administração pública federal para sua execução. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 1, 17 nov. 2016a. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2016/decreto-8903-16-novembro-2016-783913-publicacaooriginal-151398-pe.html>> Acesso em: 22 de julho de 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 9.662, de 1º de janeiro de 2019. Aprova a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e das funções de confiança do Ministério da Justiça e Segurança Pública, remaneja cargos em comissão e funções de confiança e transforma cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 1, 2 jan. 2019b. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2019/decreto-9662-1-janeiro-2019-787564-publicacaooriginal-157144-pe.html>> Acesso em: 30 de julho de 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 9.761, de 11 de abril de 2019. Aprova a política nacional sobre drogas. Brasília, DF. **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 7, 11 abr. 2019a. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2019/decreto-9761-11-abril-2019-787968-publicacaooriginal-157741-pe.html>>. Acesso em: 22 de julho de 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 9.861, de 25 de junho de 2019. Dispõe sobre a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e sobre as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 17482, 4 set. 2019c. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-85110-2-setembro-1980-434379-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Fica%20instituido%20o%20Sistema%20Nacional,atividades%20de%20recupera%C3%A7%C3%A3o%20de%20dependentes.>> Acesso em: 22 de julho de 2022

\_\_\_\_\_. Decreto nº 85.110, de 02 de setembro de 1980. Institui o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão de Entorpecentes e dá Outras Providências. Brasília, DF. **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 17482, 4 SET. 1980. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-85110-2-setembro-1980-434379-norma-pe.html>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 87.186, de 18 de maio de 1982. Promulga a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**: seção 1, p. 9111, 20 mai. 1982. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-87186-18-maio-1982-436789-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Exército. **EB70-MC-10.248**: Manual de Campanha Operações Interagências. 2. ed. Brasília, DF: Exército Brasileiro, 2020c. Disponível em: [https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/8201/1/EB70-MC-10.248\\_-\\_Opera%C3%A7%C3%B5es\\_Interag%C3%A7%C3%A3o\\_PDF.pdf](https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/8201/1/EB70-MC-10.248_-_Opera%C3%A7%C3%B5es_Interag%C3%A7%C3%A3o_PDF.pdf)>. Acesso em: 01 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6.634, de 02 de maio de 1979**. Dispõe sobre a faixa de fronteira e dá outras providências. Brasília, DF.: Senado Federal, 1979. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6634.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6634.htm)> Acesso em: 22 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar nº 97 de 9 de julho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, DF: Senado Federal, 1999. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp97.htm#:~:text=LEI%20COMPLEMENTAR%20N%C2%BA97%20DE%209%20DE%20JULHO%20DE%201999](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm#:~:text=LEI%20COMPLEMENTAR%20N%C2%BA97%20DE%209%20DE%20JULHO%20DE%201999)



20N%C2%BA%2097%2C%20DE%209%20DE%20JUNHO%20DE%201999&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20as%20normas%20gerais,o%20emprego%20das%20For%C3%A7as%20Armadas .>. Acesso em: 01 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010.** Altera a Lei Complementar no 97, de 9 de junho de 1999, que “dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas”, para criar o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas e disciplinar as atribuições do Ministro de Estado da Defesa. Brasília, DF: Senado Federal, 2010.; Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp136.htm#art2](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm#art2)>. Acesso em: 05 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras:** NORMAM-04/DPC. Brasília, DF: Diretoria de Portos e Costas, 2013. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM-04-Rev1-Mod12.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040).** Brasília, DF: Estado-Maior da Armada, 2020a. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html)>. Acesso em 06 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste coordena Operação “Santos III”.** Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2021a. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/comando-do-grupamento-de-patrolha-naval-do-sul-sudeste-coordena-operacao-santos-iii#:~:text=O%20Comando%20do%20Grupamento%20de,o%20tr%C3%A1fico%20internacional%20de%20drogas.>>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Marinha ativa o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul.** Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2021b. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-ativa-o-comando-de-operacoes-maritimas-e-protecao-da-amazonia-azul-0>>.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Marinha realiza Operação “Ágata” no Porto de Santos.** Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2022b. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-realiza-operacao-agata-no-porto-de-santos>>. Acesso em: 5 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério Da Defesa. **MD30-M-01:** Doutrina de Operações Conjuntas. 2 ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2020. v. 2. BRASIL, 2020b. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/doutrina/md30-m-01-vol-2-2a-edicao-2020-dou-178-de-15-set.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD-33-M-12:** Operações Interagências. 2. ed. Brasília, DF.: Ministério da Defesa, 2017. 72 p. Disponível em <[https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/operacoes/md33a\\_ma\\_12a\\_opa\\_interagenciasa\\_](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/operacoes/md33a_ma_12a_opa_interagenciasa_)

2a\_eda\_2017.pdf > Acesso em: 20 jul.2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Economia. Portaria ALF/STS N° 27 de 6 de abril de 2016. Dispõe sobre o escaneamento de unidades de carga de exportação com destino a Europa - Porto de Desembarque (transbordo ou destino final). Brasília, DF: **Diário Oficial da União**, seção 1, p. 38, 7 abr. 2016b. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=72829>>. Acesso em: 24 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Economia. Portaria ALF/STS N° 241 de 29 de novembro de 2019. Altera a Portaria ALF/STS n° 27, de 6 de abril de 2016. Brasília, DF: **Diário Oficial da União**, seção 1, p. 35, 29 nov. 2019d. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=105231>>. Acesso em: 24 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Economia. Portaria ALF/STS N° 143 de 11 de fevereiro de 2022. Estabelece normas gerais e procedimentos para o alfandeamento de local ou recinto. Brasília: **Diário Oficial da União**, seção 1, p. 24, 18 fev. 2022a. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=123006#2324731>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Memória**. Brasília, DF: Polícia Federal, 2020d. Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/seguranca-portuaria/memoria>>. Acesso em: 09 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. **Proposta de Emenda à Constituição nº 514, de 1997**. Altera os arts. 21, 22, 30, 32 e 144 da Constituição, e dá outras providências. (Sistema de Segurança Pública). Brasília, DF: Senado Federal, 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Projetos/PEC/msg975-970902.htm#:~:text=de%20seguran%C3%A7a%20p%C3%ABlica.%22-,%22Art.,pela%20Uni%C3%A3o%20e%20pelos%20Estados.>](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Projetos/PEC/msg975-970902.htm#:~:text=de%20seguran%C3%A7a%20p%C3%ABlica.%22-,%22Art.,pela%20Uni%C3%A3o%20e%20pelos%20Estados.>)> Acesso em: 22 jul. 2022.

CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA A REDUÇÃO DA OFERTA DE DROGAS ILÍCITAS (CdE). **Covid-19 e tráfico de drogas no Brasil**: a adaptação do crime organizado e a atuação das forças policiais na pandemia. Brasília, DF: Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2021. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/14meg3m6aJHaVoi90OLrLNeSeNefLs6Z6/view>>. Acesso em: 04 ago. 2021.

DICIONÁRIO técnico. [s.l.: s.n], 2022. Disponível em <<https://www.dicionariotecnico.com/traducao.php?termo=sea+chest>>. Acesso em: 03 jun. 2022.

EU DRUG Market: Cocaine European Monitoring Lisbon, PT: Centre for Drugs and Drug Addiction and Europol, 2022. Disponível em: <[https://www.emcdda.europa.eu/publications/eu-drug-markets/cocaine\\_en](https://www.emcdda.europa.eu/publications/eu-drug-markets/cocaine_en)>. Acesso em: 10 ago. 2022.

FERREIRA, Rafael Pires. **Planejamento interagências**: uma proposta de processo para o gerenciamento de problemas sociais complexos. 2022. Dissertação (Mestrado) – Curso de Estudos Marítimos. Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), Rio de Janeiro, 2022.

FONSECA, Maurilio Magalhães. **Arte Naval**. Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, 2019. Disponível em: <<https://navalifpe.files.wordpress.com/2011/09/arte-naval-vol1-e-2.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2022.

HAMANN, Jorge Enrique Linares. Redes criminales transnacionales: principal amenaza para la seguridad internacional en la posguerra fría. **Revista Criminalidad**, Bogotá, v. 50, n. 1, p. 371-384, jun. 2008. Semestral. Disponível em: <[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1794-31082008000100012&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082008000100012&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 05 ago. 2022.

LABROUSSE, Alain. **Geopolítica das drogas**. São Paulo: Desatino, 2010. 143 p

LACOSTE, Yves. **Dictionnaire de géopolitique**. Paris: Flammarion, 1993.

LUZ, Ágata. Operação Ágata apreende meia tonelada de drogas no Porto de Santos. São Paulo: Atribuna, 9 jun. 2022. Disponível em: <<https://www.atribuna.com.br/noticias/policia/operacao-agata-apreende-meia-tonelada-de-drogas-no-porto-de-santos>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

OPERAÇÃO intercepta mais de 300 kg de cocaína no Porto de Santos. Santos: G1, 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2022/02/21/operacao-intercepta-mais-de-300-kg-de-cocaina-no-porto-de-santos.ghtml>>. Acesso em 5 ago. 2022.

O PAPEL do Sistema de Identificação Automática (AIS) por satélite na digitalização do comércio marítimo e das cadeias de fornecimento. [s. l.]: Orbcomm, [2022]. Disponível em: <<https://blog.orbcomm.com/o-que-e-ais/>>. Acesso em 5 ago. 2022.

PATRIARCA, Gabriel; LOPES, Cleber da Silva. **A âncora da segurança portuária**: como se caracteriza a rede organizacional de combate ao crime no Porto de Santos. 2020. 20 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Sociais, Universidade Estadual de Londrina, São Paulo, 2020.

PROCÓPIO FILHO, Argemiro; VAZ, Alcides Costa. O Brasil no contexto do narcotráfico internacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, DF, n. 1, p. 75-122, jun. 1997. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/mhDdvn6Mgkrqtyyy9bLrdmg/?lang=pt>>. Acesso em: 04 ago. 2022.

RAZA, Salvador. Cooperação Interagências: porque e como funciona um estudo de modelos organizacionais nas relações internacionais. **Brazilian Journal Of International Relations**, Marília, v. 1, n. 1, p. 7-37, jan. 2012. Disponível em:

<[https://www.researchgate.net/publication/342996566\\_Cooperacao\\_Interagencias\\_Porque\\_e\\_como\\_funciona\\_um\\_estudo\\_de\\_modelos\\_organizacionais\\_nas\\_Relacoes\\_Internacionais\\_Interagency\\_Cooperation\\_Why\\_and\\_how\\_works\\_an\\_organizational\\_study\\_model\\_in\\_Internationa](https://www.researchgate.net/publication/342996566_Cooperacao_Interagencias_Porque_e_como_funciona_um_estudo_de_modelos_organizacionais_nas_Relacoes_Internacionais_Interagency_Cooperation_Why_and_how_works_an_organizational_study_model_in_Internationa)>. Acesso em: 01 ago. 2022.

RODRIGUES, Thiago. **Narcotráfico: uma guerra na guerra**. 2. ed. São Paulo: Desatino, 2012. 144 p.

SANT'ANA, Jéssica. **Ministro prevê enviar edital de privatização do Porto de Santos ao TCU até o fim de julho**. Brasília, DF: G1, 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/06/30/ministro-preve-enviar-edital-de-privatizacao-do-porto-de-santos-ao-tcu-ate-o-fim-julho.ghtml>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

SANTOS PORT AUTHORITY. **Relatório anual 2021**. Santos, SP: SPA, 2021a. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/spa-relatorio-anual-2021.pdf>>. Acesso em: 04 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. **SPA contrata Fundação para elaborar projeto básico do VTMIS do Porto de Santos**. Santos, SP: SPA, 2021b. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/2021/12/21/spa-contrata-fundacao-para-elaborar-projeto-basico-do-vmis-do-porto-de-santos/>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

SINDICATO DOS POLICIAIS FEDERAIS (Rio Grande do Sul). **Conheça o NEPOM: Núcleo Especial de Polícia Marítima, a elite das águas brasileiras**. Rio Grande do Sul: SINPEFRS, 2017. Disponível em: <<http://www.sinpefrs.org.br/site/conheca-o-nepom-nucleo-especial-de-policia-maritima-a-elite-das-aguas-brasileiras/>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

UNITED NATIONS. Office on Drugs and Crime. **World Drug Report 2018**. Vienna: UNODC, 2018. Disponível em: <<http://www.unodc.org/wdr2018/index.html>>. Acesso em: 04 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Office on Drugs and Crime. **World Drug Report 2021**. Vienna: UNODC, 2018. Disponível em: <[https://www.unodc.org/res/wdr2021/field/WDR21\\_Booklet\\_4.pdf](https://www.unodc.org/res/wdr2021/field/WDR21_Booklet_4.pdf)>. Acesso em: 04 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Office on Drugs and Crime. **World Drug Report 2022**. Viena: UNODC, 2018. v. 4. Disponível em: <<https://reliefweb.int/report/world/unodc-world-drug-report-2022>> Acesso em: 01 ago. 2022.

UNITED STATES OF AMERICA. **Interorganizational Cooperation**. Washington Dc: Joint Staff Pentagon, 2016. (Joint Chiefs Of Staff. JP 3-08). Disponível em: <[https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/jp3\\_08.pdf?ver=CqudGqyJFga9GaACVxgaDQ%3d%3d](https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/jp3_08.pdf?ver=CqudGqyJFga9GaACVxgaDQ%3d%3d)>. Acesso em: 20 jul. 2022.

VELEIRO interceptado pela Marinha carregava 2,2 toneladas de cocaína, diz Polícia Federal. Pernambuco: G1, 20212. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2021/02/16/veleiro-interceptado-pela-marinha-carregava-22-toneladas-de-cocaina-diz-policia-federal.ghtml>>. Acesso em 4 ago.

2022.

ZAKARIA, Fareed. The rise of illiberal democracy. **Foreign Affairs**, Congers, NY, nov./dez. 1997. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/articles/1997-11-01/rise-illiberal-democracy>>. Acesso em: 08 ago. 2022.

## APÊNDICE A – ENTREVISTA COM AUDITOR FISCAL DA RECEITA FEDERAL

**ENTREVISTADO:** Haroldo José Parri

**FUNÇÃO DO ENTREVISTADO:** Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil

**ENTREVISTADOR:** O Autor

**DATA DA ENTREVISTA:** 21 de julho de 2022

**LOCAL:** Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos

**TEMA:** Combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos, e como as operações interagências se inserem nesse contexto

**Pergunta 01:** Quais as principais atividades desenvolvidas pela Receita Federal, com relação ao combate ao tráfico de cocaína, na área do Porto de Santos?

**Resposta:** Segundo o Regimento Interno da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, aprovado pela Portaria nº 284, de 27 de julho, define, entre outras finalidades:

Artigo 1º.

...

XX - Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão aos ilícitos tributários e aduaneiros, inclusive contrafação, pirataria, entorpecentes e drogas afins, armas de fogo, lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência específica de outros órgãos;

...

