MONÇÕES
REVISTA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DA UFGD

DOI: 10.30612/rmufgd.v12i24.17223

Da Fronteira ao Litoral: a Dinâmica Terrestre do Narcotráfico de Cocaína no Brasil em 2022

From The Border To The Coast: The Land Dynamics Of Cocaine Trafficking In Brazil In 2022

De la Frontera al Litoral: La Dinámica Terrestre del Narcotráfico de Cocaína en Brasil en 2022

Lucas Barreto Rodrigues
Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), Rio de Janeiro, Brasil
E-mail: barreto20695@gmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0001-7208-5443

Tássio Franchi
Programa de Pós-Graduação em Ciências Militares do Instituto Meira Mattos (IMM) e Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), Rio de Janeiro, Brasil
E-mail: tasfranchi@gmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0001-7208-5443

Ana Luiza Bravo e Paiva
Programa de Pós-Graduação em Ciências Militares do Instituto Meira Mattos (IMM) e Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), Rio de Janeiro, Brasil
E-mail: albepaiva@gmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0003-4525-7902

Resumo: O objetivo deste artigo é comparar a dinâmica geográfica do narcotráfico de cocaína por vias terrestres no Brasil na primeira metade do ano de 2022 com estudos que haviam descrito o mesmo fenômeno em outros momentos, a fim de atestar a continuidade dos padrões de deslocamento ou não. Para tanto,

apresenta-se a dinâmica das rotas de narcotráfico de cocaína dentro do Brasil, pautada por características como: modal predominante por região e infraestrutura de transportes, concentração populacional, tipo de terreno, e interesses dos narcotraficantes locais. Tal classificação é realizada com base nos textos de autores da geografia, como Lia Osório Machado e Aiala Colares Couto, e relatórios de investigação pública/notícias da Polícia Rodoviária Federal brasileira disponíveis na plataforma gov.br. O trabalho sugere as diferenças entre as rotas que passam pela fronteira brasileira na Amazônia e Centro-sul do país para, a partir disso, focando nas rotas que ingressam pelo centro-sul, verificar se há diferenças entre as conclusões dos autores previamente citados e os dados coletados. Por fim, os cenários construídos a partir das informações da Polícia Rodoviária Federal e os períodos temporais estudados pelos autores, apresentam pouca diferença, sendo, na prática, uma confirmação de que os trabalhos de mapeamento das rotas observados pelos autores seguem sendo descrições da dinâmica de narcotráfico recente.

Palavras-chave: Fronteira; Litoral; Narcotráfico; Rotas; Polícia Rodoviária Federal.

Abstract: The aim of this article is to compare the geographical dynamics of cocaine trafficking by land routes in Brazil in the first half of the year 2022 with studies that had described the same phenomenon at other times, in order to attest to the continuity of displacement patterns or not. For this purpose, the dynamics of cocaine trafficking routes within Brazil are presented, guided by characteristics such as: predominant mode by region and transportation infrastructure, population concentration, type of terrain, and interests of local drug traffickers. This classification is based on texts by geography authors such as Lia Osório Machado and Aiala Colares Couto, as well as public investigation reports/news from the Brazilian Federal Highway Police available on the gov.br platform. The work suggests differences between the routes that pass through the Brazilian border in the Amazon and the center-south of the country, in order to focus on the routes that enter through the center-south and verify whether there are differences between the conclusions of the aforementioned authors and the collected data. Finally, the scenarios constructed from the information of the Federal Highway Police and the temporal periods studied by the authors show little difference, being, in practice, a confirmation that the mapping works of the observed routes by the authors continue to be descriptions of recent drug trafficking dynamics.

Keywords: Border; Coast; Drug trafficking; Routes; Federal Highway Police.

Resumen: El objetivo de este artículo es comparar la dinámica geográfica del tráfico de cocaína por vías terrestres en Brasil en la primera mitad del año 2022 con estudios que habían descrito el mismo fenómeno en otros momentos, con el fin de comprobar la continuidad de patrones de desplazamiento o no. Con este propósito, se presenta la dinámica de las rutas de tráfico de cocaína dentro de Brasil, guiada por características como: el modo predominante por región e infraestructura de transporte, concentración de población, tipo de terreno e intereses de traficantes de drogas locales. Esta clasificación se basa en textos de autores de geografía como Lia Osório Machado y Aiala Colares Couto, así como en informes de investigación pública/noticias

de la Policía Federal de Carreteras brasileña disponibles en la plataforma gov.br. El trabajo sugiere diferencias entre las rutas que pasan por la frontera brasileña en la Amazonia y el centro-sur del país, para centrarse en las rutas que entran por el centro-sur y verificar si existen diferencias entre las conclusiones de los autores mencionados y los datos recopilados. Finalmente, los escenarios construidos a partir de la información de la Policía Federal de Carreteras y los períodos temporales estudiados por los autores muestran poca diferencia, siendo, en la práctica, una confirmación de que los trabajos de mapeo de las rutas observadas por los autores continúan siendo descripciones de la dinámica reciente del tráfico de drogas.

Palabras clave: Frontera; Litoral; Narcotráfico; Rutas; Policía Federal de Carreteras del Brasil.

Recebido em: 20-06-2023

Aceito em: 22-11-2023

INTRODUÇÃO

A dinâmica das redes de narcotráfico dentro do Brasil, em especial a da cocaína, compõe uma temática sensível de estudos que reflete problemas crônicos de segurança pública. Pelo controle das rotas de narcotráfico e, consequentemente, da teia de mercado que conecta os mais variados crimes e atores. O Brasil, ao longo das últimas duas décadas, consolidou-se como uma das principais plataformas de exportação de cocaína para a África e Europa em função da sua localização geográfica e da sua infraestrutura de transportes. O caminho utilizado por narcotraficantes entre os três principais produtores de cocaína do mundo (Colômbia, Peru e Bolívia) e a costa atlântica da América do Sul também constitui, no Brasil, uma forte cadeia de mercado consumidor, fazendo das cidades brasileiras, além de entrepostos logísticos, destino da droga.

Ao longo das duas últimas décadas, o mercado global e doméstico de cocaína pode servir de indicador para justificar o incentivo que tais organizações detêm para promover suas ações violentas pelo controle de tais redes logísticas. Segundo Allan de Abreu (2018), um quilo da droga pura é adquirido na região de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, a US$ 1 mil, na fronteira com o Brasil já dobra de preço; em São Paulo é negociado a US$ 8 mil, quando chega à Europa vale, pelo menos, US$ 50 mil, o que faz da droga um rentável mercado apesar das apreensões.

Isso valida a amplitude de modelos de organizações criminosas participantes dessa cadeia, desde quadrilhas independentes que operam sofisticadas infraestruturas de transportes com fazendas e aviões (RODRIGUES, 2022; BRASIL, 2000); à guerrilheiros com projetos de Estado que possuem no narcotráfico um meio de financiamento de suas atividades, tais como o *Ejército de Liberación Nacional* (SIERRA, 2016) e o Sendero Luminoso (BERMÚDEZ-TAPIA; SIERRA-ZAMORA, 2021).

Portanto, a compreensão da dinâmica desses corredores pode servir de base para entender a interação dos atores que nela estabelecem seus mercados ilícitos. Como destaca Geraldine Ceballos (2018), a importância de analisar organizações criminosas transnacionais reflete o grau de impacto que tais grupos adquiriram ao se expandirem a partir dos espaços vazios, isto é, terrenos e populações sob baixa capacidade de controle do Estado, a ponto de evoluírem para redes poderosas de caráter transnacional. No recorte utilizado neste trabalho, a amostragem levantada corresponde às apreensões ocorridas entre janeiro e junho de 2022.

Na primeira parte deste artigo, serão detalhados os parâmetros da pesquisa, destacando objetivos, métodos e o argumento empregado. Na segunda parte, será apresentada a dinâmica do narcotráfico de cocaína centrada na participação do Brasil nessa cadeia, destacando as

pesquisas que serviram de parâmetro para o presente estudo. Por fim, a conclusão é apresentada com base no cruzamento de características identificadas no levantamento de 2022 frente ao comportamento apresentado na pesquisa dos autores.

1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste trabalho, pretende-se verificar se as condições acerca do comércio de cocaína no território brasileiro descritas pela Dra. Lia Osório Machado (2003; 2014) e pelo Dr. Aiala Colares Couto (2011; 2017; 2020) se mantém atualmente, à luz das confirmações observadas nos dados frente às premissas observadas pelos autores para sugerir uma classificação da dinâmica logística - mais recente - da cocaína dentro do Brasil por meio de variáveis como: modal, origem, destino e localização da apreensão.

Para tal, essa pesquisa se baseia em estudo bibliográfico dos autores acima citados a fim de descrever os aspectos comuns à referida dinâmica. A pesquisa de Lia Osório Machado, desenvolvida ao longo das décadas de 2000 e 2010, apresenta uma visão histórica baseada nos principais entrepostos e fluxos de narcóticos dentro do Brasil centrados na sua origem pelo volume de produção de insumos. Já a pesquisa de Aiala Couto, focada na Amazônia brasileira, expõe as características regionais e capacidades estratégicas da região que a diferenciam de qualquer outro terreno no continente para o tipo de movimentação utilizado pelos grupos criminosos.

Como suporte, uma outra série de autores, que identificam elementos territoriais na dinâmica do narcotráfico na América do Sul, foi utilizada para confirmar tal mapeamento. Trabalhos como o de Marcos Ferreira e Rodrigo Framento (2020) que estuda Atores Não-Estatais Violentos (ANEVs) na Amazônia brasileira; Bruno Manso e Camila Dias (2018) que explica o desenvolvimento das principais facções criminosas brasileiras; Allan de Abreu (2018) que aponta para a consolidação de uma das principais rotas de narcotráfico internas do Brasil.