É importante destacar a diversidade dos trabalhos realizados pela Receita Federal no Porto de Santos, como por exemplo, a apreensão de mercadorias contrafeitas e os números significativos produzidos no combate a este ilícito. Além dos danos à saúde, a comercialização de produtos contrafeitos viola os direitos autorais, causa danos ao erário (prejuízo na arrecadação de impostos), aumenta os índices de desemprego, desencadeia a prática de concorrência desleal e alimenta o crime organizado.

Exemplos de apreensões de mercadorias falsificados em 2022:

14/7/2022 – 21 toneladas de camisas de times de futebol e de seleções no Porto de Santos;

30/6/2022 – 35 mil videogames portáteis;

30/6/2022 – 12 toneladas de rolamentos;

28/6/2022 – 85 toneladas de brinquedos;

18/5/2022 – 21 toneladas de camisas esportivas;

2/5/2022 – 19,2 toneladas de rolamentos;

13/4/2022 – 60 toneladas de brinquedos, entre outras.

Durante a execução das atividades de vigilância e repressão ao contrabando e descaminho existe um grande desafio que é o de garantir o fluxo do comércio internacional, muito importante para a economia do País, sem perder de vista a segurança das operações.

Existe um trabalho constante de monitoramento, controle e fiscalização das cargas, recintos e embarcações baseado em análise de risco, vigilância e repressão dos ilícitos. Na seleção de cargas são utilizados critérios objetivos de gerenciamento e análise de risco, bem como a inspeção não intrusiva por imagens de escâner.

Nos casos em que há suspeita de contaminação do contêiner ou da carga em uma tentativa de se utilizar o modal marítimo como forma de enviar drogas para outros países, a Receita Federal irá utilizar diversas ferramentas e informações, entre elas os cães de faro da Alfândega de Santos, antes de inutilizar a carga e causar prejuízos aos exportadores.

Uma vez confirmada a contaminação, a Polícia Federal é acionada para os procedimentos de polícia judiciária da União, a fim de subsidiar a investigação a ser conduzida em inquérito policial. Eventualmente, são realizadas operações específicas para coibir algumas situações, em conjunto ou não com a Polícia Federal ou outras Instituições.

**Pergunta 02:** Caso disponham desse dado, quantas operações interagências foram realizadas anualmente no porto de Santos, no período de 2015 a 2022, relacionadas ao tráfico de cocaína? Com quais agências a Receita Federal interage com mais frequência, relativo a este delito, no porto de Santos?

**Resposta:** A Receita Federal do Brasil interage com maior frequência com a Polícia Federal do Brasil, Marinha do Brasil (Capitania dos Portos de São Paulo e Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste) e Polícia Militar do Estado de São Paulo.

Em anexo, planilha com dados detalhados sobre as apreensões de cocaína (2016 – 2022) elaborada pela Alfândega de Santos.

**Pergunta 03:** Na opinião deste órgão, quais os principais desafios encontrados para o combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos?

Informações consolidadas no Mensário Estatístico da APS (Santos Port Authority) traduzem em números a grande movimentação de cargas no Porto de Santos, o maior do país e responsável por 27% da Balança Comercial Brasileira, e deixam claro os desafios da Fiscalização, Vigilância e Repressão da Receita Federal no Porto de Santos.

1 – Tamanho do complexo portuário santista (16 km de cais)

Essas informações estão consolidadas no Mensário Estatístico – Santos Port Authority

## Dados de 2022 consolidados até 31/05/2022

IMPORTAÇÃO - MOVIMENTO ACUMULADO DE CONTÊINERES						
ANO	QTDE	TEU (Unidade)	PESO (Ton)	QTDE DIAS	MÉDIA CONTÊINERES POR DIA	MÉDIA TEUs POR DIA
2019	1.301.766	2.099.554	20.235.725	365	3.566	5.752
2020	1.336.196	2.127.872	19.513.313	366	3.651	5.814
2021	1.472.924	2.440.648	23.209.760	365	4.035	6.687
2022	595.076	1.004.505	9.501.958	150	3.967	6.697

FIGURA 1 – Importação

Fonte: SPA, 2021.

EXPORTAÇÃO - MOVIMENTO ACUMULADO DE CONTÊINERES						
ANO	QTDE	TEU (Unidade)	PESO (Ton)	QTDE DIAS	MÉDIA CONTÊINERES POR DIA	MÉDIA TEUs POR DIA
2019	1.284.316	2.065.694	25.751.705	365	3.519	5.659
2020	1.320.144	2.104.174	27.286.763	366	3.607	5.749
2021	1.449.885	2.391.324	28.152.201	365	3.972	6.552
2022	589.424	1.001.040	11.310.505	150	3.929	6.674

FIGURA 2 – Exportação

Fonte: SPA, 2021.

REEMBARQUE - MOVIMENTO ACUMULADO DE CONTÊINERES						
ANO	QTDE	TEU (Unidade)	PESO (Ton)	QTDE DIAS	MÉDIA CONTÊINERES POR DIA	MÉDIA TEUs POR DIA
2019	866.220	1.401.449	13.816.924	365	2.373	3.840
2020	878.635	1.419.966	13.730.336	366	2.401	3.880
2021	1.026.619	1.738.163	15.702.933	365	2.813	4.762
2022	405.720	710.584	6.241.272	150	2.705	4.737

FIGURA 3 – Reembarque

Fonte: SPA, 2021.

Em 2021, foram movimentados mais de 10,8 mil contêineres/dia (Importação, Exportação e Reembarque). Em 2022, essa média diária mantém-se constante.



## RECINTOS ALFANDEGADOS EM ZONA PRIMÁRIA

APS	Autoridade Portuária de Santos	1
CONCAIS	Terminal Marítimo de Passageiros de Santos	1
IPA	Instalações Portuárias Alfandegadas	37
TUP	Terminais de Uso Privado	5
<b>TOTAL</b>		<b>44</b>

## RECINTOS ALFANDEGADOS EM ZONA SECUNDÁRIA

CLIA	Centro Logístico Industrial Aduaneiro	6
Tanques / Silos		8
<b>TOTAL</b>		<b>14</b>

Tanques	Capacidade de estoque de 2.253.280 m <sup>3</sup>	990
Silos	Capacidade de estoque de 498.886 Ton.	196

## RECINTOS ALFANDEGADOS (Tipo de carga movimentada)

Granel Sólido	20	
Granel Líquido	14	
Veículos	3	
Carga não containerizada	23	
Contêineres	17	
<b>TOTAL</b>		<b>77</b>

## REDEX (ESSES RECINTOS NÃO SÃO ALFANDEGADOS)

Santos	22	
Guarujá	2	
Cubatão	6	
São Vicente	0	
<b>TOTAL</b>		<b>30</b>
<b>Participação na Exportação</b>		<b>27,00%</b>

## ESCÂNERES

	16
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>

FIGURA 4 - Recintos Alfandegados  
Fonte: SPA, 2021.

## 2 – Grande movimentação de cargas e navios

Somente nos cinco primeiros meses de 2022 ocorreram 2.092 atracções. Detalhes no Mensário Estatístico – Santos Port Authority (maio/2022)

## 3 – Rotas de risco

Os portos de maior risco estão no continente europeu e africano.

Principais portos de destino:

HOLANDA (ROTerdã)

BÉLGICA (ANTUÉRPIA)

ALEMANHA (HAMBURGO)

ESPAÑA (VALÊNCIA E ALGECIRAS)

FRANÇA (LE HAVRE)

ITÁLIA (GIOIA TAURO)

ILHAS CANÁRIAS (LAS PALMAS)

NIGÉRIA

GANÁ

PORTUGAL (SINES)

## 4 – Controle dos navios fundeados na Barra

**Pergunta 04:** Como o senhor avalia a integração interagências na área do Porto de Santos, em especial com a Marinha do Brasil e a Polícia Federal, e de que forma elas contribuem para o enfrentamento do tráfico de cocaína? Quais as principais dificuldades? Alguma sugestão que possa melhorar as relações interagências na jurisdição deste órgão?

**Resposta:** Na nossa avaliação, a relação entre os diversos órgãos que atuam no Porto de Santos é adequada, somando-se os recursos materiais e humanos para que o combate aos ilícitos portuários seja realizado de forma efetiva.

Obviamente que, diante da dimensão do porto e da grande movimentação diária de cargas e de navios, os recursos dos órgãos estatais nem sempre são suficientes diante das demandas originadas por atividades de grupos criminosos.

**Pergunta 05:** Existe alguma relação da Receita Federal com o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF)? Caso afirmativo, como ela ocorre? De que forma o PPIF contribui para o enfrentamento desta questão?

**Resposta:** Não há relação com o PPIF.

**Pergunta 06:** Como a Cesportos contribui com a Receita Federal para o combate ao tráfico de cocaína, no Porto de Santos?

**Resposta:** A atuação da Cesportos/SP, no sentido de impulsionar que as instalações portuárias implementem medidas de segurança (security) para a obtenção da Declaração de Cumprimento do ISPS Code, contribui para a segurança portuária e, conseqüentemente, para o combate ao tráfico de cocaína pelo Porto de Santos.

**Pergunta 07:** Dados da Polícia Federal mostram que o Porto de Santos é o porto com maiores apreensões de cocaína no País. Na opinião do sr., por que este porto é o mais visado pelas organizações criminosas? Qual o diferencial ou boas práticas realizadas no porto de Santos, em termos de fiscalização, que lhe permitem liderar as estatísticas de apreensões no país?

**Resposta:** Segundo o Delegado da Receita Federal, Auditor-Fiscal Richard Fernando Amoedo Neubarth, “o Porto de Santos é o mais movimentado do país.

Em termos de carregamento de contêineres o porto de Santos movimenta quase 5 vezes mais que o segundo colocado, Paranaguá.

Além disso, pelo porto passam as principais rotas marítimas regulares com destino a Europa e África, portanto, por uma questão logística será o porto mais procurado tanto para cargas lícitas como ilícitas.

Contudo, em se tratando de cargas ilícitas como cocaína, as organizações criminosas têm buscado rotas menos comuns. Por exemplo, em 2021 a maior apreensão de cocaína realizada na Europa, 23Ton, foram de contêineres que saíram do Paraguai e embarcaram na Argentina rumo ao continente Europeu.

Ao procurar uma rota mais complexa do ponto de vista logístico para um carregamento tão significativo, demonstra, de certa forma, que o controle nos portos brasileiros pela RFB representa um risco substancial as organizações criminosas”.

Notícia: “Alemanha e Bélgica fazem a maior apreensão de cocaína da Europa”. Link -> <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2021/02/24/alemanha-e-belgica-fazem-a-maior-apreensao-de-cocaina-da-europa.ghtml>”

É importante destacar a diversidade dos trabalhos realizados pela Receita Federal no Porto de Santos, como por exemplo, a apreensão de mercadorias contrafeitas e os números significativos produzidos no combate a este ilícito. Além dos danos à saúde, a comercialização de produtos contrafeitos viola os direitos autorais, causa danos ao erário (prejuízo na arrecadação de impostos), aumenta os índices de desemprego, desencadeia a prática de concorrência desleal e alimenta o crime organizado.

Durante a execução das atividades de vigilância e repressão ao contrabando e descaminho existe um grande desafio que é o de garantir o fluxo do comércio internacional, muito importante para a economia do País, sem perder de vista a segurança das operações.

Algumas considerações sobre o aumento da quantidade de drogas apreendidas

pela Alfândega de Santos:

A - Trabalho integrado entre as diversas Coordenações dentro da própria Receita Federal, com a Polícia Federal e outros Órgãos federais e estaduais. Há ainda, a existência de convênios com a Aduana de outros países, bem como de organismos internacionais vinculados à OMA - Organização Mundial de Aduanas.

A troca de informações faz com que possamos maximizar os recursos e esforços empregados, postos à disposição antes, durante e após as ações desenvolvidas, observando também a existência de convênios com outros órgãos de Estado, inclusive internacionais, no combate ao crime organizado.

B - Por parte da Receita Federal devemos destacar os fortes investimentos em tecnologia, a saber:

#### B1. Sistemas informatizados

Desenvolvimento de sistemas informatizados de onde podem ser coletados dados que serão transformados em informações utilizadas na análise e gerenciamento de risco.

#### B2. Inauguração da Central de Operações e Vigilância (COV) – 19 de novembro de 2013

Projeto da Receita Federal do Brasil, que já vem sendo desenvolvido desde 2004, a COV é parte de um grande programa de modernização da Aduana Brasileira denominado PNSA (Plano Nacional de Segurança Aduaneira), que inclui também outros projetos correlatos, todos baseados no principal fundamento, que é o forte investimento em informatização e uso da tecnologia para a agilização dos despachos aduaneiros. A COV consiste em um espaço exclusivo para o monitoramento dos recintos alfandegados sob jurisdição da Alfândega de Santos, através de computadores e vídeos que permitem a visualização das imagens das câmeras e dos escâneres de cargas à distância, bem como possibilita o acesso aos dados dos sistemas de controle das operações aduaneiras nesses recintos. Atualmente, a COV recebe as imagens de 3.000 câmeras situadas em diferentes pontos do cais santista e recintos alfandegados.

Além dos dados obtidos por meio dessas ferramentas tecnológicas, a fiscalização aduaneira tem dentro da COV a possibilidade de consultar todos os sistemas informatizados da própria RFB e de efetuar a liberação ou o bloqueio das cargas de importação ou de exportação, sendo que, em algumas situações poderá, inclusive, desobrigar-se da presença física do servidor aduaneiro no local de depósito de carga. Com a inauguração da COV, estabelecemos um novo marco no processo de racionalização dos trabalhos na Alfândega de Santos, bem como na inovação de processos aduaneiros, com agilização da liberação das cargas nos despachos lícitos, contribuindo efetivamente para a redução do custo do comércio internacional do Brasil.

#### B3. Cães de faro

Devido a sua importância, a Alfândega de Santos conta com três Equipes Locais de Cães Farejadores. Nossos cães de faro, Uruk, Dexter e Dara, percorrem terminais auxiliando

as equipes no combate ao tráfico de entorpecentes.

#### B4. Lanchas

Duas lanchas de patrulha e fiscalização da Alfândega de Santos. Batizadas como Leão Marinho I e Leão Marinho II, elas são consideradas as embarcações em operação na região com o mais avançado nível de tecnologia. Mesmo com caráter aduaneiro, auxiliam no cumprimento das leis em áreas abertas (alto-mar) e abrigadas (canais, rios, baías e estuário). Ambas possuem sistema de câmeras térmicas que foi modernizado em 2015. Esse investimento ampliou sua capacidade de monitoramento, registrando imagens em alta definição, mesmo à noite. Com isso, tornaram-se os equipamentos principais no combate à pirataria, ao contrabando, a roubos e ao tráfico de drogas sobre a água na Baixada Santista. Elas são das mais modernas em operação no Brasil devido à importância e ao tamanho do complexo portuário santista. Mas as operações de fiscalização vão além da região do cais. Blindadas, já foram alvejadas em operação duas vezes. Houve uma terceira ocorrência logo após as filmagens realizadas por uma emissora de televisão.