A partir do estudo bibliográfico e da consequente descrição do comportamento territorial dos fluxos de cocaína dentro do Brasil, tentar-se-á responder a seguinte pergunta: quais seriam as principais características do deslocamento geográfico das rotas terrestres de cocaína dentro território brasileiro? Aqui é preciso fazer um alerta aos leitores. As atividades de transporte do Crime Organizado Transnacional sejam drogas, insumos, pessoal e pagamentos e outros, é multimodal (aéreo, terrestres e fluvial). Eles podem usar um mesmo modal da Bolívia até o porto de Santos, ou trocaram ao longo do caminho. Este estudo vai focar apenas no modal terrestre.

CC BY NC SA

As premissas verificadas na bibliografia existente indicam que, dentro do território brasileiro, as opções estruturais de transporte ditam a dinâmica utilizada para a atividade logística dos traficantes da cocaína desde a fronteira até seus destinos na costa leste. Mais especificamente, em função da concentração de rodovias no centro-sul brasileiro frente a predominância de rios navegáveis na Amazônia brasileira e variáveis relativas à proximidade dos centros produtores e consumidores, pode-se classificar as rotas de cocaína dentro do brasil em dois tipos: as do Norte (ou da Amazônia) e do Sul (ou do Centro-sul). As do Norte, são predominantemente aquaviárias e seu principal corredor é a Hidrovia Solimões-Amazonas verificada nas pesquisas de autores como Lia Machado (2014), Aiala Couto (2017), Marcos Ferreira e Rodrigo Framento (2019); por sua vez, as do Sul, com relativa presença maior do modal rodoviário, tem como principal exemplo é a chamada “rota caipira”, destacada nos trabalhos de Allan de Abreu (2018), Bruno Manso e Camila Dias (2018) e tratada como um modelo de avaliação no trabalho de Márcio Bonesso (2020).

A origem das rotas facilita sua definição a partir do tipo de modal ingressante na fronteira, todavia, o destino de ambas tende a se homogeneizar em função da demanda dos centros consumidores (grandes cidades concentradas no litoral) e das plataformas utilizadas para exportação da droga (portos e aeroportos dos mesmos grandes centros urbanos).

1.2. Coleta de dados

A coleta do material foi feita a partir da leitura de notícias que relatam ocorrências de apreensões em flagrante e operações das forças policiais brasileiras, retiradas da plataforma oficial do governo federal brasileiro que compila notícias de todas as agências do Estado (gov.br), especificamente as notícias cujo emissor era a Polícia Rodoviária Federal. Sendo extraídos, de cada uma delas individualmente, conteúdo necessário para a tabulação de dados referentes às apreensões de cargas de cocaína no Brasil, no primeiro semestre de 2022.

Foram levantadas todas as notícias referentes a apreensões de cocaína cujo volume apreendido por ocorrência foi superior a 1 quilograma entre 01 de janeiro de 2022 e 30 de junho de 2022, sob critérios que ignoram notícias de balanços de operações; duplicações de ocorrência e relatos cujo volume apreendido não foi informado. Totalizou-se 307 notícias referentes a eventos ocorridos em 150 municípios distintos e que resultaram em 21,642 toneladas de cocaína apreendidas.

Posteriormente, tais ocorrências foram organizadas por data, especificando a condição da carga apreendida (em trânsito ou estocada para venda direta), origem relatada pelo indi-

víduo flagrado (quando ocorrido), destino nas mesmas condições, volume apreendido, modal da apreensão, município onde ocorreu a apreensão, órgão policial responsável pelo flagrante e o endereço eletrônico da notícia.

Dessa maneira, a descrição se fará a partir de três variáveis estritamente ligadas às apreensões de predominância do modal rodoviário (terrestre) e cuja ocorrência se deu sobre cargas de cocaína em trânsito. Dentre os limites identificados durante a coleta de dados, destaca-se a falta de padronização na forma de disponibilização das informações pelas diferentes agências. Por exemplo, os balanços da Polícia Federal e da Receita Federal não discriminam ocorrências, expondo apenas dados processados como o volume total de apreensões de cocaína por ano ou notícias de mega apreensões. Basicamente, todas as notícias classificadas foram formuladas de maneira detalhada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), sendo estas o resultado de operação singular da própria agência ou de situações derivadas de operações conjuntas.

2 O NARCOTRÁFICO COMO PROBLEMA INTERNACIONAL

Como pode ser inferido a partir da leitura de Thiago Rodrigues e Beatriz Labate (2017), a tentativa de alinhamento político global sobre as drogas se consolidou e, como consequência, tomando como complemento outro trabalho de Thiago Rodrigues (et al., 2019), as drogas se tornaram um mercado lucrativo sob o monopólio de grupos criminosos com grande capacidade de gestão dessa cadeia. Por sua vez, as rotas de narcotráfico não são inovadoras, mas se fazem a partir de outros mercados ilícitos (como o contrabando).

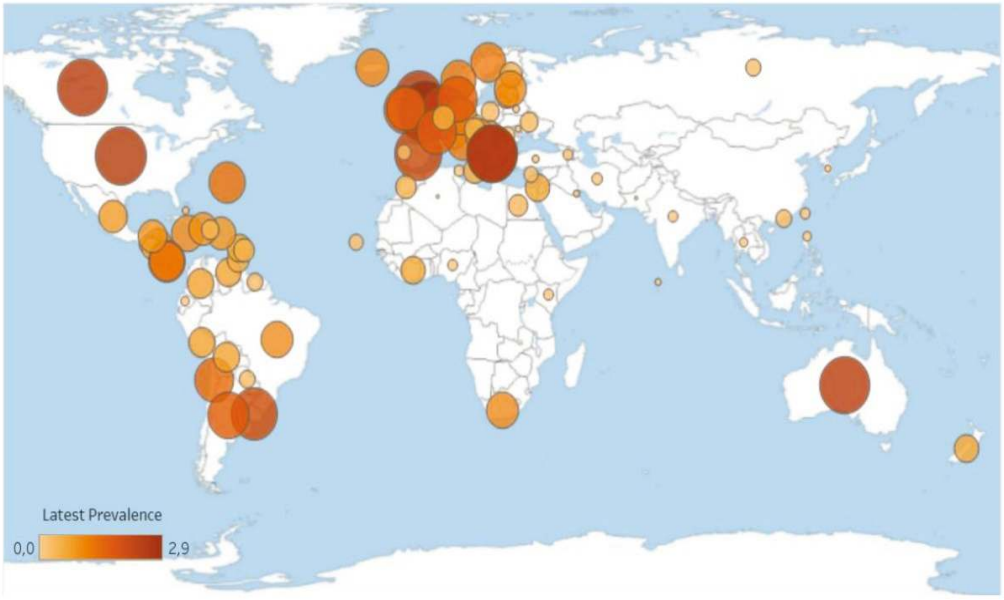
Esse antagonismo em relação à proposta proibicionista da política de combate às drogas e o fomento de mercados sólidos sem o controle dos Estados é sugerido por Taciana Souza e Cássio Calvete (2017). Além dos citados anteriormente, os referidos autores propõem que a cadeia das drogas é uma derivação operacional de logísticas legais ainda de períodos anteriores à onda proibicionista, isto é, antes do século XIX. Estudos como o de Argemiro Procópio Filho e Alcides Vaz (1997), ao tratar da articulação e capacidade de flexibilidade dos grupos narcotraficantes operantes no Brasil, também verificam que sua atividade resulta em uma muito eficaz cadeia de abastecimento com pouco impacto proveniente das movimentações legais de combate a tais atividades.

Esse cenário, quando restrito ao narcotráfico de cocaína, se apresenta concentrado no hemisfério ocidental. Segundo o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes (UNODC), nos últimos dez relatórios mundiais sobre drogas (divulgados anualmente), os Estados

CC BY NC SA

Unidos e a Europa aparecem como os principais mercados consumidores do entorpecente e a América do Sul o principal produtor. Entretanto, praticamente todos os países apresentam-se com um mercado consumidor local presente e, para suprir a demanda, as organizações narcotraficantes gerenciam uma cadeia de suprimentos que tem seu centro nos principais países produtores da folha de coca (Colômbia; Peru e Bolívia) e uma importância estratégica sobre o refino da droga e plataforma de exportação nos países costeiros da América do Sul (em especial Brasil; Venezuela; Equador e Argentina) por onde a maior parte do volume de cocaína ainda é exportada por meios marítimos. (UNODC, 2021).

Figura 01 – Distribuição da prevalência do consumo de cocaína no mundo



Fonte: UNODC (2021)

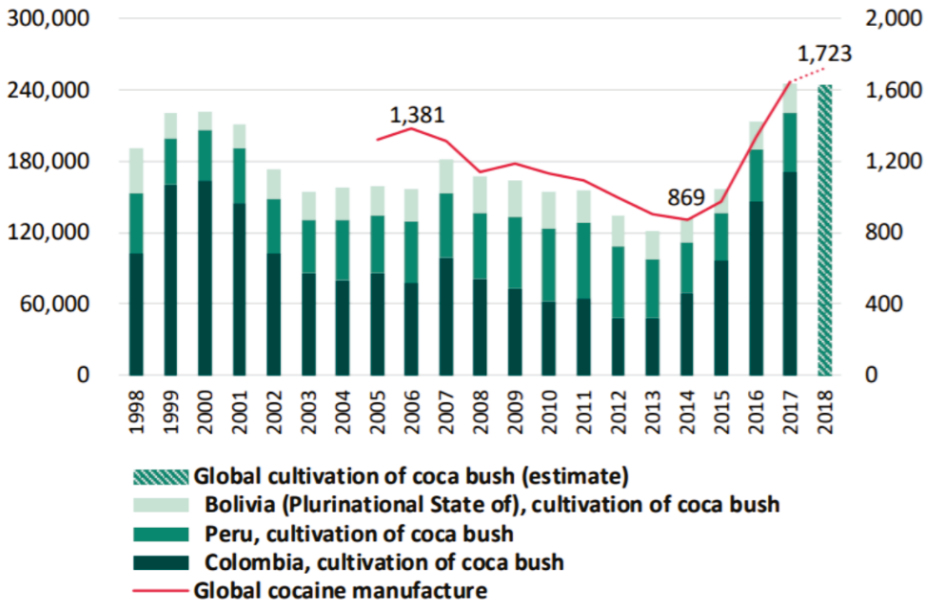
Essa configuração logística perpassa, basicamente, três etapas: produção de insumos, refino e transporte. Tratando cada uma delas separadamente, entende-se a importância de cada local onde há prevalência de ocorrência.

2.1. Produção de Insumos

De acordo ainda com a Organização das Nações Unidas (UNODC, 2020), a cocaína depende de dois elementos principais: a folha da coca e de aditivos químicos. A folha da coca é um insumo natural dos países andinos e, por consequência, tem sua produção centrada na

Colômbia, Peru e Bolívia. Trata-se de um produto rudimentarmente consumido por populações tradicionais e, sua produção em si, não configura um crime (BARRETO, 2013); entretanto, por se tratar de um item basilar na cadeia do entorpecente em questão, sua produção acaba se tornando um indicador sobre o qual se especula as capacidades de produção dos narcotraficantes.

Gráfico 01 - Cultivo global de coca por área plantada em hectares e produção



Fonte: World Drug Report – Caderno 3 - 2020

Por sua vez, ainda de acordo com o UNODC (2021), os insumos químicos são produtos cuja utilidade permeia o âmbito legal e ilegal. Isso implica dizer que, assim como a produção da folha de coca, a presença desses insumos químicos em si, não configura um crime; no entanto, tais itens são fiscalizados a fim de estimar a utilização destes com fim ilícito, tal como explica o artigo de Luis Oliveira e Sandrine Wagner (2013). No caso desses insumos, sua origem é variada, uma vez que a indústria química de países vizinhos aos produtores facilita a supressão de sua demanda. O Brasil, como apresentado por Lia Osório Machado (2003), funciona como fornecedor de insumos químicos em um sistema de mão-dupla no qual o retorno desse fornecimento se dá, principalmente, em pasta-base de cocaína.

2.2. Refino

O refino da cocaína é a etapa desta grande cadeia de suprimentos que melhor representa o modo de operar das quadrilhas, uma vez que a droga é refinada ao longo de seu transporte também. Das áreas rurais onde se cultiva a folha de coca, é baixa a porcentagem de produção de cocaína refinada. Esse processo permeia mais de uma organização e costuma ser adaptado para ser realizado em pequenas células produtivas (os chamados "laboratórios clandestinos") instalados de modo a evitar a possibilidade de descoberta por parte das autoridades policiais de cada país, tanto em áreas pouco habitadas como em regiões urbanizadas (DE SOUSA; PFRIMER, 2021).

De acordo com Aiala Couto (2011) a partir de dados da ONU, a maior parte dos laboratórios de processamento da coca estão localizados nos três grandes países produtores, mas não restrito a eles; portanto, é nos países amazônicos onde a produção da cocaína é mais expressiva (Colômbia, Peru, Bolívia, Brasil e Venezuela, por exemplo), sendo mais comum a existência de laboratórios clandestinos escondidos no interior da floresta. Uma vez que se trata de regiões de difícil acesso e de áreas expressivamente difíceis de consolidar uma fiscalização efetiva rotineiramente.

No entanto, a forma como isso se desenvolve muda de país para país de acordo com o modo de operar dos narcotraficantes e da participação territorial na cadeia transnacional. Como já destacado pelo trabalho de Adriano de Sousa e Matheus Pfrimer (2021), a forma como está estruturada geograficamente a cadeia de distribuição de cocaína influencia na maneira pela qual as quadrilhas locais manobram suas cargas, impactando no preço, no modo de estocagem e, consequentemente, nos padrões de processamento (incluindo o refino).

Por exemplo, na Colômbia, onde o interior do país possui enclaves fortemente defendidos por grupos de guerrilheiros que se beneficiam dos lucros do sistema de produção de cocaína e outras drogas, a capacidade do Estado colombiano de desarticular tais laboratórios é reduzida e, portanto, as instalações dos narcotraficantes adquirem proporções maiores do que pequenos laboratórios escondidos, isto é, as estruturas possuem um caráter permanente mais aparente (RODRIGUEZ, 2008). Isso difere dos "laboratórios" encontrados no Brasil ou próximo dele, onde, em virtude do risco de perda de grande volume do produto, as quadrilhas montam estruturas pensadas para serem rapidamente abandonadas diante do risco iminente de encontro de forças policiais, tal como exemplifica Michelle Dias (2015) ao citar operações da Polícia Federal brasileira em conjunto às forças de segurança peruanas.

No Brasil, de acordo com a professora Lia Osório Machado (2014, p. 128), ao longo dos anos 1990, foi verificado um aumento expressivo de número de laboratórios de refino da droga no Acre, Rondônia e Amazonas, com pasta-base de cocaína oriunda da Colômbia e, se-

CC BY NC SA

cundariamente, do Peru. Portanto, o processo de refino da cocaína costuma ser distribuído geograficamente de maneira mais ampla do que o de produção da folha de coca; e isso é visível diante do volume de apreensões existentes sobre variações da cocaína, tais como a "pasta-base de cocaína''. Fora do continente sul-americano, entretanto, vê-se poucos relatos da presença de laboratórios clandestinos de cocaína quando comparado à referida região. A cocaína exportada para os grandes centros consumidores (Estados Unidos e Europa) costuma atravessar os oceanos com alto grau de pureza (UNODC, 2021).

2.3. Transporte

Por fim, como já introduzido por Adriano de Sousa e Matheus Pfrimer (2021), o transporte e o refino da cocaína dentro da América do Sul costumam ocorrer de forma simultânea; enquanto, ao sair do continente, as cargas da droga apresentam volumes majoritariamente prontos para consumo, ou seja, pequenos carregamentos. Isso ocorre devido à distribuição geográfica da demanda. O reflexo dessa afirmação aparece nos dados sobre apreensões de cocaína (UNODC, 2021), o volume de cocaína apreendida fora da América do sul é, praticamente, de droga refinada pronta para consumo, enquanto, dentro do continente sul-americano há apreensões de derivados e insumos da droga em condições variadas (VAZ, 2019). Dentro do continente sul-americano, os volumes de cocaína são produzidos e refinados tanto para a exportação quanto para atender às demandas internas. E esse processo de refino e distribuição costuma ocorrer dentro dos países produtores dos insumos e dos principais países de trânsito (DE SOUSA; PFRIMER, 2021).

Figura 02 - Principais fluxos de cocaína no mundo



Fonte: World Drug Report – Caderno 4 (2022)

Entre os países sul-americanos, o Brasil, principalmente na última década, se destaca como o principal consumidor de cocaína em volume bruto de usuários e, ao mesmo tempo, como a mais importante plataforma de exportação transatlântica (UNODC, 2015; VAZ, 2019). Enquanto países como Equador, de onde saem grandes volumes de droga rumo aos Estados Unidos pela costa do Oceano Pacífico, não se configura como grande consumidor; sendo, basicamente, uma alternativa logística aos narcotraficantes (UNODC, 2010).

Portanto, para chegar aos Estados Unidos e à Europa, os grandes volumes de cocaína refinada na América do Sul precisam sair da região andina, onde as folhas de coca são produzidas, e ser refinado em um processo que inclui seu deslocamento clandestino até os litorais dos países atlânticos (Colômbia, Brasil, Venezuela, Argentina e as Guianas) e pacíficos (principalmente, Colômbia, Equador e Peru), e, nesse caminho, precisa abastecer os centros locais de consumo da droga (concentrados especialmente nos grandes centros urbanos do continente) (UNODC, 2021).

Essa dinâmica de transportes também detém um elemento destacável, a transnacionalidade. É nas fronteiras desses países produtores e de trânsito que, segundo Adriano de Sousa e Matheus Pfrimer (2021) observa-se a maior atividade de compra e venda desses volumes de drogas no atacado e varejo, uma vez que as diferenças jurídicas e monetárias entre os países dificultam as ações policiais sobre tais grupos atuantes na região. Entre as explicações possíveis para esse fenômeno, destaca-se o fato de se tratarem, majoritariamente, de fronteiras pacíficas no sentido estatal do termo, como explicado por Arie Kacowicz (et al., 2020)[1].