#### B5. Treinamento de servidores

Nesse quesito temos o treinamento com armamentos, sistemas informatizados, análise de imagens, abordagens, técnicas de Busca Aduaneira em Embarcações etc. É importante destacar que são feitas análises de todos os procedimentos adotados em cada ação, o que possibilita um aprimoramento constante das atividades de vigilância e repressão exercidas pelos Auditores-Fiscais e Analistas-Tributários.

#### B6. Escaneamento obrigatório

Atualmente são de escaneamento obrigatório:

- 100% dos contêineres de importação (cheios ou vazios), exceto empresas OEA com despacho sobre águas;
- 100% das unidades de carga de exportação cujo porto de desembarque (de transbordo ou destino) se situe na Europa ou na África;
- 100% dos contêineres de exportação vazios; e
- Por solicitação da Fiscalização da Receita Federal.

Portaria ALF/STS nº 27, de 06 de abril de 2016, publicada no DOU de 7/4/2016, seção 1, página 38, que dispõe sobre o escaneamento de unidades de carga de exportação com destino à Europa - Porto de Desembarque (transbordo ou destino).

Portaria ALF/STS nº 48, de 18 de maio de 2017, publicada no DOU de 25/5/2017, seção 1, página 32, que define procedimentos a serem observados pelos recintos jurisdicionados pela Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos que movimentem cargas destinadas à exportação.

Portaria ALF/STS nº 241, de 29 de novembro de 2019, publicada no DOU de 2/12/2019, seção 1, página 35, que altera a Portaria ALF/STS nº 27, de 6 de abril de 2016,

publicada no Diário Oficial da União de 7 de abril de 2016, determinando a obrigatoriedade do escaneamento das cargas de exportação destinadas a portos não só da Europa, mas também da África.

**Pergunta 08:** Analisando a quantidade de cocaína apreendida por este órgão no porto de Santos, percebe-se um grande salto a partir do ano de 2016. A que o sr. atribui esta elevação na apreensão de drogas a partir daquele ano?

**Resposta:** A obrigação da instalação de escâneres pelos recintos alfandegados, por determinação da Portaria RFB Nº 3.518, de 30 de setembro de 2011, que estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos, possibilitou à Alfândega do Porto de Santos publicar a Portaria ALF/STS nº 27, de 06 de abril de 2016, que dispôs sobre o escaneamento de unidades de carga de exportação com destino à Europa - Porto de Desembarque (transbordo ou destino), determinando escaneamento obrigatório de contêineres com destino à Europa.

Portaria ALF/STS nº 27, de 06 de abril de 2016, publicada no DOU de 7/4/2016, seção 1, página 38, que dispõe sobre o escaneamento de unidades de carga de exportação com destino à Europa - Porto de Desembarque (transbordo ou destino).

Outras portarias publicadas:

Portaria ALF/STS nº 48, de 18 de maio de 2017, publicada no DOU de 25/5/2017, seção 1, página 32, que define procedimentos a serem observados pelos recintos jurisdicionados pela Alfândega da Receita Federal do Brasil do Porto de Santos que movimentem cargas destinadas à exportação.

Portaria ALF/STS nº 241, de 29 de novembro de 2019, publicada no DOU de 2/12/2019, seção 1, página 35, que altera a Portaria ALF/STS nº 27, de 6 de abril de 2016, publicada no Diário Oficial da União de 7 de abril de 2016, determinando a obrigatoriedade do escaneamento das cargas de exportação destinadas a portos não só da Europa, mas também da África.

**Pergunta 09:** O sr. teria alguma outra informação relevante que possa acrescentar relativa à questão do combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos e/ou sobre as relações interagências em sua jurisdição?

**Resposta:** Poderíamos citar o desenvolvimento de ações para modernização e aprimoramento de serviços prestados pelos portos. Entre as iniciativas destaca-se a implantação de Sistemas de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações, incluindo o VTMS (Vessel Traffic Management Information System), VTS (Vessel Traffic Services) e LPS (Local Port Service). Esses recursos podem contribuir com as autoridades portuárias no monitoramento, vigilância e fiscalização dos navios e demais embarcações que adentram ao porto.

Detalhes desses sistemas podem ser encontrados no site do Ministério da Infraestrutura, no link <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/conteudo-inteligencia-logistica/trafego-portuario-vtmis>.

**APÊNDICE B – ENTREVISTA COM O COMANDANTE DO COMANDO DO GRUPAMENTO DE  
PATRULHA NAVAL DO SUL SUDESTE**

**ENTREVISTADO:** Capitão de Fragata Carlos Frederico Tojal do Vale

**FUNÇÃO DO ENTREVISTADO:** Comandante do ComGptPatNavSSE

**ENTREVISTADOR:** O Autor

**DATA DA ENTREVISTA:** 14JUL2022

**LOCAL:** Santos-SP

**Pergunta 01:** Quais as principais atividades desenvolvidas pelo ComGptPatNavSSE, com relação ao combate ao tráfico de cocaína, na área do Porto de Santos?

**Resposta:** Operações conjuntas com a Receita Federal, a Polícia Federal (incluído o Núcleo Especial de Polícia Marítima - NEPOM-PF), Polícia Militar do Estado de São Paulo (por meio do Batalhão de Ações Especiais – BAEP, do Comando de Operações Especiais – COE – e Polícia Ambiental) e a Guarda Portuária de Santos-SP. Além das atividades conjuntas, são realizadas Patrulhas Navais e Patrulhamento, este com foco nos canais de acesso ao Porto de Santos e nas áreas de fundeadouros. Em apoio e mediante solicitação dos órgãos com competência jurídica específica, também é são realizados mergulhos para inspeção de obras vivas de navios mercantes.

**Pergunta 02:** Caso disponha desse dado, quantas operações interagências foram realizadas anualmente no Porto de Santos, no período de 2015 a 2022, relacionadas ao tráfico de cocaína? Qual a quantidade de cocaína apreendida anualmente no Porto de Santos, em operações com a participação deste Grupamento de Patrulha?

**Resposta:** Para o período de 2015 a 2019, não há dados disponíveis, uma vez que o ComGptPatNavSSE foi efetivamente criado no final de 2018. Para o período de 2020 em diante, foram constatados:

Tabela 1 - Operações

ANO	QUANTIDADE DE OPERAÇÕES	QUANTIDADE DE COCAÍNA APREENDIDA	MÉTODO
2020	6	1.406Kg	Ação de MG
2021	13	1.387Kg	Ação de MG
2022	6	130kg	Ação de MG

FONTE: O autor.

**Pergunta 03:** As ações supracitadas no Porto de Santos, de maneira geral, foram fruto de alguma operação ÁGATA (PPIF) ou foram ações que ocorreram de forma isolada, por iniciativa individual deste Grupamento de Patrulha?

**Resposta:** Em que pese haver operações isoladas realizadas exclusivamente por iniciativa da Marinha, em que há histórico de pequenas apreensões, e operações conjuntas planejadas, que atuam principalmente em prol da coibição das práticas ilícitas, em geral as maiores apreensões são verificadas por meio de ações realizadas com base em dados de inteligência. Nesse aspecto, devido à sensibilidade do tema, opto por responder a esse quesito de maneira superficial, pois há informações de caráter sigiloso envolvidas.

**Pergunta 04:** em sua opinião, quais os principais desafios encontrados para o combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos?

**Resposta:** O desafio principal é a adaptabilidade do crime organizado, que se molda rapidamente para contornar as barreiras impostas pelo Estado, que deve sempre atuar dentro dos limites legais.

**Pergunta 05:** Como o sr. avalia a integração interagências na área do Porto de Santos, especialmente entre MB, Receita Federal, Polícia Federal e Guarda Portuária? Quais as principais dificuldades? Alguma sugestão que possa melhorar as relações interagências na sua jurisdição?

**Resposta:** Fruto da experiência que adquiri no desempenho de outras funções que exerci na Marinha, a exemplo de Encarregado de Seção de Operações no Com5<sup>o</sup>DN, no período de 2020 a 2021, minha percepção é que a integração entre as instituições existentes na estrutura de combate ao crime organizado voltado para o tráfico de drogas na área do Porto de Santos é surpreendentemente desenvolvida, seja em aspectos jurídico-legais; nas atividades de preparação e logística das operações; ou na execução das tarefas na “ponta da lança”. A troca de informações flui de forma que as ações são rapidamente deflagradas, alcançando de surpresa o crime organizado. Os grandes desafios, em minha percepção, são voltados à falta de recursos para realização de atividades com duração prolongada e à ausência de um efetivo maior, principalmente no âmbito dos demais órgãos, em virtude de outras atividades de suas competências não relacionadas ao tráfico de substâncias ilícitas. Acredito que a simples manutenção do contato e as trocas de experiência por si só já são suficientes para contribuir para o incremento das relações interagências.

**Pergunta 06:** O ComGptPatNavSSE participa de algum órgão colegiado interagências, que realize reuniões periódicas ou debata a questão da segurança portuária, relativa ao tráfico de drogas?

**Resposta:** Não.

**Pergunta 07:** O ComGptPatNavSSE recebeu recursos financeiros do PPIF (ÁGATA), desde sua implantação, em 2016, até os dias atuais, visando auxiliar o combate ao tráfico de cocaína, no porto de Santos? Caso afirmativo, qual a estimativa de valores?

**Resposta:** Sim. A partir de 2020, foram recebidos estimadamente R\$ 470.000,00.

**Pergunta 08:** Dispõe de alguma outra informação relevante que possa acrescentar, relativa à questão do combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos e/ou sobre as relações interagências em sua jurisdição?

**Resposta:** Ressalto, tão somente, que o relacionamento interagências e o comprometimento de todos os órgãos, seja nas esferas gerencial, administrativa ou operacional, para o nível de execução de tarefas do âmbito do ComGptPatNavSSE, é surpreendentemente positivo e que isso contribui sobremaneira para o sucesso das ações, demonstrado pelos resultados obtidos.



**APÊNDICE C – ENTREVISTA COM A COORDENADORA DA COMISSÃO ESTADUAL DE  
SEGURANÇA PÚBLICA NOS PORTOS, TERMINAIS E VIAS NAVEGÁVEIS - SP**

**ENTREVISTADA:** Luciana Fuschini Nave

**FUNÇÃO DO ENTREVISTADO:** Delegada da Polícia Federal, Coordenadora da Cesportos/SP

**ENTREVISTADOR:** O Autor

**DATA DA ENTREVISTA:** 22/07/2022

**LOCAL:** Santos/SP

**TEMA:** Combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos, e como as operações interagências se inserem nesse contexto

**Pergunta 01:** Quais as principais atividades desenvolvidas pela Polícia Federal, com relação ao combate ao tráfico de cocaína, na área do Porto de Santos?

**Resposta:** A Polícia Federal tem como atribuição constitucional, prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, além de exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras. Nesse contexto, no âmbito do Porto de Santos, onde há a atuação do Núcleo de Polícia Marítima (NEPOM) da Delegacia de Polícia de Santos, além das equipes de inteligência, que atuam na prevenção e de forma não ostensiva no combate a estes ilícitos, também temos a atuação da Cesportos, que é um órgão colegiado, com coordenação de um membro da polícia Federal que trata especificamente da segurança pública nos portos, terminais portuárias e vias navegáveis de acordo com as normas internacionais de segurança ISPS CODE).

**Pergunta 02:** Caso disponham desse dado, quantas operações interagências foram realizadas anualmente no porto de Santos, no período de 2015 a 2022, relacionadas ao tráfico de cocaína? Com quais agências a Polícia Federal interage com mais frequência, relativo a este delito, no porto de Santos?

**Resposta:** Não disponho deste dado, mas a sinergia de todos os órgãos componentes da Cesportos é imprescindível para o sucesso das operações. Muitos dados são trocados com a RF para o sucesso de investigações que dependam de rastreamento e localização de cargas.

A interação com a Marinha também tem se mostrado de suma importância. O apoio dessa força amiga foi importante em diversas situações.

**Pergunta 03:** Na opinião deste órgão, quais os principais desafios encontrados para o combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos?

**Resposta:** Um grande desafio é a magnitude do Porto de Santos, sua grandeza, diversos players, e inúmeras rotas. Além disso, o poderio econômico desses grupos criminosos facilitam a cooptação em diversos níveis da cadeia logística portuária.

Outro grande desafio é a fragilidade da legislação penal específica no âmbito

portuário, que acaba facilitando por vias transversas, a disseminação de atividades criminosas nesse ambiente.

**Pergunta 04:** Como a senhora avalia a integração interagências na área do Porto de Santos, em especial com a Marinha do Brasil e a Receita Federal, e de que forma elas contribuem para o enfrentamento do tráfico de cocaína? Quais as principais dificuldades? Alguma sugestão que possa melhorar as relações interagências na jurisdição deste órgão?

**Resposta:** A interação entre os órgãos é muito boa, principalmente em razão do trabalho que já desenvolvemos em conjunto no âmbito da Cesportos/SP.

**Pergunta 05:** Existe alguma relação da Polícia Federal com o Programa de Proteção Integrada de Fronteiras (PPIF)? Caso afirmativo, como ela ocorre? De que forma o PPIF contribui para o enfrentamento desta questão?

**Resposta:** Sim, a Conportos, que é a Comissão Nacional de Segurança Pública Portuária, da qual a Cesportos é o braço estadual, faz parte do PPIF. Tive o prazer de participar de uma das reuniões em Brasília, ocasião em que apresentei proposta de mudança legislativa penal no âmbito portuário.

**Pergunta 06:** Dados da Polícia Federal mostram que o Porto de Santos é o porto com maiores apreensões de cocaína no País. Na opinião do entrevistado, por que este porto é o mais visado pelas organizações criminosas? Qual o diferencial ou boas práticas realizadas no porto de Santos, em termos de fiscalização, que lhe permitem liderar as estatísticas de apreensões no país? Analisando a quantidade de cocaína apreendida no porto de Santos, percebe-se um grande salto a partir do ano de 2016. A que é atribuída esta elevação na apreensão de drogas a partir daquele ano?

**Resposta:** Há muitas variáveis para estes números. O fato de ser o maior porto do hemisfério sul e possuir o maior número de rotas para os quatro cantos do mundo o torna atrativo para o tráfico internacional, entretanto, o incremento das fiscalizações e obrigatoriedade dos terminais e portos se adequarem às normas internacionais de segurança (ISPS CODE) foram de extrema importância para dificultar o acesso aos terminais.

Ressalte-se que, em virtude de uma recomendação da Cesportos/SP, a RF passou a exigir o escaneamento das cargas com destino à Europa, o que culminou no expressivo aumento das apreensões de cocaína. Além disso, o trabalho de inteligência da PF, a troca de informações, o trabalho interagências fortalecem a manutenção desses índices.

**Pergunta 07:** Existe alguma outra informação relevante que a sra. possa acrescentar relativa à questão do combate ao tráfico de cocaína no Porto de Santos e/ou sobre as relações interagências em sua jurisdição?

**Resposta:** Não há dúvida que para o combate ao crime organizado, devemos trabalhar de forma integrada e sinérgica entre as agências, cada qual na sua competência e atribuição a fim de minimizarmos os danos causados por esse gigantesco e poderoso inimigo que devemos enfrentar em conjunto diariamente e incansavelmente.

**Pergunta 8:** Existem Operações interagências efetivamente conduzidas pela Cesportos? Ela possui um braço operativo? Ou a Cesportos somente fomenta este ambiente interagências, para que os próprios órgãos coordenem essas ações?

**Resposta:** A Cesportos não possui um braço executivo, nós somos uma comissão. Já organizei alguns exercícios, inclusive consta no decreto, posso elevar o nível de segurança do porto, está relacionado à execução, mas não na acepção da palavra. Fizemos alguns exercícios, com a participação do pessoal do COT, fizemos simulação para verificar se os Terminais e seus planos de segurança estavam funcionando, simulamos uma invasão. Acaba sendo uma coisa executiva, cada um dentro da sua esfera de atuação. Fazemos alguns exercícios e simulações, nesse caso com a participação da PF. Acaba que foi exercício da PF, mas com a coordenação da Cesportos, a Conportos fez em alguns portos, sempre utilizando cada órgão na sua esfera, nós pedimos uma embarcação da Marinha, sempre os órgãos se ajudam, esse caráter interagências, é importante trabalhar sempre em conjunto, a Marinha é um órgão muito parceiro.

**APÊNDICE D – ANÁLISE DO PERCENTUAL DE PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS NACIONAIS EM  
APREENSÕES DE COCAÍNA, NOS TRIÊNIOS DE 2016-2018 E 2019-2021**

Tabela 2 - Análise realizada a partir dos dados oficiais de apreensões de cocaína recebidos da  
Polícia Federal

(Continuação)	
<b>1 - PORTO DE SANTOS</b>	
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2016-2018	65762,82
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA SANTOS 2016-2018	46241,82
<b>PERCENTUAL</b>	<b>70,32%</b>
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2019-2021	152729,2
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA SANTOS 2019-2021	70051,02
<b>PERCENTUAL</b>	<b>45,87%</b>
<b>2- PORTO DE PARANAGUÁ</b>	
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2016-2018	65762,82
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PARANAGUÁ 2016-2018	6190,6
<b>PERCENTUAL</b>	<b>9,41%</b>
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2019-2021	152729,2
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PARANAGUÁ 2019-2021	29065,88
<b>PERCENTUAL</b>	<b>19,03%</b>
<b>3- PORTO DE NATAL</b>	
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2016-2018	65762,82
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA NATAL 2016-2018	0
<b>PERCENTUAL</b>	<b>0%</b>
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2019-2021	152729,2
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA NATAL 2019-2021	8984,75
<b>PERCENTUAL</b>	<b>5,88%</b>
<b>4- PORTO DE SALVADOR</b>	
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2016-2018	65762,82
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA SALVADOR 2016-2018	3641,5
<b>PERCENTUAL</b>	<b>5,54%</b>
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2019-2021	152729,2
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA SALVADOR 2019-2021	13421,85
<b>PERCENTUAL</b>	<b>8,79%</b>

(Conclusão)

<b>5 - PORTO DO RIO DE JANEIRO</b>	
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2016-2018	65762,82
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA RIO DE JANEIRO 2016-2018	3145
<b>PERCENTUAL</b>	<b>4,78%</b>
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2019-2021	152729,2
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA RIO DE JANEIRO 2019-2021	7042,5
<b>PERCENTUAL</b>	<b>4,61%</b>
<b>6 - PORTO DE VILA DO CONDE</b>	
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2016-2018	65762,82
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA VILA DO CONDE 2016-2018	0
<b>PERCENTUAL</b>	<b>0,00%</b>
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2019-2021	152729,2
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA VILA DO CONDE 2019-2021	3839,8
<b>PERCENTUAL</b>	<b>2,51%</b>
<b>7 - PORTO DE ITAPOA</b>	
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2016-2018	65762,82
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA ITAPOA 2016-2018	0
<b>PERCENTUAL</b>	<b>0,00%</b>
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA PAÍS 2019-2021	152729,2
TOTAL COCAÍNA APREENDIDA ITAPOA 2019-2021	6113,5
<b>PERCENTUAL</b>	<b>4%</b>

Fonte: O autor

Nota: Análise elaborada pelo autor, com base nos dados brutos recebidos da Polícia Federal"

## ANEXO A

**FIG. 1** Global coca bush cultivation and cocaine manufacture, 1998–2020

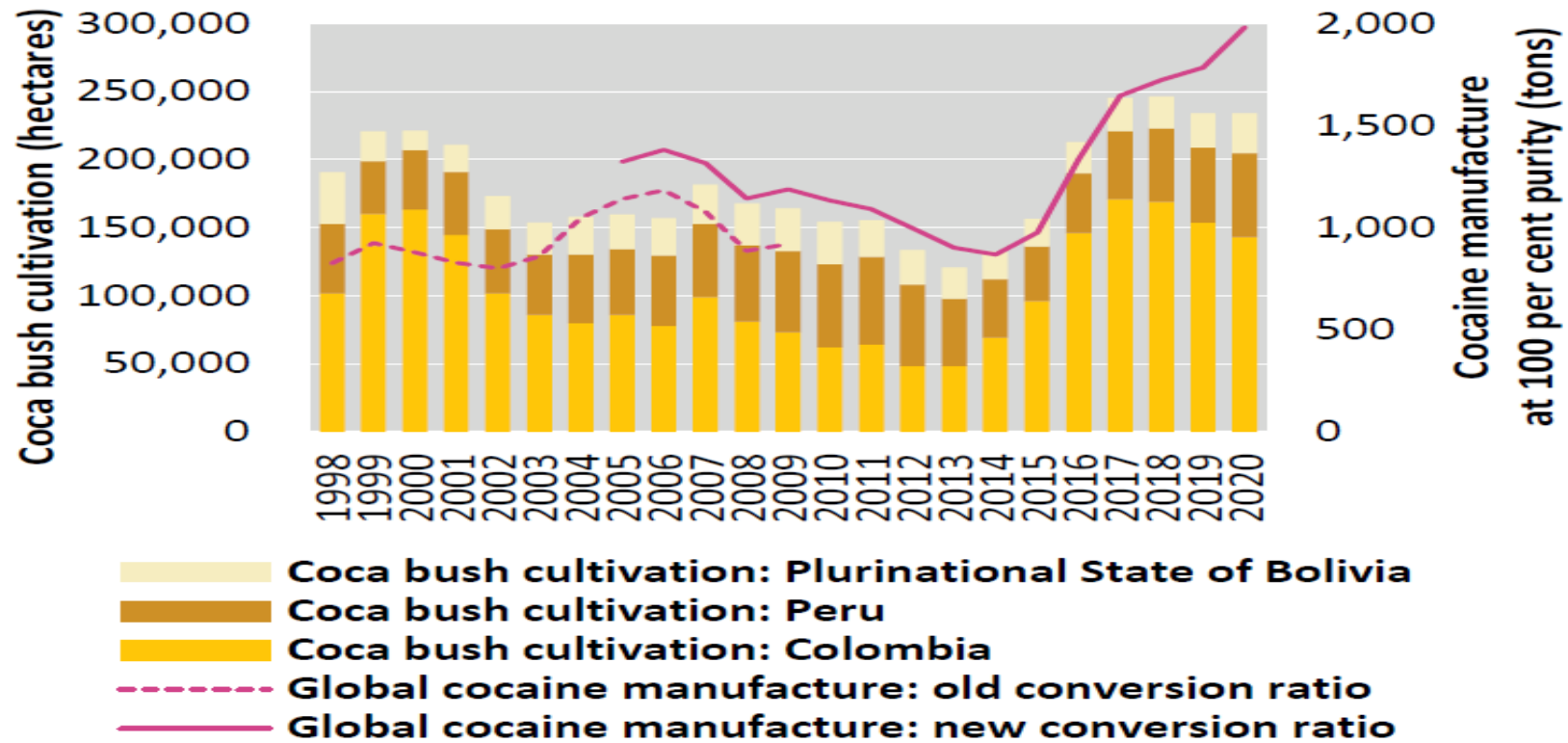


FIGURA 5 - Cultivo global de arbustos de coca e fabricação de cocaína, 1998–2020.

Fonte: UNITED NATIONS, 2022.

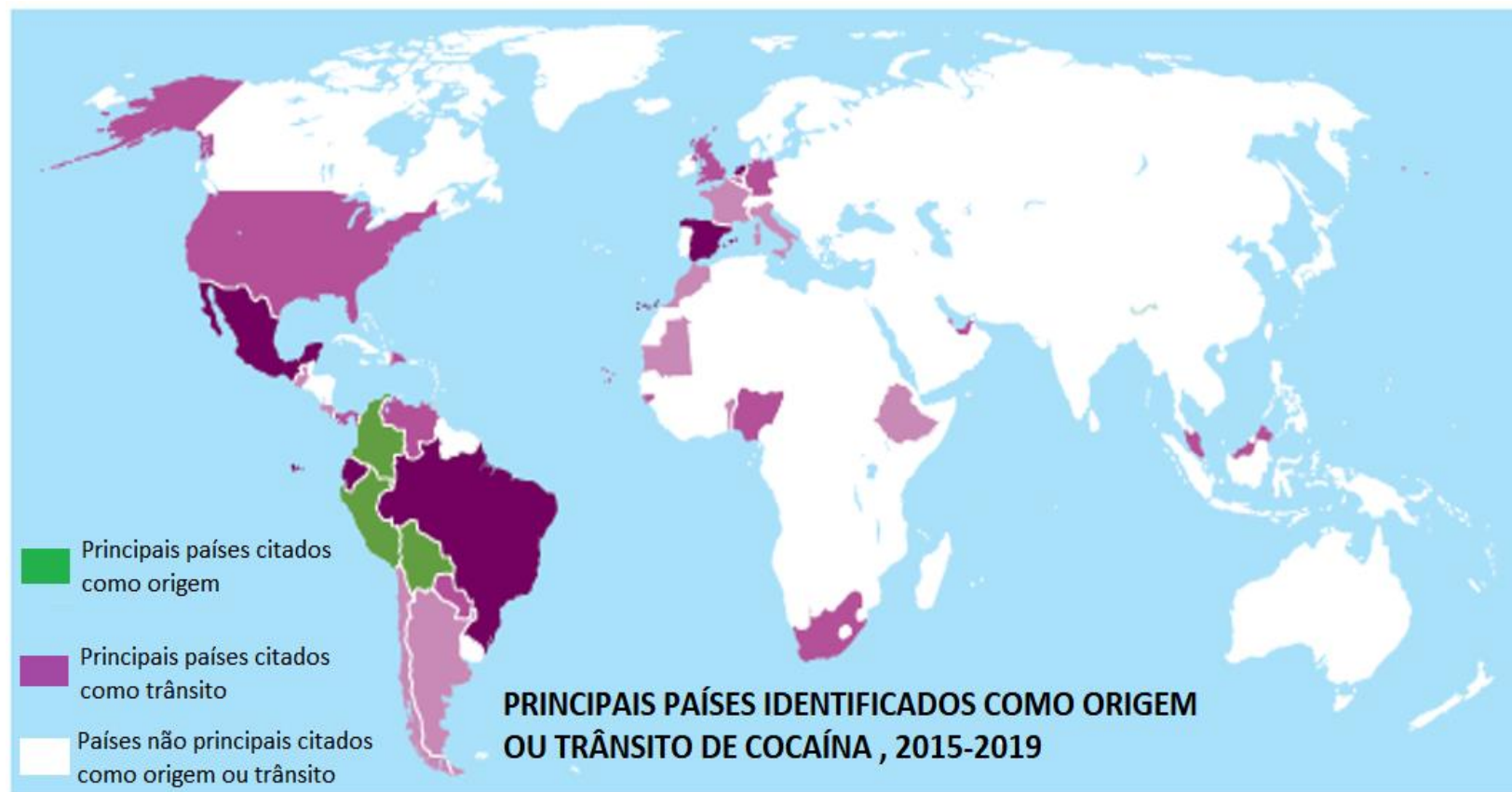


FIGURA 6 - Principais países identificados como origem e locais de trânsito de envio de cocaína.

Fonte: UNITED NATIONS, 2022.

Nota: Quanto mais escuro, maior a quantidade de cocaína apreendida, de acordo com informações dos estados membros.