3 A DINÂMICA INTERNA DO NARCOTRÁFICO DE COCAÍNA NO BRASIL

O território brasileiro possui 8.514.876 quilômetros quadrados de área que se reflete nos seus 16.885,7 quilômetros de fronteira compartilhada com 10 países (BRASIL, 2022) e nos seus 7.367 quilômetros de litoral (VITTE, 2003). Características que fazem do Brasil, segundo a Política Nacional de Defesa:

1 Segundo Arie Kacowicz (et al., 2020), o fato de as fronteiras sul-americanas serem pouco impactadas por conflitos tradicionais faz com que os Estados consolidem sua presença na fronteira com menos potenciais bélicos quando comparados à circunstâncias nas quais haveria ameaça de guerra e, portanto, se preocupem menos em interferir no tráfego humano na sua região de fronteira. Comparativamente, sugere-se que isso aumente as oportunidades de atores não-estatais, eventualmente, criminosos, de agir na região.

> Ao mesmo tempo continental e marítimo, equatorial, tropical e subtropical, de longa fronteira terrestre com quase todos os países sul-americanos e de extenso litoral e águas jurisdicionais – confere ao País profundidade geoestratégica e torna complexa a tarefa do planejamento geral de defesa (BRASIL, 2016).

Tal território, habitado por cerca de 211 milhões de pessoas, majoritariamente concentradas em 5.570 municípios (IBGE, 2022), possui a maior parte da população, bem como boa parcela dos municípios, localizados próximos ao litoral ou no interior sul do país. Isso resulta de aspectos da ocupação territorial ao longo da história e implica na distribuição da infraestrutura de transporte disponível no país. Uma vez concentrando a maior parte da população e distribuição de cidades, o Centro-Sul brasileiro dispõe também da maior malha rodoviária e ferroviária do país; em contrapartida, a Amazônia brasileira, embora conte com uma malha rodoviária, possui sua principal infraestrutura de transportes baseada nos portos fluviais e meios navegáveis (DOS SANTOS, 2009; MARIN, 2004).

Sabendo que a logística da cocaína dentro do Brasil se faz sobre as mesmas infraestruturas de transporte de passageiros e cargas legais, como explica Lia Osório Machado (2014), pode-se dizer que, o comportamento dos narcotraficantes na Amazônia e no Centro-Sul possui características que os diferenciam, em virtude dessas condições e, consequentemente, estabelecem modos de operação distintos.

O mesmo trabalho de Lia Osório Machado (2014) apresenta os conceitos de “rota” e “corredor”. Este último diz respeito a vias de deslocamento de pessoas e cargas cuja possibilidade de alternativas (em relação à origem e destino) se fazem escassas. Pode-se dizer, portanto, que a estrutura de transportes fluviais da Amazônia Brasileira, em função do fato de ser, praticamente, o único ou o melhor meio de acesso massivo à maior parte das cidades e, consequentemente, da população da região, são corredores (MACHADO, 2014).

Em contrapartida, uma rota diz respeito a um caminho utilizado para o fluxo de pessoas ou cargas a partir de uma origem com um destino sem necessariamente configurar única alternativa para tal deslocamento. No caso da malha viária do Centro-Sul do país, pode-se verificar a existência de uma série de caminhos utilizados pelos narcotraficantes, uma vez que, a possibilidade de caminhos reconhecidos ou não passíveis de serem utilizados para ligar a fronteira à São Paulo, por exemplo, fazem desse fluxo uma rota (MACHADO, 2014).

Portanto, a primeira diferença entre a logística de narcotráfico de cocaína que usa a fronteira norte do país como ponto de entrada e a que utiliza a fronteira sul, está nas opções viárias disponíveis. Como podemos observar pelo trabalho de Alex das Neves e Fernando Ludwig (2022), enquanto a rota do Centro-sul utiliza, com mais frequência, o grande volume de

CC BY NC SA

estradas para o transporte ilícito quando comparado às rotas do norte, a rota da Amazônia dispõe dos rios da bacia amazônica como principal opção de deslocamento, embora, em ambas, seja identificada a utilização de todos os modais de transporte pelas quadrilhas (aéreo, terrestre e aquaviário).

Isso implica na forma como o Estado brasileiro dispõe seus meios de fiscalização. Enquanto, no Centro-sul Sul há um esforço equilibrado entre os diferentes modais, na Amazônia o foco está nos terminais portuários de passageiros, nas abordagens embarcadas, no controle de pontos de fronteira e do espaço aéreo (MACHADO, 2014); embora, a fiscalização se faça em todos os entrepostos com grande fluxo de pessoas e cargas, independentemente do modal.

A região amazônica brasileira faz fronteira com os três maiores produtores da folha de coca, no entanto, está distante dos principais centros consumidores do Sudeste e plataformas de exportação a partir desta região do país. A configuração contrária disso se faz sobre o Centro-sul brasileiro. O Centro Oeste faz fronteira direta apenas com a Bolívia e Paraguai, mas a maior densidade de centros urbanos e modais de transporte possibilita uma maior quantidade de rotas. Esse fato diferencia as rotas do Centro-sul e da Amazônia brasileira na proximidade para com os centros produtores das drogas e principais centros consumidores/exportadores (COUTO, 2020).

No caso das rotas da Amazônia brasileira, o grande volume de drogas costuma ser refinado, distribuído, processado para produção de derivados e revendido pela região ao longo de uma viagem que parte da fronteira (especialmente com a Colômbia) e destina-se às grandes metrópoles da Amazônia presentes na hidrovia Solimões-Amazonas (Belém do Pará e Manaus principalmente), de onde são distribuídas para o restante do país e seu transbordo para outros modais com destino ao exterior (COUTO; OLIVEIRA 2017; COUTO, 2020).

No caso das rotas do centro sul, como explica Camila Dias e Edgar Dias (2021), a cocaína, antes de chegar ao Brasil, pode passar por outro intermediário (o Paraguai) e, ingressa no país há uma distância muito menor dos grandes centros do litoral e dos portos do Sudeste e do Sul do país; mais próxima do mercado consumidor local e com menos distância para percorrer até a plataforma de exportação.

Vale destacar ainda a importância do nordeste brasileiro na logística criminosa das facções. Embora a região não se integre restritamente à uma das duas rotas aqui apresentadas, a região possui destaque pelos portos, localizados mais próximos dos destinos de interesse das facções para a exportação de cocaína, fato que é apresentado por Aiala Couto e Isabela Oliveira (2017). Além desse aspecto, esta se destaca por ser uma região estratégica em função de outros dois fatores: a produção de maconha e a importação de armas.

CC BY NC SA

Segundo Lincoln Gakiya, promotor do Ministério Público; o Nordeste é utilizado por integrantes das facções como refúgio, uma vez que é mais difícil de rastrear indivíduos na região pela movimentação turística do local, mas também interessa às facções pelo fato de, em Pernambuco, haver o Polígono da maconha e uma rota pré-estabelecida de importação de armas do Suriname (MARINHO et al., 2019).

A relação entre os corredores de transporte de cargas e pessoas e a utilização destes pelo Crime Organizado para a logística de itens de procedência ilegal é notada desde os anos 1990. Os estudos de Rebeca Steiman (1995) destacam a utilização dos corredores como via de mão dupla para o abastecimento da cadeia de suprimentos relacionada ao narcotráfico. Por sua vez, Argemiro Procópio Filho e Alcides Vaz (1997) destacam a associação existente entre a rede de narcotráfico e uma série de outros crimes previamente e contemporaneamente atuantes, incorporando, portanto, à mesma estrutura logística do contrabando de ouro, madeira, tráfico de armas, bens de consumo roubados e afins; sustentado e gerido por uma rede de quadrilhas relacionadas com estruturas mafiosas globais e que, no Brasil, compõem uma estrutura de comando "menos hierarquizada que a dos quartéis tradicionais."

Aiala Couto e Isabela Oliveira (2017) atribuem tal capacidade à facilidade com a qual as redes de narcotráfico (e outros crimes) se adaptam à "inércia do semiurbano". Esse fato também é verificado por Lia Osório Machado (2014), onde sugere também a existência de uma deficiência gestora do Estado sobre a região devido ao distanciamento das instituições frente às demandas locais. Para a autora supracitada,

> O conhecimento do terreno e o potencial de manipulação das escalas de organização territorial explicam o poder e a rapidez de adaptação da economia de cocaína às mudanças da relação entre negócios legais e ilegais. [...] A visão desenvolvimentista econômica oficial, por ser 'desde o alto' do aparato governamental, se abstrai da população do terreno (o espaço vivido), enquanto o negócio ilegal e visão 'desde baixo' (MACHADO, 2014).

Diante disso, temos um cenário que apresenta o Estado como uma instituição que, apesar dos esforços de estabelecer presença na região por seus meios de segurança, tais como o Programa Calha Norte (1986) e o Sistema de Proteção e Vigilância da Amazônia SIPAM/SIVAM (2001), foi insuficiente acerca das atividades ilícitas transnacionais. Nesse mesmo contexto, os vazios demográficos facilitam a cooptação de agentes locais (especialmente os ribeirinhos), transformando-os em um problema de fiscalização, uma vez que o Estado é incapaz de se fazer onipresente (COUTO; OLIVEIRA, 2017).

CC BY NC SA

4 APRESENTAÇÃO DOS DADOS E RESULTADOS

Baseando-se nas cidades citadas nas notícias (gráfico 2) podemos observar que, os locais destacados como municípios onde ocorreram os flagrantes concentram-se no centro-sul e nordeste brasileiros. Com tendência a se aproximar da fronteira e dos portos da bacia amazônica quando se trata da origem e tendendo a serem mais distribuídos ao litoral e grandes cidades da costa os locais de destino. Portanto, de maneira geral, a dinâmica do narcotráfico de cocaína no centro-sul brasileiro foi pouco impactada pelas mudanças sistêmicas das últimas décadas, conservando os contornos observados anteriormente pelos pesquisadores Aiala Couto e Lia Osório Machado.

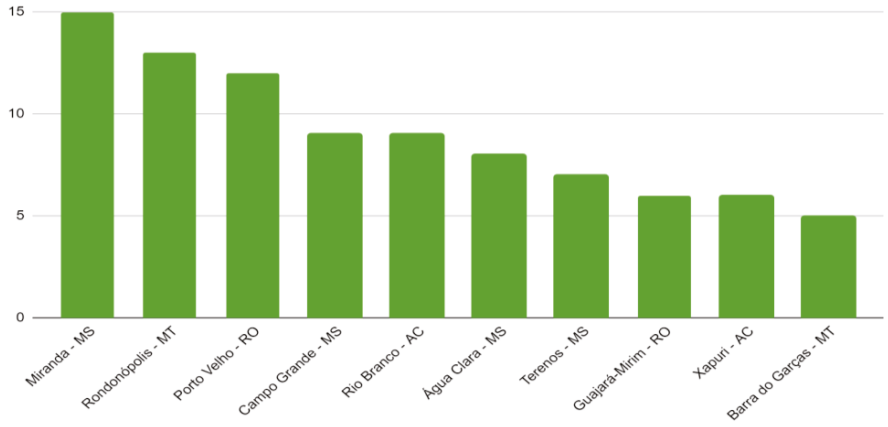
Os municípios onde ocorreram os flagrantes e apreensões indicam a distribuição geográfica das rotas, sugerindo os corredores potencialmente mais utilizados. Levando em consideração os locais onde ocorreram as apreensões, destaca-se que 150 municípios diferentes foram catalogados, sendo Miranda, no Mato Grosso do Sul, o mais frequente.

Ao longo da pesquisa, foram verificadas algumas limitações referentes ao levantamento de dados. Das 307 notícias coletadas, em menos da metade foi possível identificar origem, destino da carga de cocaína, desse total, foram catalogados 172 casos onde a origem da carga foi relatada e 187 sobre o destino das mesmas.

Dentre as origens por município, Corumbá, no Mato Grosso do Sul, é a mais citada. Em 16 casos dos 172, o local de origem não foi especificado por cidade, sendo citado o Estado de onde provinha a carga, sendo os três principais apresentados: o Mato Grosso (3 casos); Acre (2 casos) e Mato Grosso do Sul (2 casos). Em outros 8 casos (representativo dessa amostra), a origem referia-se à fronteira. Dentre estes, a Bolívia figurava como o país mais citado (6 casos), Paraguai e Peru completam a lista com um caso para cada.

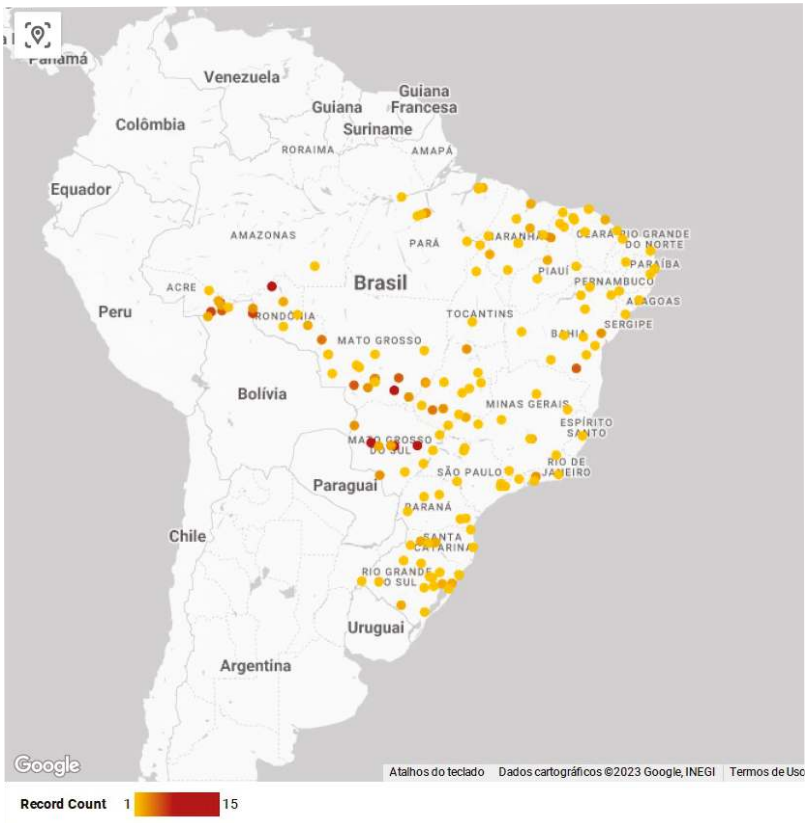
CC BY NC SA

Gráfico 02 – Número total de apreensões por cidade



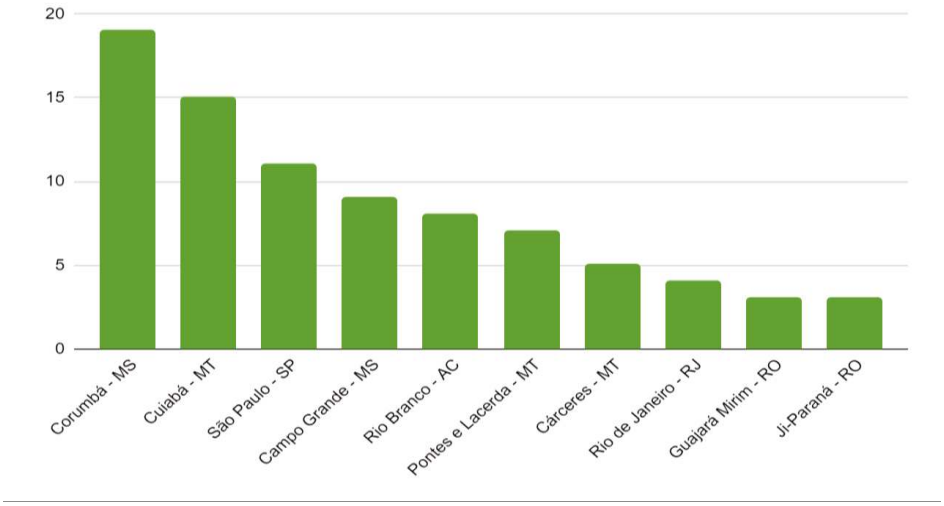
Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Figura 3 - Municípios onde ocorreram apreensões por concentração de ocorrências



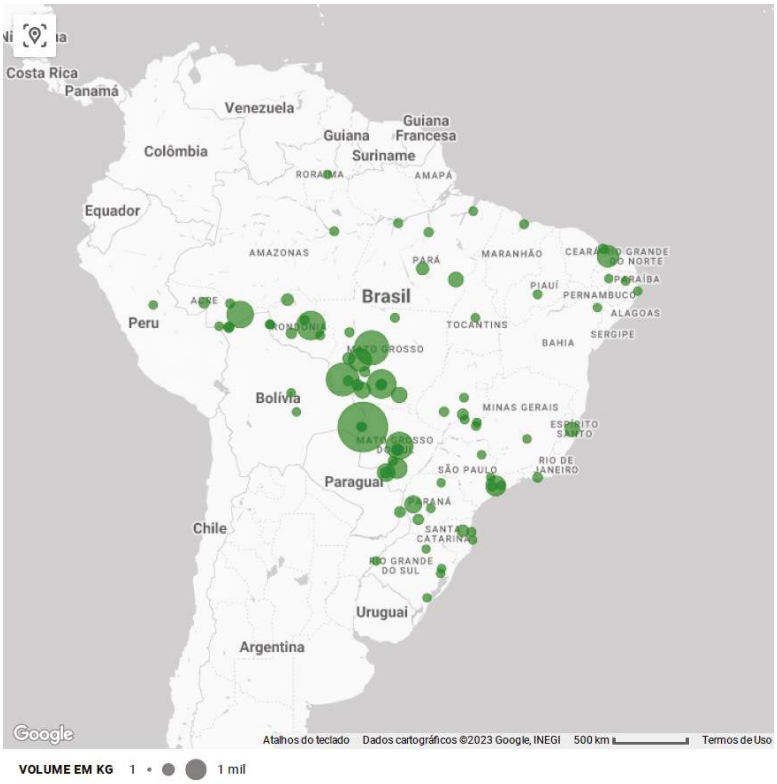
Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022

Gráfico 03 – Principais origens das cargas de cocaína por números de ocorrências



Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Figura 04 - Principais locais de origem das cargas de cocaína relatadas por volume total apreendido

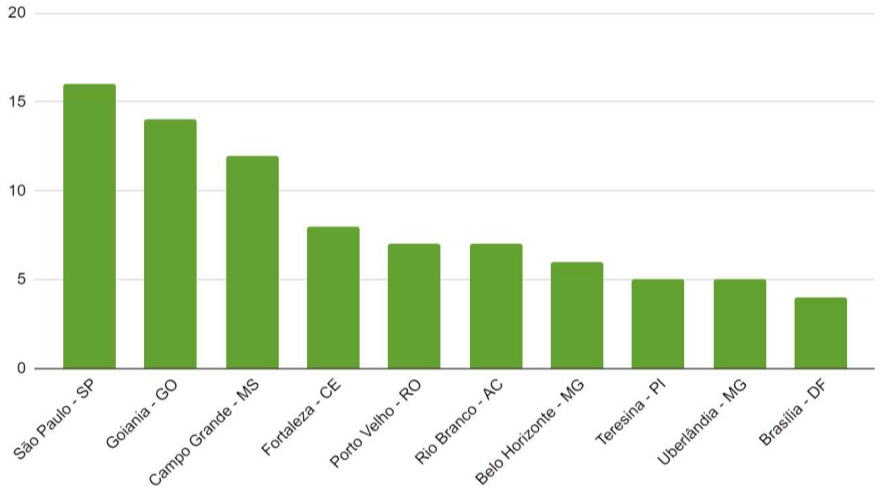


Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Quanto ao destino, a cidade de São Paulo aparece como a principal por número de ocorrências dentre 81 municípios. Além dos 81 municípios, cinco estados são alegados de maneira genérica como destino das cargas em 9 casos, sendo São Paulo o estado mais apresentado dessa maneira (5 notícias), Ceará, Goiás, Maranhão, e Rio Grande do Norte, cada um com 1 evento, completam a lista. Dois destinos internacionais ainda são citados nos acontecimentos em dois casos diferentes: o Uruguai e a capital holandesa: Amsterdã.