**MAP 2** Main cocaine trafficking flows, as described by reported seizures, 2016–2020

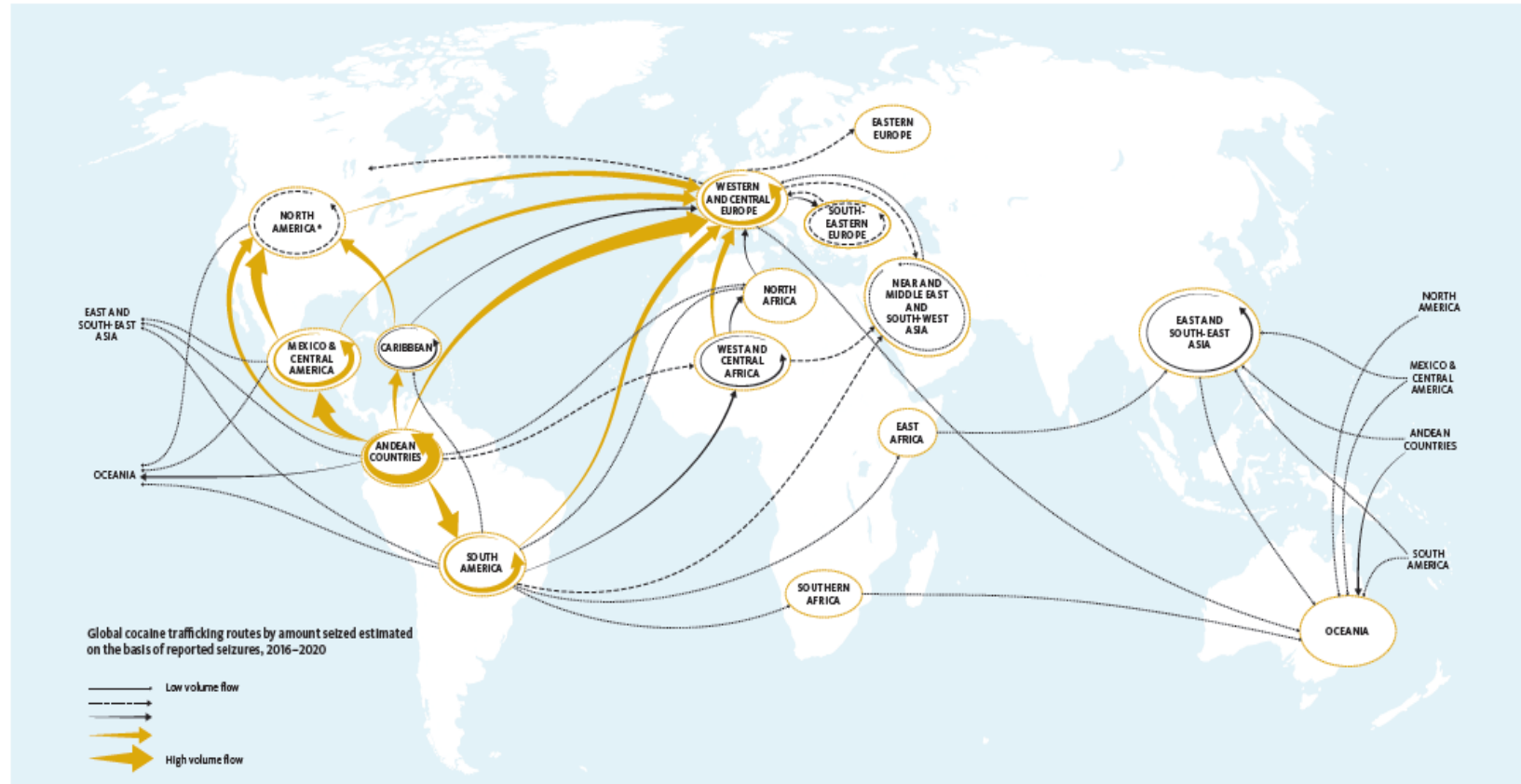


FIGURA 7 – Principais rotas marítimas da cocaína, trânsito e destino de cocaína, 2016–2020.  
 Fonte: UNITED NATIONS, 2022.



### Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints

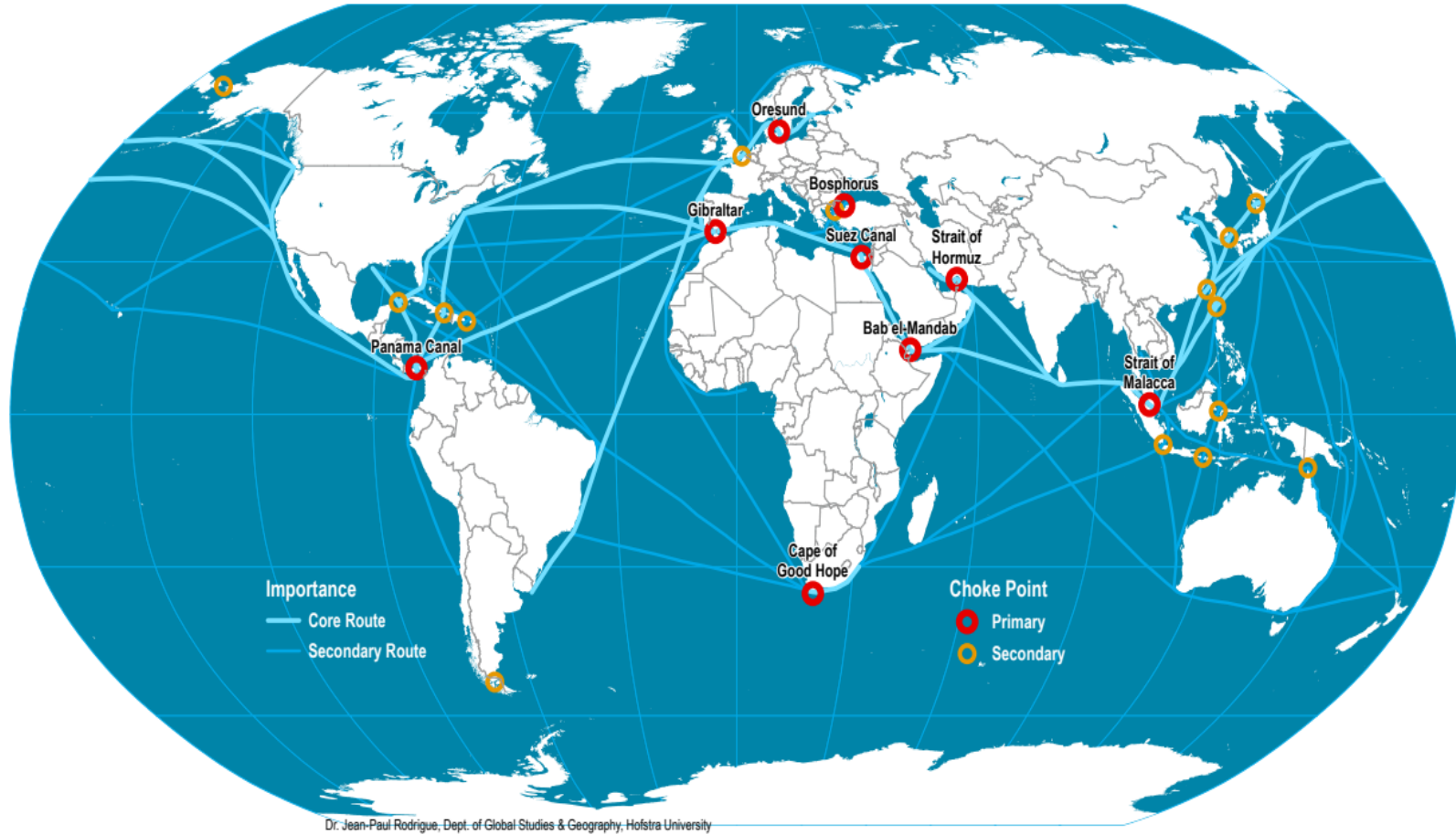


FIGURA 8 – Principais rotas marítimas comerciais mundiais  
Fonte: ARACHCHIGE, *et al.*, 2021

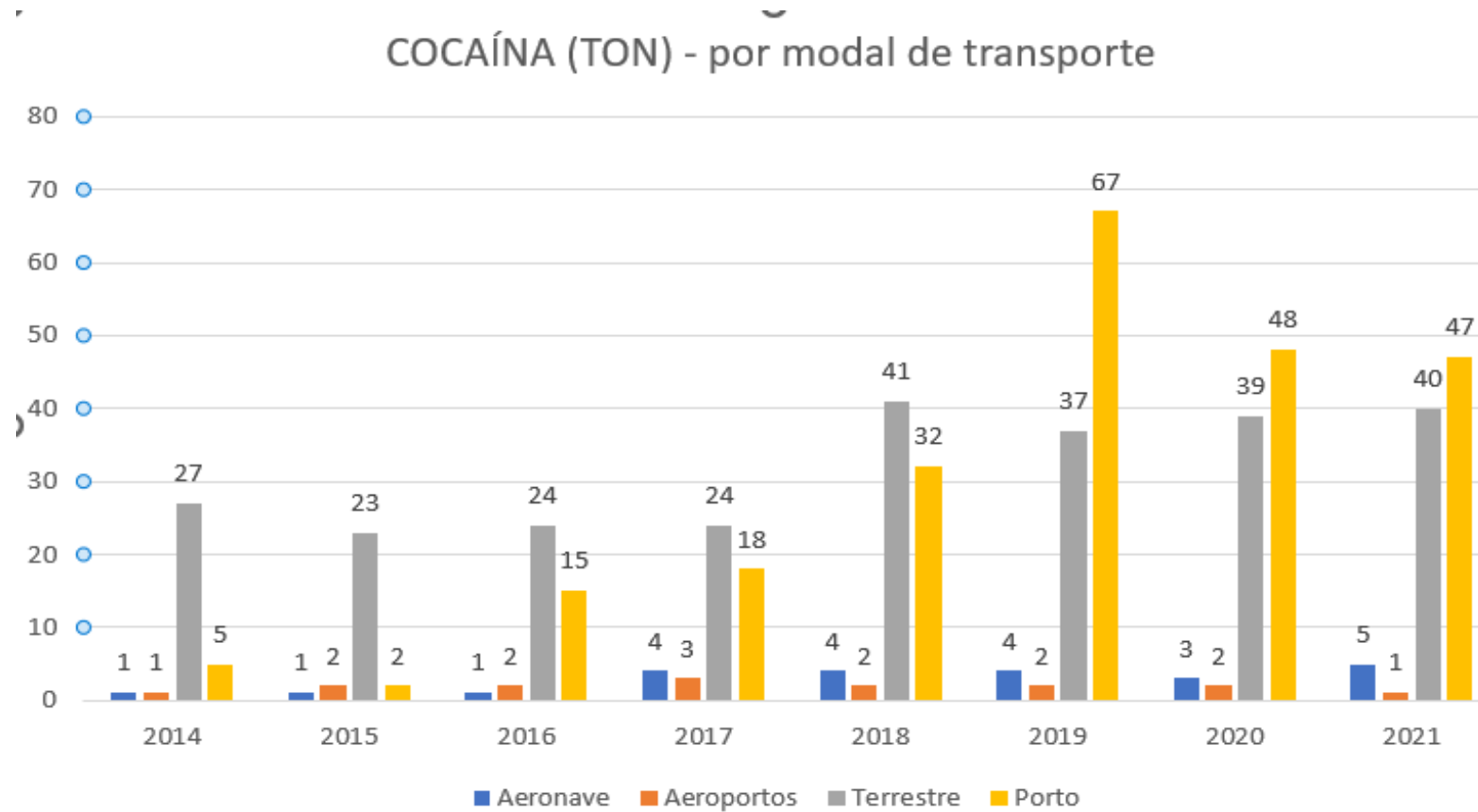


FIGURA 9 - Gráfico apresentado pela Polícia Federal no 1º Seminário Internacional sobre Narcotráfico por Transporte Aquaviário e Portos (SINTAP)  
 Fonte: RFB, [s. d.].

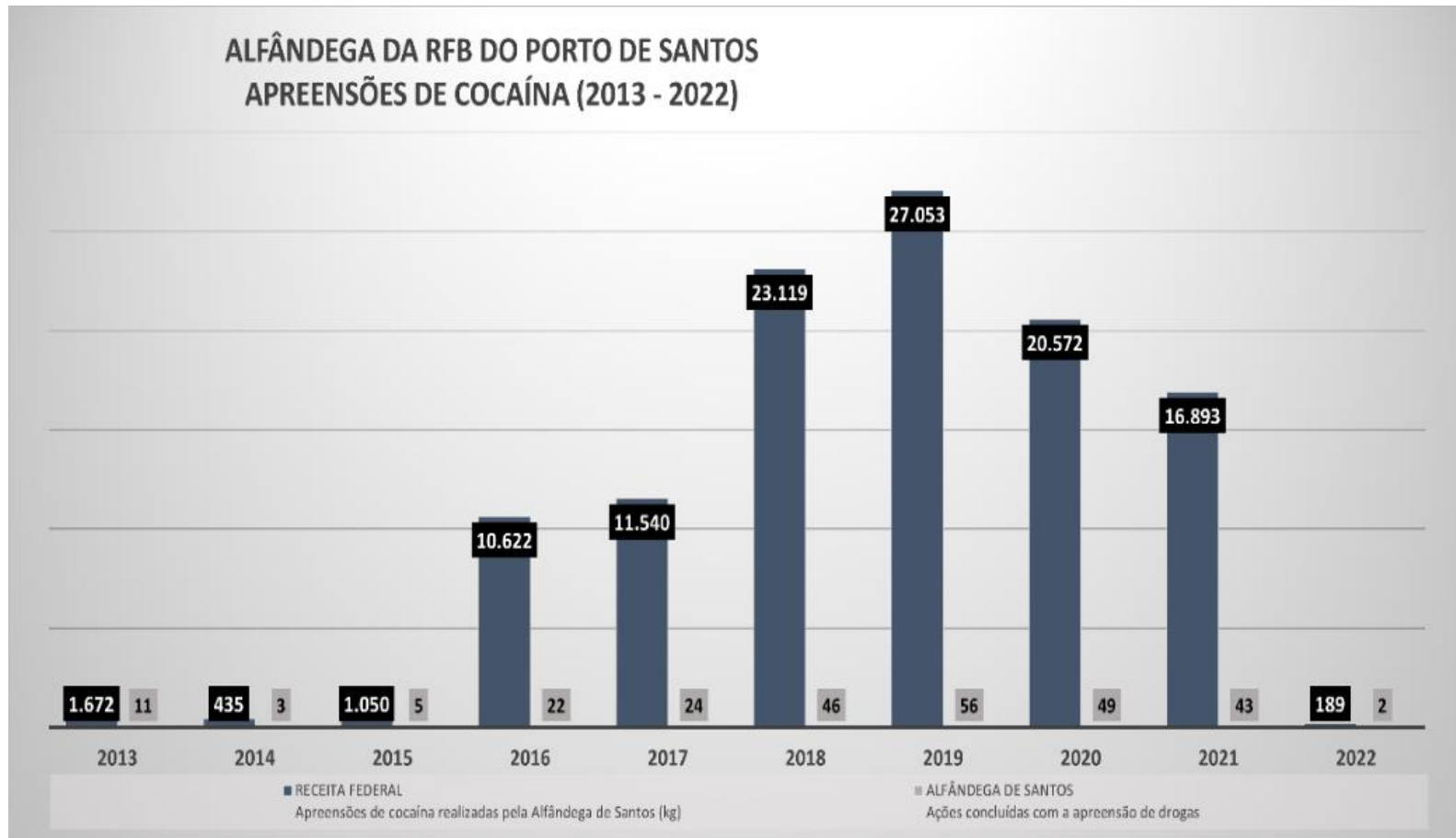


FIGURA 10 – Apreensões de Cocaína da RFB no Porto de Santos  
Fonte: RFB

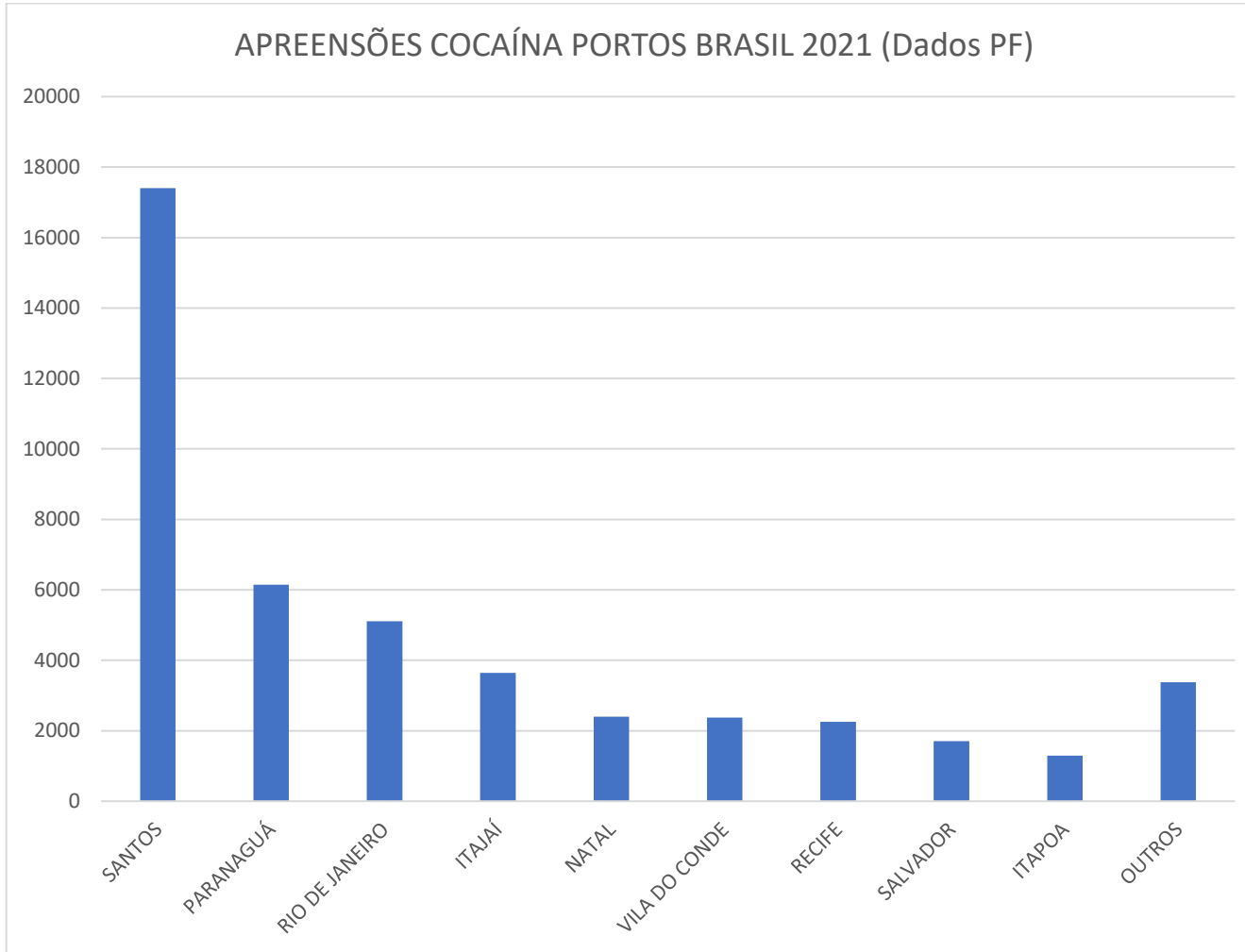


FIGURA 11 – Volume de apreensões de cocaína nos portos brasileiros, em 2021.

Fonte: 1º SINTAP - Dia 1. Disponível em <[https://youtu.be/DrSNY6t8k\\_I](https://youtu.be/DrSNY6t8k_I)>.

## ANEXO B

TABELA 3 - Apreensões por Porto Nacional de 2016 a abril de 2022

(continua)

2016			
PORTO/CIDADE APREENSÃO	UF	QTDE.	PERCENTUAL TOTAL
ITAJAI	SC	2207	14,50%
MANAUS	AM	125	0,82%
NAVEGANTES	SC	944	6,20%
PARANAGUA	PR	559,6	3,68%
RIO DE JANEIRO	RJ	53	0,35%
SANTOS	SP	10656,2	69,99%
SAO FRANCISCO DO SUL	SC	681	4,47%
<b>TOTAL</b>		<b>15225,8</b>	
2017			
PORTO/CIDADE APREENSÃO	UF	QTDE.	PERCENTUAL TOTAL
NAVEGANTES	SC	382	2,22%
PARANAGUA	PR	869	5,05%
RIO DE JANEIRO	RJ	1015	5,89%
RIO GRANDE	RS	100	0,58%
SALVADOR	BA	1979,5	11,49%
SANTOS	SP	11243,2	65,29%
VILA VELHA	ES	1633	9,48%
<b>TOTAL</b>		<b>17221,7</b>	<b>100,00%</b>
2018			
PORTO/CIDADE APREENSÃO	UF	QTDE.	PERCENTUAL TOTAL
FORTALEZA	CE	22,9	0,07%
ITAJAI	SC	449	1,35%
PARANAGUA	PR	4762	14,29%
RIO DE JANEIRO	RJ	2077	6,23%
SALVADOR	BA	1662	4,99%
SANTOS	SP	24342,42	73,07%
<b>TOTAL</b>		<b>33315,32</b>	<b>100,00%</b>

(continuação)

2019			
PORTO/CIDADE APREENSÃO	UF	QTDE.	PERCENTUAL TOTAL
FORTALEZA	CE	930	1,56%
ITAJAI	SC	2022,21	3,39%
ITAPOA	SC	235	0,39%
NATAL	RN	5644,8	9,47%
NAVEGANTES	SC	1020,2	1,71%
PARANAGUA	PR	15488,5	25,98%
RIO DE JANEIRO	RJ	778,5	1,31%
RIO GRANDE	RS	22,3	0,04%
SALVADOR	BA	3439	5,77%
SANTOS	SP	27602,02	46,29%
SUAPE	PE	808	1,36%
VILA DO CONDE	PA	1462	2,45%
VILA VELHA	ES	150	0,25%
VITORIA	ES	25	0,04%
<b>TOTAL</b>		<b>59627,53</b>	<b>100,00%</b>
2020			
PORTO/CIDADE APREENSÃO	UF	QTDE	PERCENTUAL TOTAL
FORTALEZA	CE	60	0,11%
ILHEUS	BA	2078	3,90%
ITAGUAI	RJ	300	0,56%
ITAJAI	SC	1198,34	2,25%
ITAPOA	SC	4314	8,09%
NATAL	RN	939,95	1,76%
NAVEGANTES	SC	250	0,47%
PARANAGUA	PR	7433,5	13,93%
PECEM	CE	718,8	1,35%
RIO DE JANEIRO	RJ	1154	2,16%
SALVADOR	BA	8336	15,63%
SANTOS	SP	25039,67	46,94%
SAO SEBASTIAO	SP	1524	2,86%
<b>TOTAL</b>		<b>53346,26</b>	<b>100,00%</b>

(conclusão)

2021			
PORTO/CIDADE APREENSÃO	UF	QTDE	PERCENTUAL TOTAL
FORTALEZA	CE	487	1,22%
ITAGUAI	RJ	742,2	1,87%
ITAPOA	SC	1293,5	3,25%
NATAL	RN	2400	6,04%
NAVEGANTES	SC	1081,2	2,72%
PARANAGUA	PR	6143,88	15,45%
RIO DE JANEIRO	RJ	5110	12,85%
RIO GRANDE	RS	14	0,04%
SALVADOR	BA	1646,85	4,14%
SANTAREM	PA	85	0,21%
SANTOS	SP	17409,33	43,79%
VILA DO CONDE	PA	2377,8	5,98%
VILA VELHA	ES	860	2,16%
VITORIA	ES	104,69	0,26%
<b>TOTAL</b>		<b>39755,45</b>	<b>100,00%</b>
2022			
PORTO/CIDADE APREENSÃO	UF	QTDE.	PERCENTUAL TOTAL
ARACRUZ	ES	278	3,39%
ITAGUAI	RJ	225	2,74%
ITAJAI	SC	449	5,48%
ITAPOA	SC	506	6,17%
NATAL	RN	383,7	4,68%
PARANAGUA	PR	389,5	4,75%
SALVADOR	BA	281,5	3,43%
SANTOS	SP	5685,48	69,35%
<b>TOTAL</b>		<b>8198,18</b>	<b>100,00%</b>
SANTAREM	PA	85	0,21%
SANTOS	SP	17409,33	43,79%
VILA DO CONDE	PA	2377,8	5,98%
VILA VELHA	ES	860	2,16%
VITORIA	ES	104,69	0,26%
<b>TOTAL</b>		<b>39755,45</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: O autor

Nota: Dados da PF, recebido via Lei de Acesso à Informação, em 06 de junho de 2022

## ANEXO C

TABELA 4 - Apreensões De Cocaína Da Receita Federal Do Brasil No Porto De Santos – 2016 a 2022

(continua)

2016	ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS						
	Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
				Porto	País		
1	13/1/2016	208,50	Bilbao	Espanha	Peças Automotivas	Rip-Off modality	
2	18/1/2016	174,10	Porto não identificado	Hungria	Café solúvel	Rip-Off modality	
3	22/3/2016	110,46	Tin Can Island	Nigéria	Bobinas de alumínio	Rip-Off modality	
4	30/3/2016	214,80	Salalah	Omã	Farelos vegetais	Rip-Off modality	
5	13/5/2016	630,70	Antuérpia	Bélgica	Folhas de pasta de celulose	Rip-Off modality	
6	31/5/2016	111,56	Beirute	Líbano	Argamassa	Rip-Off modality	
7	23/6/2016	702,12	Antuérpia	Bélgica	Bagagem desacompanhada	Rip-Off modality	
8	30/7/2016	360,37	Roterdã	Holanda	Içadas para bordo	Rip-Off modality	
9	31/8/2016	1.495,00	Antuérpia	Bélgica	Pisos e Bobinas de papel	Rip-Off modality	
10	2/9/2016	602,00	Porto não identificado	Tunísia	Açúcar	Rip-Off modality	
11	9/9/2016	1.137,00	Antuérpia	Bélgica	Sucatas de metal e vidro	Rip-Off modality	
12	18/9/2016	322,20	Le Havre	França	bombas para líquidos – óleo	Rip-Off modality	
13	10/10/2016	613,00	Valência	Espanha	Retalhos de tecido	Rip-Off modality	
14	11/10/2016	283,00	Jebel Ali	Emirados Árabes	Laranjas frescas	Rip-Off modality	
15	18/10/2016	224,20	Abidjan	Costa do Marfim	Compressores	Rip-Off modality	
16	21/10/2016	808,00	Le Havre	França	Café	Rip-Off modality	
17	26/10/2016	613,50	Le Havre	França	Café	Rip-Off modality	
18	4/11/2016	691,00	Antuérpia	Bélgica	Levedura de cerveja	Rip-Off modality	
19	27/11/2016	233,89	Antuérpia	Bélgica	Sacos de carvão	Rip-Off modality	
20	5/12/2016	225,00	Roterdã	Holanda	Doces	Rip-Off modality	
21	15/12/2016	584,00	Antuérpia	Bélgica	Café	Rip-Off modality	
22	22/12/2016	278,00	Antuérpia	Bélgica	Café	Rip-Off modality	



(continuação)

2017	ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS					
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
1	10/1/2017	399,00	Antuérpia	Bélgica	Óxido de Ferro em big bags	"Rip-Off modality"
2	18/1/2017	590,00	Antuérpia	Bélgica	Sacas contendo amendoim	"Rip-Off modality"
3	24/1/2017	717,00	Izmir	Turquia	Sacas contendo açúcar, tipo cristal	"Rip-Off modality"
4	8/2/2017	551,00	Gebze	Turquia	Sacas contendo lysina	"Rip-Off modality"
5	15/2/2017	760,00	Antuérpia	Bélgica	Sacas de fubá de milho	"Rip-Off modality"
6	7/3/2017	581,82	Porto não identificado	Djibouti	Sacas de fubá de milho	"Rip-Off modality"
7	29/3/2017	546,00	São Petersburgo	Rússia	Carne congelada (miúdos de frango)	"Rip-Off modality"
8	2/4/2017	93,59	Le Havre	França	Peças Automotivas	"Rip-Off modality"
9	7/4/2017	72,00	Sines	Portugal	Rolos de papel Kraft	"Rip-Off modality"
10	12/4/2017	421,00	Praia	Cabo Verde	Cabeças congeladas de suínos com focinho	"Rip-Off modality"
11	18/4/2017	212,38	Luanda	Angola	Escovas dentais e creme dental	"Rip-Off modality"
12	19/4/2017	503,00	Roterdã	Holanda	Tambores de aço contendo suco de limão concentrado congelado	"Rip-Off modality"
13	26/4/2017	690,00	Antuérpia	Bélgica	Sacas contendo açúcar orgânico (1 caminhoneiro preso)	"Rip-Off modality"
14 (Termo 21/2017)	1/5/2017	332,00	Antuérpia	Bélgica	Micro boro em sacos paletizados	"Rip-Off modality"
14 (Termos 14 a 20 e 22/2017)	26/4/2017	31,90	Las Palmas/Ilhas Canárias	Espanha	Drogas ocultas no corpo de 7 Estivadores (todos presos)	Drogas ocultas no corpo de 7 trabalhadores portuários
15 (Termo 23)	2/6/2017	347,00	Áden	Iêmen	Sacos de açúcar	"Rip-Off modality"
16 (Termo 24)	30/6/2017	295,00	Porto de Felixstone	Reino Unido	Bagaços e outros resíduos sólidos da extração de óleo de soja	"Rip-Off modality"
17 (Termo 25)	7/8/2017	233,00	Algeciras	Espanha	Placas de MDF	"Rip-Off modality" (prisão em flagrante de 2 funcionários de uma empresa prestadora de
18 (Termo 26)	10/8/2017	584,00	Banjul	Gâmbia	Sacas contendo açúcar cristal	"Rip-Off modality"
19 (Termo 27)	14/8/2017	326,00	Banjul	Gâmbia	Sacas contendo açúcar cristal	"Rip-Off modality"
20 (Termo 28)	11/9/2017	109,00	Lataquia	Síria	Materiais de construção	"Rip-Off modality" (Baldeação no porto de
21 (Termo 29)	9/10/2017	176,00	Valência	Espanha	Placas de granito	"Rip-Off modality" (Baldeação no porto de
22 (Termo 30)	23/10/2017	936,00	Le Havre	França	Pasta de celulose	"Rip-Off modality"
23	3/11/2017	1.098,00	Antuérpia	Bélgica	Levedura	droga oculta em 3 dos 30 big bags contendo
24	21/11/2017	935,00	Bilbao	Espanha	Proteína de soja concentrada acondicionada em contêineres (Liner Bag Dry para contêiner)	//////////

(continuação)