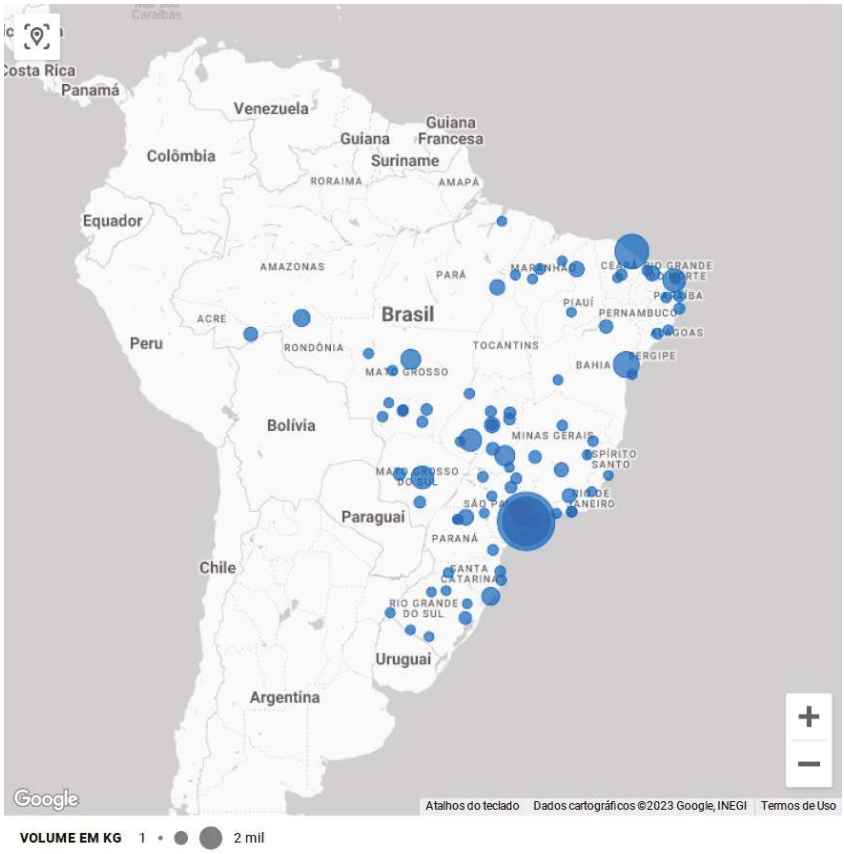
Por fim, levando em consideração o volume das cargas apreendidas nos episódios, a principal destinação da cocaína é o estado de São Paulo, tanto nas circunstâncias onde a unidade federativa aparece de maneira geral como nas situações onde é especificado o município de destino, o estado de São Paulo e sua capital somam os principais volumes.

Gráfico 04 – Principais destinos relatados das cargas de cocaína por número de ocorrências



Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Figura 05 – Principais destinos relatados das cargas de cocaína dentro do Brasil por volume total apreendido



Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Enfocando as 10 maiores apreensões localizadas na amostragem, cujas informações de origem e destino da droga foram identificadas (seja por meio de interrogatórios para com os detidos ou por meio de investigações prévias da polícia), apresentam situações cujo volume de droga apreendida foi superior a 260 quilogramas em cada ocorrência.

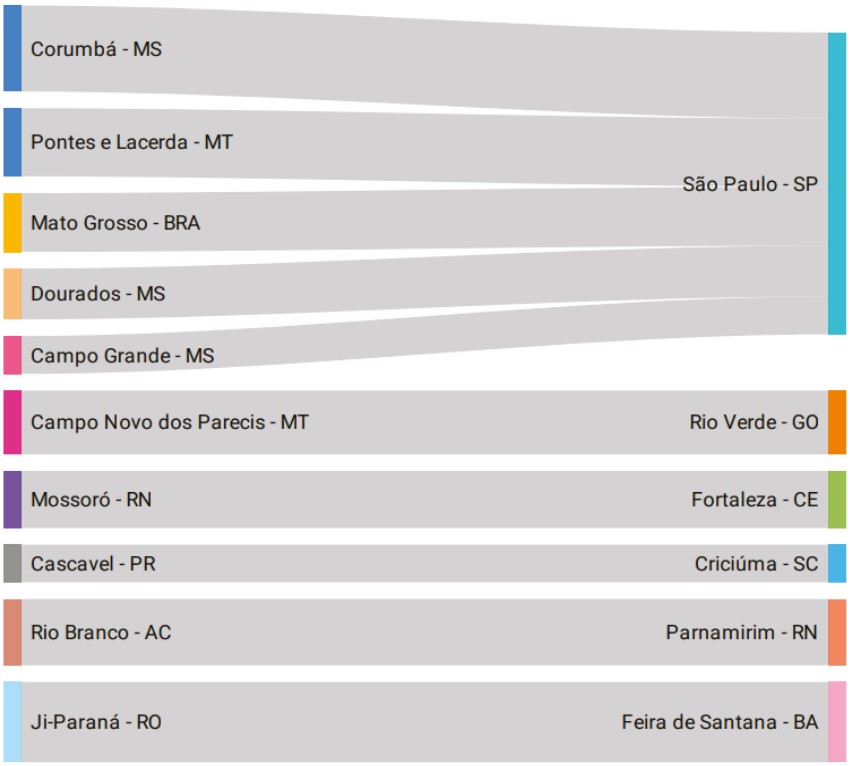
Quadro 01 – Seleção das 10 maiores apreensões do recorte analisado cuja origem e destino foram relatadas

	SITUAÇÃO	ORIGEM	DESTINO	VOLUME EM KG	MODAL	LOCAL DE APREESÃO
				#REF!		
15/04/2022	Em trânsito	?	?	807	Terrestre	Rondonópolis - MT
08/04/2022	Em trânsito	?	?	609	Terrestre	Pimenta Bueno - RO
15/06/2022	Em trânsito	Corumbá - MS	São Paulo - BRA	607	Terrestre	Terenos - MS
03/06/2022	Em trânsito	?	?	592	Terrestre	Joinville - SC
19/02/2022	Em trânsito	Ji-Paraná - RO	Feira de Santana - BA	567	Terrestre	Feira de Santana - BA
14/01/2022	Em trânsito	?	?	500	Terrestre	Rondonópolis - MT
30/03/2022	Em trânsito	Pontes e Lacerda - MT	São Paulo - BRA	481	Terrestre	Porangatu - GO
26/05/2022	Em trânsito	Rio Branco - AC	Parnamirim - RN	468	Terrestre	Poconé - MT
25/03/2022	Em trânsito	Campo Novo dos Parecis - MT	Rio Verde - GO	450	Terrestre	Rio Verde - GO
27/04/2022	Em trânsito	?	?	440,4	Terrestre	Seringueiras - RO
26/01/2022	Em trânsito	Mato Grosso - BRA	São Paulo - BRA	415,14	Terrestre	Várzea Grande - MT
05/03/2022	Em trânsito	?	?	404	Terrestre	Barreiras - BA
30/05/2022	Em trânsito	Mossoró - RN	Fortaleza - CE	402	Terrestre	Aracati - CE
12/05/2022	Em trânsito	?	?	401,85	Terrestre	Alto Garças - MT
28/01/2022	Em trânsito	?	Sinop - MT	368,6	Terrestre	Tangará da Serra - MT
04/02/2022	Em trânsito	?	?	360	Terrestre	São Miguel dos Campos - AL
29/01/2022	Em trânsito	Dourados - MS	São Paulo - SP	358,8	Terrestre	Ivinhema - MS
03/06/2022	Em trânsito	?	?	297	Terrestre	Benevides - PA
10/05/2022	Em trânsito	?	?	276,38	Terrestre	Santa Inês - MA
20/02/2022	Em trânsito	Campo Grande - MS	São Paulo - SP	267,1	Terrestre	Água Clara - MS
24/03/2022	Em trânsito	Cascavel - PR	Criciúma - SC	266	Terrestre	Joaçaba - SC

Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Dentro desse contexto, observa-se como principal destino, em volume da droga, a cidade de São Paulo e outras cinco cidades; três na região nordeste (Parnamirim - RN, Fortaleza - CE e Feira de Santana - BA); uma na região sul (Criciúma - SC); e uma na região centro-oeste (Rio Verde - GO).