2018	ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS					
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
1	13/1/2018	279,00	Le Havre	França	//////////	"Rip-Off modality"
2	14/2/2018	57,35	Las Palmas/Ilhas Canárias	Espanha	Carne de frango congelada	"Rip-Off modality"
3	14/2/2018	27,85	//////////	//////////	//////////	//////////
4	1/3/2018	355,00	Hamburgo	Alemanha	//////////	"Rip-Off modality"
5	2/3/2018	324,82	Algeciras	Espanha	Big Bags com minério (vermiculita)	"Rip-Off modality"
6	5/3/2018	15,00	//////////	//////////	Sacos contendo sal marinho	"Rip-Off modality"
7	14/3/2018	54,98	Durres	Albânia	Milho de pipoca	"Rip-Off modality"
8	23/3/2018	1.113,00	Hamburgo/Alemanha e Le Havre / França	Hamburgo/Alemanha e Le Havre / França	Sacas de café verde	"Rip-Off modality"
8	23/3/2018	379,00	Algeciras	Espanha	Proteína de soja	"Rip-Off modality"
8	23/3/2018	560,00	Algeciras	Espanha	Sacos de açúcar cristal	"Rip-Off modality"
9	10/4/2018	450,00	Felixstowe	Reino Unido	Sacos contendo açúcar orgânico	"Rip-Off modality"
10	16/4/2018	453,00	Liverpool	Reino Unido	Celulose	"Rip-Off modality"
11	23/4/2018	344,00	Porto de Matadi	República do Congo	Confeitos (balas)	"Rip-Off modality"
12	9/5/2018	319,00	Tema	Gana	Sacas de açúcar cristal	"Rip-Off modality"
13	14/5/2018	327,00	Banjul	Gâmbia	Sacas de açúcar cristal	"Rip-Off modality"
14	15/5/2018	342,00	Roterdã	Holanda	Carga paletizada de limões taiti	"Rip-Off modality"
15	7/6/2018	669,00	Antuérpia	Bélgica	Bobinas de Papel	//////////
16	15/6/2018	216,70	Antuérpia	Bélgica	Big Bags com amendoins	"Rip-Off modality"
17	15/6/2018	612,00	Roterdã	Holanda	Tambores contendo sucos de laranja	"Rip-Off modality"
18	22/6/2018	507,00	Antuérpia	Bélgica	Bombas hidráulicas	"Rip-Off modality"
19	4/7/2018	509,00	Bilbao	Espanha	Proteína de soja a granel	"Rip-Off modality" – Prisão do motorista do caminhão
19	4/7/2018	330,00	Valência	Espanha	Papel	"Rip-Off modality"
20	7/7/2018	323,00	Algeciras	Espanha	Sacos contendo polietileno	"Rip-Off modality"
21	12/7/2018	656,00	Roterdã	Holanda	limões frescos acondicionados em caixas de papelão	"Rip-Off modality"
22	19/7/2018	650,00	Antuérpia	Bélgica	Sacas de Grãos de Soja	"Rip-Off modality"
23	27/7/2018	233,00	Porto não identificado	Alemanha	Lancha	Sob investigação

(continuação)

2018	ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS					
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
24	8/8/2018	558,00	Antuérpia	Bélgica	Carga de polietileno acondicionadas em big bags transpostados sobre estrados	"Rip-Off modality"
25	8/8/2018	1.207,66	Antuérpia	Bélgica	1 contêiner com sucata de aço inoxidável e 1 contêiner contendo sacas de arroz orgânico	"Rip-Off modality"
26	12/8/2018	1.322,00	Antuérpia	Bélgica	2 contêineres de exportadores diferentes. Carga de amendoim acondicionado em big bags. embarcados em Zárate, na Argentina	Içamento na barra de Santos.
27	14/8/2018	444,00	Antuérpia	Bélgica	Contêiner contendo bobinas de aço	"Rip-Off modality"
28	17/8/2018	570,00	Antuérpia	Bélgica	Contêiner contendo ferro-liga em big-bags	"Rip-Off modality"
29	21/8/2018	261,00	Porto não identificado	República Popular da China	Carne congelada	"Rip-Off modality"
29	21/8/2018	187,00	Tarragona	Espanha	Carga de Passagem – Pasta química de celulose	"Rip-Off modality"
30	10/9/2018	79,00	Las Palmas/Ilhas Canárias	Espanha	1 Contêiner de Passagem: Embarque em Montevideo – carga de farelo de ossos	Içamento - "Rip-Off modality"
30	10/9/2018	28,00	Valência	Espanha	1 Contêiner de Passagem: Embarque em Salvador – carga de linho de algodão	Içamento - "Rip-Off modality"
31	17/9/2018	1.195,40	Abidjan	Costa do Marfim	3 compactadoras usadas. A droga estava escondida dentro dos rolos compactadores	"Rip-Off modality"
32	23/9/2018	455,00	Hamburgo	Alemanha	1 contêiner, de um lote de 40, contaminado. Carga: poupa de celulose	"Rip-Off modality"
33	30/9/2018	449,00	Le Havre	França	1 contêiner contendo levedura de pepton. Encontradas 16 bolsas	"Rip-Off modality"
34	3/10/2018	435,00	Antuérpia	Bélgica	1 contêiner, contendo sacos de polipropileno acondicionados em estrados de madeira (pallets)	"Rip-Off modality"
35	8/10/2018	463,00	Le Havre	França	4 contêineres, contendo poliamida acondicionada em octabin de 1 tonelada cada. 1 contêiner contaminado.	"Rip-Off modality"
36	22/10/2018	932,00	Porto não identificado	Arábia Saudita	Frango Congelado	"Rip-Off modality"
37	31/10/2018	551,00	Porto não identificado	Gana	Açúcar Cristal	"Rip-Off modality"
38	12/11/2018	450,00	Roterdã	Holanda	Amendoim em Big Bags	////////
39	14/11/2018	605,00	Antuérpia	Bélgica	Minério	"Rip-Off modality"
39	14/11/2018	690,00	Porto não identificado	Alemanha	Estrado metálico	"Rip-Off modality"
40	26/11/2018	347,00	Algeciras	Espanha	Painéis de fibra de madeira	"Rip-Off modality"
41	30/11/2018	331,00	Grangemouth	Reino Unido	Fardos de laminados de madeira	"Rip-Off modality"
42	2/12/2018	402,00	Antuérpia	Bélgica	Tabaco não manufaturado	"Rip-Off modality"
43	3/12/2018	285,00	Roterdã	Holanda	Limões frescos	sob investigação
44	3/12/2018	70,00	Antuérpia	Bélgica	Chapas de compensado de madeira	"Rip-Off modality"
45	6/12/2018	363,00	Antuérpia	Bélgica	Óleo de laranja em tambores	"Rip-Off modality"
46	21/12/2018	332,00	Antuérpia	Bélgica	Pedras de calçamento	"Rip-Off modality"

(continuação)

ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS						
2019						
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
1	26/1/2019	431,84	Valência	Espanha	Papel	"Rip-Off modality". Troca de tiros com a Gport e prisão do motorista
2	1/2/2019	266,00	Chennai	Índia	Fibras de Amianto	"Rip-Off modality" (A droga estava em 12 sacos de rafia). Imagem de escâner com identificação positiva do cão de faro.
3	5/2/2019	17,26	Las Palmas/Ilhas Canárias	Espanha	Carne congelada	Içamento. Detenção de 2 trabalhadores portuários avulsos
4	19/2/2019	684,00	Antuérpia	Bélgica	Corindo artificial (mineral a base de óxido de alumínio). 5 Big-Bags contaminados. A droga estava acondicionada em tabletes em 23 bolsas esportivas.	"Rip-Off modality"
5	8/3/2019	1.776,44	Cartagena	Espanha	Limões	"Rip-Off modality"
6	15/3/2018	315,00	Las Palmas/Ilhas Canárias	Espanha	Contêiner com 3 transformadores. Um deles contaminado	"Rip-Off modality"
7	22/3/2019	436,00	Roterdã	Holanda	Tabletes mergulhados em tambores contendo polpa de goiaba	"Rip-Off modality"
8	25/3/2019	538,00	Antuérpia	Bélgica	20 bolsas esportivas contendo aproximadamente 25 tabletes de cocaína em cada uma	"Rip-Off modality"
9	8/4/2019	391,00	Antuérpia	Bélgica	10 bolsas esportivas jogadas na parte frontal do contêiner (Operação de Vigilância e Repressão. Busca a bordo e acompanhamento do carregamento. 2 CC contaminados – 30 bolsas – 1CC carga de madeira + 1 CC carga de piso cerâmico)	"Rip-Off modality"
10	8/4/2019	774,00	Antuérpia	Bélgica	20 bolsas esportivas jogadas na parte frontal do contêiner (Operação de Vigilância e Repressão. Busca a bordo e acompanhamento do carregamento. 2 CC contaminados – 30 bolsas – 1CC carga de madeira + 1 CC carga de piso cerâmico)	"Rip-Off modality"
11	8/4/2019	349,00	Antuérpia	Bélgica	Operação conjunta RFB, PF e Gport. Encontradas 11 bolsas no navio e 1 bolsa na cabine do caminhão. O motorista foi preso.	//////////
12	10/4/2019	353,00	Roterdã	Holanda	Suco de limão concentrado em tambores	"Rip-Off modality"
13	12/4/2019	339,00	Antuérpia	Bélgica	Poliuretano	"Rip-Off modality"
14	3/5/2019	275,50	Algeciras	Espanha	Tabletes acondicionados em bolsas esportivas, totalizando 275,50 quilos	"Rip-Off modality"
15	3/5/2019	220,40	Algeciras	Espanha	Tabletes acondicionados em bolsas esportivas, totalizando 523,44 quilos	"Rip-Off modality"
16	3/5/2019	523,44	Algeciras	Espanha	Tabletes acondicionados em bolsas esportivas, totalizando 220,40 quilos	"Rip-Off modality"
17	13/5/2019	325,00	Antuérpia	Bélgica	Café em sacas	"Rip-Off modality"
18	18/5/2019	329,00	Antuérpia	Bélgica	Papel	"Rip-Off modality"
19	19/5/2019	364,00	Roterdã	Holanda	Polpa de laranja	"Rip-Off modality"
20	20/5/2019	541,00	Roterdã	Holanda	Polpa de laranja	"Rip-Off modality"
21	20/5/2019	543,00	Roterdã	Holanda	Polpa de laranja	"Rip-Off modality"
22	27/5/2019	332,00	Roterdã	Holanda	Carne congelada	"Rip-Off modality"
23	31/5/2019	28,56	Aqaba	Jordânia	Cocaína diluída em óleo (Não foi possível identificar a qtd de até o momento)	//////////
24	1/6/2019	460,00	Roterdã / Holanda	Holanda	Batata-doce	"Rip-Off modality"
25	3/6/2019	94,30	//////////	//////////	No interior de uma máquina a ser exportada. Foram encontradas em 03 bolsas. Ação de Vigilância e Busca em navio.	"Rip-Off modality"

(continuação)

2019						
ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS						
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
26	7/6/2019	489,00	Roterdã	Holanda	Microsilica em big bags	"Rip-Off modality"
27	12/6/2019	506,00	Antuérpia	Bélgica	05 pallets contaminados de um total de 10. Pedras de revestimento de piso (mármora branco e granito)	//////////
28	12/6/2019	699,95	Tema	Gana	Açúcar	"Rip-Off modality"
29	30/6/2019	523,00	Roterdã	Holanda	Tambores contendo suco de laranja congelado	"Rip-Off modality"
30	11/7/2019	1.425,00	Valência	Espanha	Miúdos de frango acondicionados em estrados de madeira. Em um dos contêineres, de um total de três, foram encontrados quatro estrados contaminados.	"Rip-Off modality"
31	12/7/2019	272,00	Roterdã	Holanda	Tambores contendo suco de laranja congelado. A droga estava oculta na estrutura do contêiner (piso)	//////////
32	16/8/2019	272,80	Le Havre	França	Bagagem desacompanhada – Exportação	"Rip-Off modality"
33	19/8/2019	446,00	Roterdã	Holanda	Óleo essencial de laranja. 15 bolsas de tecido	"Rip-Off modality"
34	19/8/2019	274,00	Roterdã	Holanda	Carga consolidada	"Rip-Off modality"
35	26/8/2019	581,00	Antuérpia	Bélgica	Polipropileno em sacos	"Rip-Off modality"
36	4/9/2019	341,00	Antuérpia	Bélgica	Mycelium em sacos	"Rip-Off modality"
37	10/9/2019	1.482,00	Antuérpia	Bélgica	Açúcar cristal	49 sacos de açúcar cujo conteúdo foi substituído por cocaína
38	12/9/2019	423,00	Gdynia	Polônia	Dentro do caminhão	"Rip-Off modality"
39	28/9/2019	240,00	Antuérpia	Bélgica	Carga de açúcar em Big-Bags	"Rip-Off modality"
40	6/10/2019	296,40	Le Havre	França	pallets com peças de automóvel	"Rip-Off modality"
41	6/10/2019	381,02	Le Havre	França	pallets com madeira	"Rip-Off modality"
42	9/10/2019	217,85	Roterdã	Holanda	embalagens vazias	"Rip-Off modality"
43	11/10/2019	555,00	Le Havre	França	Big Bags de gelatina bovina em pó	"Rip-Off modality"
44	15/10/2019	364,00	Antuérpia	Bélgica	Café verde granel	"Rip-Off modality"
45	24/10/2019	265,00	Antuérpia	Bélgica	Papel	"Rip-Off modality"
46	1/11/2019	198,00	Carga destinada à Suíça	Suíça	Sacas contendo café em grãos, torrados	"Rip-Off modality"
47	7/11/2019	345,50	Tema	Gana	Sacas contendo açúcar cristal	"Rip-Off modality"
48	12/11/2019	1.096,00	Antuérpia	Bélgica	Café verde, acondicionados em sacos de juta	"Rip-Off modality"
49	15/11/2019	777,00	Roterdã	Holanda	Tambores contendo óleo de laranja	"Rip-Off modality"
50	18/11/2019	158,44	Valência	Espanha	Cocaína oculta em uma escavadeira hidráulica usada	//////////
51	20/11/2019	179,00	Izmir	Turquia	Sacas contendo café	"Rip-Off modality"
52	22/11/2019	1.162,00	Roterdã	Holanda	Carga de sucata metálica	//////////
53	26/11/2019	1.347,00	Tanger Med	Marrocos	Carga de açúcar em sacos. Dos 5 contêineres, dois estavam contaminados. 120 sacos com tabletes de cocaína misturados ao açúcar	//////////
54	5/12/2019	259,00	Roterdã	Holanda	Carga de embalagens. 8 bolsas esportivas colocadas junto às portas	"Rip-Off modality"
55	6/12/2019	326,00	Antuérpia	Bélgica	Carga de café solúvel acondicionados em sacos plásticos e caixas de papelão	//////////
56	6/12/2019	444,00	Antuérpia	Bélgica	Carga de barras de aço-liga	//////////

(continuação)