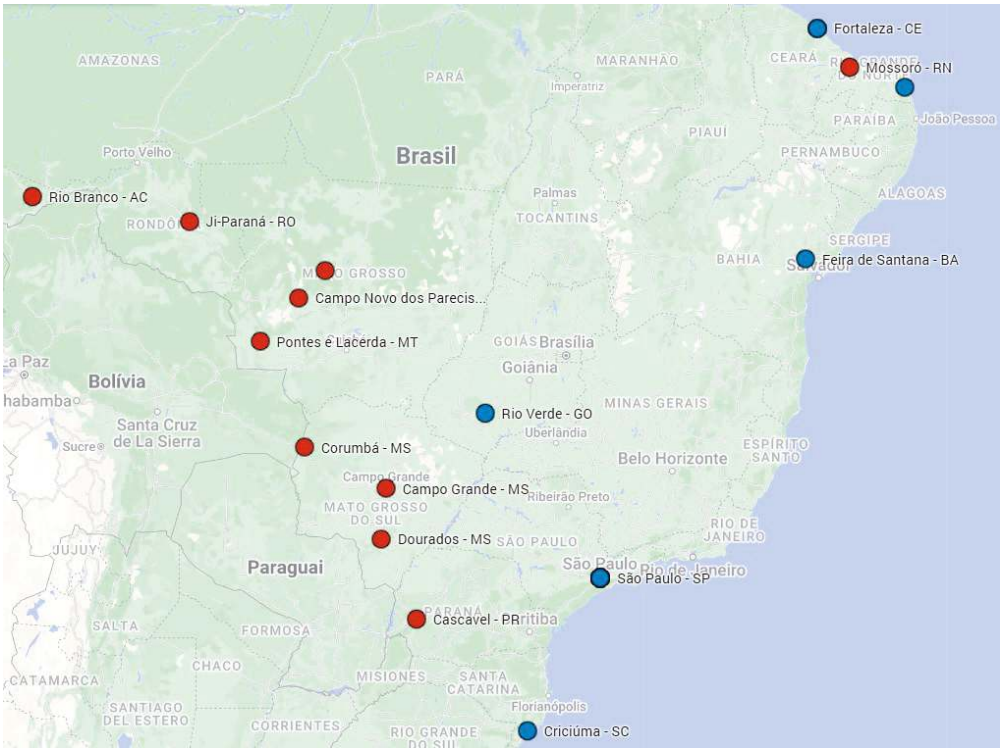
Gráfico 05 – Concentração correlata de origem e destino dos principais volumes de cocaína (superiores a 260 quilogramas por apreensão)



Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Um aspecto relevante sobre o destino das cargas diz respeito à disposição das cidades destino e origem. À exceção de Mossoró - RN, as cidades e Estados relatados de origem dos grandes carregamentos encontram-se dentro ou próximas da faixa de fronteira. Especialmente a região de fronteiriça com a Bolívia (grande produtor de cocaína) e com o Paraguai (um importante atravessador). Enquanto as cidades destino, com exceção de Rio Verde - GO, são as demais se localizam próximas ao litoral ou ainda à São Paulo - SP, um dos maiores mercado consumidor e centro de distribuição regional da droga.

Figura 06 **– Origens (em vermelho) e destinos (em azul) dos principais volumes de cocaína (superiores a 260 quilogramas por apreensão)**



Fonte: Elaborado pelos autores com base em Plataforma gov.br (amostragem de apreensões da PRF jan-jun/2022)

Em função desses dados, podemos estabelecer a predominância das ocorrências terrestres no Centro-Sul e Nordeste brasileiros em comparação à região norte. Tais episódios, embora apresentem limitações para que se possa inferir os parâmetros que caracterizam as rotas utilizadas pelas organizações. Em função da não identificação de evidências que indiquem a utilização de outros modais (aéreo e aquaviários), expõem um fluxo geograficamente definido e corrobora com as premissas estudadas acerca da importância estratégica que cada região possui para o narcotráfico de cocaína. Consequentemente, ilustram os motivos que levam as quadrilhas a operar essa cadeia da forma como operam.

Algumas características observadas também por meio do levantamento não ganham relevo nos dados tabulados. Contudo, cumpre registar que as operações das quadrilhas narcotraficantes lançam mão de grande contingente de populações vulneráveis, coagidas financeiramente em sua maioria para realizar o transporte de quantias modestas da droga. Isto é,

grande parte das ocorrências listadas neste trabalho são derivadas da fiscalização dos agentes da Polícia Rodoviária Federal em coletivos e veículos de transporte de passageiros nos quais foram identificadas *mulas*[2] e pequenas cargas de cocaína. Poucas ocorrências foram derivadas de grandes operações e, o recorte da pesquisa ter limitado a coleta de dados a apreensões superiores a 1kg por ocorrência, exclui a maior parte da série de situações onde os traficantes identificados pertenciam à cadeia de vendas locais da droga (varejo).

Da mesma maneira, quando recortado apenas os 10 maiores volumes apreendidos cuja origem e destino foi averiguada, a dinâmica de atravessamento das cargas fronteira-litoral é quase totalmente corroborante. Os destinos apresentam-se como cidades com grande mercado consumidor da droga (em especial São Paulo) e cidades próximas a infraestruturas portuárias, podendo indicar a intenção das quadrilhas em exportar as grandes cargas de narcóticos.

Tais informações servem para ilustrar uma variável qualitativa dessa pesquisa: o fluxo de drogas a partir da fronteira beneficia-se de um contingente populacional distante dos grandes centros que, em função de determinadas condições de vulnerabilidade, oportunidade e aspectos de eventual desinformação, contribuem para uma rede logística do crime organizado transnacional que funciona a partir de uma dinâmica segregada da fronteira.

CONCLUSÃO

Verificando os dados coletados referentes ao início do ano de 2022 e avaliando sobre a distribuição geográfica das rotas de narcotráfico identificadas pelos pesquisadores Lia Machado (2003; 2014) e Aiala Couto (2011; 2017), seus respectivos grupos de pesquisa e apontamentos do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes, pode-se concluir que, determinados elementos por eles mapeados cumprem as expectativas acerca da dinâmica do deslocamento geográfico das cargas de cocaína dentro do território nacional nos dias atuais.

Embora a amostragem de dados utilizada para essa pesquisa apresente suas limitações (principalmente acerca do detalhamento de outros modais), o fenômeno do deslocamento das cargas de cocaína segue o fluxo de origem e destino observado desde o início desse tipo de produção. A amostragem também corrobora com as pesquisas prévias no que tange ao fato do

2 O termo “mula” é empregado para se referir às pessoas que, a serviço dos traficantes, operam diretamente o transporte de drogas em pequenas quantidades e grandes distâncias, geralmente cooptados pelas quadrilhas de maneira coercitiva ou mediante pagamentos. Usualmente, tais “mulas” são indivíduos em condições de vulnerabilidade e com relativo grau de ingenuidade que, dadas essas circunstâncias, são explorados de maneira quase descartável pelos operadores do sistema logístico do narcotráfico. (FAÉ, 2020)

CC BY NC SA

Brasil ser um ponto de contato entre o mercado consumidor europeu e os produtores andinos além de tais cadeias logísticas abastecerem o mercado interno demandado. A existência de relativa concentração de cidades como originárias de cargas apreendidas na fronteira frente aos municípios de destino majoritariamente litorâneos sugere um fluxo de abastecimento que inicia do Oeste para o Leste.

Outra característica observada pelos pesquisadores previamente e constatado na amostragem é a disparidade do uso do modal rodoviário entre o norte do país e as outras regiões. As rodovias utilizadas concentram-se no Centro-Sul, embora estados do Norte do país interligados à malha rodoviária do Centro-Oeste e Nordeste aparecem com maior frequência (é o caso do Acre e Rondônia, por exemplo), como apresentado em mapeamento de Aiala Couto, e fato que corrobora com o nosso argumento.

Os aspectos pouco apresentados nos trabalhos dos autores e que podemos observar na amostragem dizem respeito à dinâmica da rota de abastecimento próximo ao litoral. As conclusões dos estudos anteriores sugerem apenas que os objetivos dos narcotraficantes estão em abastecer os grandes centros urbanos em especial os próximos ao litoral por questões de concentração populacional (logo, grandes mercados consumidores) e em função da infraestrutura de transportes (portos e aeroportos) utilizados para exportação das cargas.

Todavia, isso pode sugerir que o fluxo oeste para leste do narcotráfico, que observamos próximo à fronteira, se conserva ao longo de todo o trânsito pelo território brasileiro até o litoral, quando, na verdade, a dinâmica norte-sul, seguindo o litoral brasileiro para o abastecimento das malhas urbanas e vetores contrários ao fluxo original observado, principalmente em função de deslocamentos radiais a partir de grandes centros distribuidores como São Paulo, também são observados nos casos da amostragem.

Em outras palavras, como verificados no mapeamento exposto, a concentração de cidades na fronteira como ponto de partida em comparação aos destinos mais distribuídos pelo território nacional, podem sugerir uma dinâmica de ingresso da cocaína mais homogênea do que os fluxos próximos ao litoral, ou, a medida em que as cargas de drogas se distanciam da fronteira para o interior do país, a lógica de deslocamento se torna menos previsível. Esse fato, embora não seja, necessariamente, discordante da que fora apresentado previamente, não fica plenamente exposto nas pesquisas dos autores mencionados.