2020						
ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS						
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
1	6/1/2020	382,00	Hamburgo	Alemanha	Sucata metálica	"Rip-Off modality"
2	10/1/2020	90,00	Antuérpia	Bélgica	Óleo vegetal usado em tambores. A carga vistoriada estava em dois contêineres, acondicionada em 192 tambores.	Em apenas um destes tambores havia cocaína diluída.
3	14/1/2020	1.229,00	Antuérpia	Bélgica	Farinha proteica de soja	Operação iniciada em 14/01/2020 conjunta com a Equipe K9 da Direp08. Concluída em 17/01/2020
4	16/1/2020	681,00	Porto não identificado	Holanda	Carga frigorificada de limões	Operação iniciada em 14/01/2020 conjunta com a Equipe K9 da Direp08. Concluída em 17/01/2020
5	20/1/2020	540,00	Antuérpia	Bélgica	4 contêineres – 100 toneladas de açúcar – acondicionados em sacos de 50 kg. Somente um dos contêineres estava contaminado.	//////////
6	12/2/2020	134,00	//////////	//////////	GROPEM em conjunto com outros Órgãos Federais. Uso de mergulhadores. "Sea Chest"	//////////
7	12/2/2020	258,00	//////////	//////////	Grafite em Big Bags	//////////
8	14/2/2020	635,00	Roterdã	Holanda	Carga de Grafite	//////////
9	14/2/2020	478,00	Antuérpia	Bélgica	Carga de madeira	//////////
10	24/2/2020	120,00	Aguardar TASEDA	Aguardar TASEDA	Aguardar TASEDA	//////////
11	28/2/2020	551,40	Antuérpia	Bélgica	suco de manga congelado	//////////
12	17/3/2020	700,00	Hamburgo	Alemanha	Tripas de carne	//////////
13	25/3/2020	326,00	Antuérpia	Bélgica	Papel	//////////
14	8/4/2020	312,00	Roterdã	Holanda	Ferroliga	//////////
15	22/4/2020	349,00	Porto não identificado	Porto não identificado	Presa ao casco do navio (Sea Chest)	//////////
16	25/4/2020	911,00	Hamburgo	Alemanha	Óleo de laranja	"Rip-Off modality"
17	30/4/2020	370,00	Valência	Espanha	Caixas contendo folhas de papel	//////////
18	12/5/2020	59,00	Antuérpia	Bélgica	Máquinas agrícolas. A droga foi encontrada em uma caixa de madeira	//////////
19	13/5/2020	556,00	Antuérpia	Bélgica	Farelo de soja	//////////
20	18/5/2020	730,00	Livorno	Itália	Papel	"Rip-Off modality"
21	21/5/2020	146,00	Porto não identificado	Costa do Marfim	Açúcar	"Rip-Off modality"

(continuação)

2020		ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS				
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
22	21/5/2020	373,00	Lataquia	Síria	01 CC contendo 03 geradores, 01 compressor e 01 cilindro de ar comprimido	Droga oculta dentro dos equipamentos
23	29/6/2020	557,00	Antuérpia	Bélgica	Sacas de café	"Rip-Off modality"
24	21/7/2020	632,00	Antuérpia	Bélgica	Argamassa em sacos	//////////
25	25/7/2020	278,00	Nansha	China	Máquinas e aparelhos de impressão por meio de blocos e cilindros	"Rip-Off modality"
26	3/8/2020	129,00	Antuérpia	Bélgica	Os tabletes de cocaína substituíam parte do isolamento térmico do contêiner refrigerado	Cocaína oculta na estrutura do contêiner.
27	4/8/2020	388,00	Algeciras	Espanha	Pó de Guaraná	//////////
28	6/8/2020	219,00	Porto não identificado	Somália	Açúcar em sacas	//////////
29	19/8/2020	192,00	Las Palmas/Ilhas Canárias	Espanha	Carne congelada	//////////
30	21/8/2020	57,00	Roterdã	Holanda	26,8 toneladas de limões frescos	Cocaína oculta na estrutura do contêiner.
31	27/8/2020	124,00	Porto não identificado	Europa	Os tabletes de cocaína substituíam parte do isolamento térmico do contêiner refrigerado	Cocaína oculta na estrutura do contêiner.
32	28/8/2020	126,50	Porto não identificado	Europa	Os tabletes de cocaína substituíam parte do isolamento térmico do contêiner refrigerado	Cocaína oculta na estrutura do contêiner.
33	31/8/2020	281,50	São Petersburgo (ex Leningrado)	Rússia	Cocaína oculta em caminhões destinados à exportação. Ação conjunta Receita Federal e Polícia Federal.	"Rip-Off modality"
34	1/9/2020	332,00	Cartagena	Espanha	12 contêineres de 40 pés de polipropileno	//////////
35	9/9/2020	79,00	Antuérpia	Bélgica	Carga de medicamentos em contêiner refrigerado. A cocaína estava oculta na estrutura da unidade de carga.	Cocaína oculta na estrutura do contêiner.
36	10/9/2020	54,00	Hamburgo	Alemanha	Carga de limão em contêiner refrigerado. A cocaína estava oculta na estrutura da unidade de carga.	Cocaína oculta na estrutura do contêiner.
37	24/9/2020	101,00	Leixões	Portugal	Levedura em Big Bags	"Rip-Off modality"
38	28/9/2020	890,00	Hamburgo	Alemanha	Produto Químico	"Rip-Off modality"
39	9/10/2020	71,00	Gioia Tauro	Itália	café	"Rip-Off modality"
40	11/10/2020	42,00	//////////	Bangladesh	Carga de algodão	"Rip-Off modality"
41	14/10/2020	406,00	//////////	Polônia	Carga de Amendoim	//////////
42	26/10/2020	502,00	Valência	Espanha	Sacas de açúcar	
43	26/10/2020	30,00	Antuérpia	Bélgica	Na máquina do contêiner embarcado em outro porto	
44	6/11/2020	260,00	Hamburgo	Alemanha	Café	"Rip-Off modality"
45	6/11/2020	631,00	Hamburgo	Alemanha	Sucata - placas de circuito	
46	26/11/2020	298,00	//////////	Israel	Papel Offset	
47	15/12/2020	360,00	//////////	Nigéria	Pulverizadores costais	"Rip-Off modality"
48	15/12/2020	670,00	Gioia Tauro	Itália	Café em grãos acondicionados em big bags	
49	22/12/2020	2.932,00	Roterdã	Holanda	Bobinas de alumínio	

(continuação)

2021							ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS						
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi							
			Porto	País									
1	4/1/2021	670,00	Antuérpia	Bélgica	Goiabada								
2	18/1/2021	853,00	Roterdã	Holanda	Big bags contendo proteína concentrada de soja								
3	20/1/2021	460,00	Tanger Med	Marrocos	Sacas contendo feijão-carioca								
4	18/2/2021	69,00	Valência	Espanha	Suco de limão congelado	Droga substituiu o isolamento térmico dos equipamentos de refrigeração do contêiner							
5	23/2/2021	501,00	Gana	África	Sacas de açúcar. 270T em 10 contêineres								
6	24/2/2021	67,00	//////////	Turquia	Carga de algodão								
7	25/2/2021	1.788,00	Valência	Espanha	Tapioca								
8	9/3/2021	1.111,00	Antuérpia	Bélgica	Carga de madeira	Ação conjunta RFB e PF. Sete pessoas presas							
9	11/3/2021	440,00	Le Havre	França	Óxido de alumínio								
10	29/3/2021	60,00	Las Palmas	Espanha	A droga estava no compartimento chamado Sea Chest do navio	Ação conjunta RFB e PF.							
11	31/3/2021	24,00	Beirute	Líbano	Cocaína localizada no compartimento do motor de um contêiner refrigerado								
12	7/4/2021	68,00	Roterdã	Holanda	Carga de limões								
13	5/5/2021	68,00	//////////	Alemanha	Carne congelada	Droga substituiu o isolamento térmico dos equipamentos de refrigeração do contêiner							
14	12/5/2021	67,00	//////////	Holanda	Carne congelada	Droga substituiu o isolamento térmico dos equipamentos de refrigeração do contêiner							
15	14/5/2021	98,88	//////////	Espanha	Droga oculta na área submersa de navio atracado no Porto (Sea Chest)	Operação conjunta Receita Federal, Polícia Federal, Marinha do Brasil, através do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste, e Guarda Portuária do Porto de Santos.							
16	27/5/2021	354,50	//////////	Grã-Bretanha	Carga de papel								
17	25/06/2021	1.273,50	//////////	Portugal	Gordura vegetal acondicionada em isotank	A operação mais desafiadora dos últimos tempos							
18	7/7/2021	9,00	//////////	Holanda	Carne congelada	Droga substituiu o isolamento térmico dos equipamentos de refrigeração do contêiner							
19	23/7/2021	1.854,00	Tema	Gana	Sacas de açúcar	A droga não estava em tabletes, mas substituiu o açúcar em algumas sacas							
20	28/7/2021	368,00	Antuérpia	Bélgica	Papel sulfite	Rip-Off modality							
21	9/8/2021	343,00	//////////	Reino Unido	Papel sulfite	Rip-Off modality							



(continuação)

2021						
ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS						
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
22	11/8/2021	68,00	//////////	Holanda	Carga de células de laranja	Droga substituiu o isolamento térmico dos equipamentos de refrigeração do contêiner
23	20/8/2021	154,48	Lagos	Nigéria	Carga de açúcar a granel	Operação conjunta RFB, PF, G Port e Marinha do Brasil. Sacolas encontradas no "Sea Chest" do navio.
24	20/8/2021	39,22	Lagos	Nigéria	Carga de açúcar a granel	Operação conjunta RFB, PF, G Port e Marinha do Brasil. Primeira sacola a ser encontrada durante as buscas na praça de máquinas e outros locais internos da estrutura do navio.
25	20/8/2021	135,25	Lagos	Nigéria	Carga de açúcar a granel	Operação conjunta RFB, PF, G Port e Marinha do Brasil. Cinco novas sacolas encontradas durante as buscas na praça de máquinas e outros locais internos da estrutura do navio.
26	31/8/2021	555,00	Le Havre	França	Carga de café em grãos	
27	1/9/2021	557,00	Valência	Espanha	Minério de lítio	
28	18/9/2021	155,00	Lagos	Nigéria	Açúcar a granel. Navio graneleiro	
29	27/9/2021	691,00	//////////	//////////	Chapas de aço	
30	1/10/2021	484,00	Antuérpia	Bélgica	Sacas de açúcar	
31	15/10/2021	37,00	Freetown	Serra Leoa	Sacas de açúcar	
32	17/10/2021	184,00	Le Havre	França	Ácido Adípico	
33	25/11/2021	45,00	Roterdã	Holanda	Limão-taiti em contêiner refrigerado	A droga estava escondida no compartimento de refrigeração do contêiner
34	25/11/2021	53,00	Roterdã	Holanda	Limão-taiti em contêiner refrigerado	A droga estava escondida no compartimento de refrigeração do contêiner
35	26/11/2021	59,00	Antuérpia	Bélgica	Produto de origem animal não destinado ao consumo humano	A droga estava escondida no compartimento de refrigeração do contêiner
36	26/11/2021	239,00	Le Havre	França	Papel A3	
37	26/11/2021	285,00	Roterdã	Holanda	Suco de laranja concentrado	A droga estava escondida no assoalho do contêiner com acesso externo
38	29/11/2021	38,00	Roterdã	Holanda	Limão em contêiner refrigerado	A droga estava escondida no compartimento de refrigeração do contêiner
39	10/12/2021	40,00	Melbourne	Austrália	Sacos de gesso	24 Ton. Entre os 600 sacos, quatro deles estavam contaminados.
40	23/12/2021	35,50	Melbourne	Austrália	Sacos de gesso	47,6 toneladas. Uruk indicou, cirurgicamente, o estrado contaminado
41	27/12/2021	561,00	Le Havre	França	Café cru	
42	28/12/2021	736,00	Valência	Espanha	Suco de Laranja	
43	28/12/2021	504,00	Tema	Gana	Açúcar cristal	
44	29/12/2021	715,00	Durban	África do Sul	Açúcar	

(conclusão)

2022						
ALFÂNDEGA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL DO PORTO DE SANTOS						
Operação	Data da Operação	Peso (kg)	Destino Final		Carga	Modus Operandi
			Porto	País		
1	4/1/2022	59,00	Santos	Brasil	vazio. Droga encontrada na estrutura do contêiner	Contêiner refrigerado veio dos EUA para Santos/SP
2	27/1/2022	130,00	//////////	Bélgica	Droga escondida no "Sea Chest" do navio	Utilização de mergulhadores
3	3/2/2022	558,00	//////////	Alemanha	151,6 toneladas de café cru acondicionados em sete contêineres	
4	21/2/2022	315,50	//////////	Bélgica	Navio cargueiro Ro-Ro. Cocaína encontrada na cabine de um caminhão embardado na Argentina.	Operação conjunta: Receita Federal, Polícia Federal e Guarda Portuária de Santos.
5	8/3/2022	612,00	Abdijã	Costa do Marfim	Carga de açúcar	Conjunta Corep e Viracopos
6	8/3/2022	392,00	Antuérpia	Bélgica	Levedura	Conjunta Corep e Viracopos
7	16/3/2022	617,00	Antuérpia	Bélgica	Levedura	
8	21/3/2022	454,00	Roterdã	Holanda	Proteína de soja	
9	29/3/2022	47,00	//////////	Inglaterra	Carga de limões em contêiner refrigerado. A droga estava na estrutura do contêiner.	
10	31/3/2022	892,00	Hamburgo	Alemanha	Carga de café	
11	6/4/2022	603,00	Leixões	Portugal	Carga de milho	
12	7/4/2022	790,00	Hamburgo	Alemanha	Carga de café	
13	18/4/2022	30,00	//////////	Europa	Bagagem	Operação conjunta: Receita Federal, Polícia Federal, PM e Guarda Portuária de Santos. Operação Transatlântico ocorrida no Terminal Marítimo de Passageiros de Santos
14	20/4/2022	2,74	//////////	//////////	Bagagem bloqueada - Operação Outlet	
15	27/5/2022	346,00	//////////	Reino Unido	Carga de Ferro Níquel	
16	27/05/2022	172,00	Camarões	África	Carga de Piso de Cerâmica	
17	14/6/2022	518,00	Antuérpia	Bélgica	Carne dessossada de equinos	
18	15/6/2022	497,00	Roterdã	Holanda	Biscoito de Polvilho	
19	30/6/2022	498,00	Toamasina	Madagascar	Carga de açúcar	
20	4/7/2022	48,00	Hamburgo	Alemanha	Carne congelada	A droga estava oculta na estrutura do contêiner.
21	5/7/2022	87,00	Roterdã	Holanda	Suco de laranja	A droga estava oculta na estrutura do contêiner.
22	7/7/2022	568,50	Roterdã	Holanda	Carga de amendoins	"Rip-Off modality"
23	7/7/2022	968,00	//////////	Líbano	Carga de óleo de soja e sacas de açúcar	A droga estava nas sacas de açúcar. (Total de 440 sacas. Somente parte continha droga. Mas as sacas foram esvaziadas em Big Bags)

Fonte: RFB.