Derivado de tal observação, assim como a dinâmica geográfica das cargas na fronteira é mais homogênea, o modo de operar expõe certa similaridade como relatado nos resultados. A forma como as quadrilhas se utiliza dos locais com certas vulnerabilidades é frequente e é

respaldada pelo conceito de “fronteira” como espaço geográfico apresentado por Lia Osório Machado (1998) em contraponto à definição de “limite”. Uma vez que se trata de um espaço de contato e fluxos independentes da forma como juridicamente estão estabelecidos os limites territoriais dos Estados, o que faz do comportamento populacional caracteristicamente divergente das possibilidades encontradas dentro dos territórios nacionais estabelecidos. Fenômeno esse que também é verificado por Luísa Vaz (2023) ao tratar dos aspectos da fronteira Brasil-Paraguai e por Thauan Santos (2017) ao descrever a integração entre estados na região de fronteira como forma de estabelecer governança sobre esse fenômeno.

Portanto, podemos classificar as rotas de cocaína que cruzam o território brasileiro da maneira como apresentada no argumento, ou seja, em duas formas a partir do fluxo na fronteira: rotas da Amazônia e do Centro-Sul. Isso se dá porque, a partir da fronteira, as cargas de cocaína seguem dinâmica quase homogênea (ingressante no território brasileiro), podendo servir como forma de avaliar as diferenças de comportamento em função da região da faixa de fronteira estudada; algo que não ocorre próximo ao litoral, onde a heterogeneidade de destinos dentro e fora do país impede uma análise a partir da comparativa regional no modelo que está proposto neste trabalho.

REFERÊNCIAS

BERMÚDEZ-TAPIA, Manuel; SIERRA-ZAMORA, Paola Alexandra. A incidência do narcotráfico nas altas esferas de Governo Peruano. **Novum Jus**, 15 (2), 259-293, 2021.

BARRETO, Ivan Farias. O uso da folha de coca em comunidades tradicionais: perspectivas em saúde, sociedade e cultura. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, 20, 627-641, 2013.

BONESSO, Márcio. Economia das drogas e políticas de segurança no Triângulo Mineiro: o controle do crime entre mercados do atacado e do varejo. **Revista Brasileira de Segurança Pública**, 14 (2), 82-99, 2020.

BRASIL. **Brasil - Fronteiras Terrestres**. Fundação Alexandre Gusmão. Acesso em 2022.

BRASIL. **Relatório da comissão parlamentar de inquérito destinada a investigar o avanço e a impunidade do narcotráfico**. Relator: Moroni Torgan, Câmara dos Deputados; Brasília, 2000.

BRASIL. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. Ministério da Defesa, Brasília, 2016.

CEBALLOS, Geraldine. El crimen organizado transnacional como una amenaza híbrida para la Triple Frontera (Argentina, Paraguay y Brasil). **Revista Científica General José María** Córdova. 16 (23), 2018.

COUTO, Aiala. Um problema de fronteiras: a Amazônia no contexto das redes ilegais do narcotráfico. **Revista Perspectiva Geográfica** 6 (7), 2011.

COUTO, Aiala.; OLIVEIRA, Isabela. A geografia do narcotráfico na Amazônia. **Geographia Opportuno Tempore**, 3 (1), 2017.

COUTO, Aiala. Ameaça e caráter transnacional do narcotráfico na Amazônia brasileira. Confins. **Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia**, 44, 2020.

DE ABREU, Allan. **Cocaína, a rota caipira**: o narcotráfico no principal corredor de drogas do Brasil. Editora Record, 2018.

DE SOUSA, Adriano; PFRIMER, Matheus. Narcotráfico na América do Sul: uma análise sobre violência nas redes da cadeia logística do tráfico de drogas na América do Sul (2010–2015). **Plural-Revista de Ciências Sociais/USP**, 28 (2), 257-271, 2021.

DIAS, Camila.; DIAS, Edgar. Notas contextuais acerca de la creciente presencia transnacional del grupo criminal brasileño Primer Comando de la Capital (PCC). **Aisthesis**, 70, 331-354.

DIAS, Edgar.; DIAS, Camila. Dinámicas del tráfico de drogas y las facciones criminales en América Latina. **Revista de Ciencias Sociales**, 31 (2), 183-199, 2018.

DIAS, Edgar. **As fronteiras do crime**: territórios e rotas do tráfico de drogas na América do Sul. Editora Appris, 2019.

DIAS, Edgar. Muros, pontes e portas: as relações entre o tráfico de drogas e a violência urbana nas cidades brasileiras. **Revista Latino-Americana de Geografia e Gênero**, 12 (1), 134-153, 2021.

FAÉ, Giulia. **As "mulas" do tráfico internacional de drogas:** a visão por meio das políticas públicas e dos tratados internacionais. Universidade de Caxias do Sul; Bento Gonçalves – RS: 2020.

FERNÁNDEZ, Alejandro. Los retos del narcotráfico en América Latina y el Caribe. **Revista de ciencia política**, 33 (3), 715-734, 2013.

FIORI, João Luis. O narcotráfico, o crime organizado e a corrupção: por uma política regional. **Boletim Meridiano 47**, 13 (139), 1-7, 2012.

GARCIA, Rafael Garcia. Estratégias territoriais de grupos criminosos no Brasil: fronteiras, divisões e desafios. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, 24 (2), 352-367, 2020.

GÓMEZ-ALBERTO, Maria. Geografías de la violencia en América Latina. **Geographos**, 10 (2), 80-98, 2019.

MACHADO, Lia Osório. **Limites, fronteiras, redes**. In: Gonçalves, Maria Flora; Brandão, C. (Org.) Regiões e cidades: cidades nas regiões. São Paulo: Edunesp, 2003.

MACHADO, Lia Osorio. **Tráfico de drogas ilícitas e território**: o caso do Brasil. Rev. Segurança, Justiça e Cid, 4, 123-140, 2014.

MANSO, Bruno Paes.; DIAS, Camila Nunes. **A guerra**: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil. Editora Todavia SA, 2018.

MARIN, Rosa Elisabeth Acevedo. **Civilização do rio, civilização da estrada**: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX (Paper 170). Papers do NAEA, 13 (1), 2004.

MARINHO, G.; AZEVEDO, L.; CARVALHO, S.; JOZINO, J.; SALVADORI, F. **Democracia e crime organizado**: os poderes fáticos das organizações criminosas e sua relação com o Estado. Fundação Heinrich Böll, Rio de Janeiro - RJ, 2019.

NEVES, Alex das; LUDWIG, Fernando. A expansão das organizações criminosas nas fronteiras da América do Sul e as iniciativas do Estado brasileiro. **Coleção Meira Mattos – Revista das Ciências Militares**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 55, p. 1-24, janeiro/abril 2022.

OLIVEIRA, Luis.; WAGNER, Sandrine. A cocaína e sua adulteração. **Revinter-Revista Intertox de Toxicologia**, Risco Ambiental e Sociedade, 6 (1), 15-28, 2013.

PROCÓPIO FILHO, Argemiro; VAZ, Alcides. O Brasil no contexto do narcotráfico internacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Brasília, 40 (1), 75-122, 1997.

RODRIGUES, Lucas Barreto. **Aspectos da violência em zonas de baixo controle do Estado: análise sobre o narcotráfico na Amazônia Brasileira.** Programa de Pós-Graduação em Ciências Militares (PPGCM); Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), Rio de Janeiro – RJ: 2022.

RODRIGUES, Thiago.; LABATE, Beatriz. Prohibición y la "Guerra a las drogas" en las Americas. **Outros Tempos: Pesquisa Em Foco - História**, 14(24), 84–109, 2017.

RODRIGUES, Thiago.; PORTO, Carol Viviana.; FREIXO, Adriano de. The Transatlantic Narco--Nexus: South America, Africa, and Europe in the contemporary drug-trafficking dynamics. **Revista da Escola de Guerra Naval**, 25 (1), 86-108, 2019.

RODRIGUEZ, Ricardo. **Violência Narcotráfico e Terrorismo na América Latina**. Juiz de Fora – MG, 2008.

SANTOS, Thauan. Integração regional como política pública para a América do Sul: uma análise à luz da faixa de fronteira brasileira. **Monções: Revista de Relações Internacionais da UFGD**, v. 6, n. 12, p. 177-198, 2017.

SIERRA, Jerónimo Ríos. La narcotización del activismo guerrillero de las FARC y el ELN 1998-2012. **Revista Unisci**, 41, 205-233, 2016.

SOUZA, Taciana; CALVETE, Cássio. **História e formação do mercado das drogas**. XII Congresso Brasileiro de História Econômica. Niterói - RJ, 2017.

STEIMAN, Rebeca. **O mapa da droga**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro - RJ, 1995.

UNODC DATA. **Plataforma de dados do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes**. Organização das Nações Unidas, acessado em 10 de maio de 2021.

UNODC. **World Drug Report 2010** – Referências ao Brasil e ao Cone Sul. United Nations Office on Drugs and Crimes – Organização das Nações Unidas, 2010.

UNODC. **World Drug Report 2015**. United Nations Office on Drugs and Crimes – Organização das Nações Unidas, 2015.

UNODC. **World Drug Report 2022** - Caderno 4. United Nations Office on Drugs and Crimes – Organização das Nações Unidas, 2020.

VAZ, Alcides. **Dinâmicas e tendências do crime organizado transnacional e do tráfico de drogas na América do Sul e ameaças decorrentes para a segurança nacional**. Centro de Estudos Estratégicos do Exército: Análise Estratégica, 14 (4), 7-20, 2019.

VAZ, Luísa Guimarães. **A dinâmica do crime organizado transnacional na fronteira Brasil-Paraguai**: um estudo sobre o tráfico de armas e drogas. Programa de Pós-Graduação em Ciências Militares (PPGCM); Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), Rio de Janeiro – RJ: 2023.

VITTE, Antonio. **O litoral brasileiro**: a valorização do espaço e os riscos socioambientais. Impactum: Coimbra University Press, 2003.