

SISTEMA TERRITORIAL DO TRÁFICO DE DROGAS E AS PLATAFORMAS DE EXPORTAÇÃO: uma análise dos Portos Brasileiros na Dinâmica do Tráfico Internacional de Cocaína (2012-2022)

Tiaraju Salini Duarte

Doutor em Geografia – Universidade de São Paulo. Professor Adjunto da Universidade Federal de Uberlândia. Ituiutaba, Minas Gerais, Brasil.¹
tiaraju@ufu.br

Josué Kuhn Völk

Mestre em Geografia - Universidade Federal de Pelotas. Doutorando em Relações Internacionais – Universidade de Brasília. Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil.²
josuekvolz@gmail.com

Samuel de Jesus Cabral

Graduando em Geografia - Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil.³
samuel.gts10@gmail.com

RESUMO: O crescimento do crime organizado vinculado ao tráfico de drogas e a posição que o Brasil assume no cenário internacional no século XXI tornam essencial a análise das dinâmicas territoriais que estruturam esse fenômeno. Dessa forma, este trabalho tem como objetivo geral analisar as dinâmicas territoriais do tráfico de drogas no Brasil, com ênfase no sistema logístico da cocaína, a partir da estrutura portuária nacional e das transformações nos fluxos de exportação desse entorpecente no período de 2012 a 2022. Metodologicamente, a pesquisa foi desenvolvida em três etapas: Levantamento teórico, a partir da revisão bibliográfica sobre o tráfico de drogas e sua territorialidade; Análise de dados secundários provenientes de órgãos de segurança e instituições de pesquisa; e discussão dos resultados à luz das transformações recentes nas rotas e plataformas logísticas do tráfico de cocaína. Os resultados evidenciam que múltiplos agentes vinculados ao tráfico de drogas operam no Brasil, estruturando um complexo sistema logístico que viabiliza a circulação de entorpecentes em escala global. Nesse contexto, a infraestrutura portuária nacional adquire um papel estratégico, consolidando-se como uma das principais plataformas de exportação da cocaína para mercados internacionais, com destaque para os portos das regiões Sudeste e Sul. Além disso, observa-se a diversificação das rotas e corredores logísticos do tráfico da cocaína, que avançam para outras regiões do país, consolidando novas redes e estratégias de exportação.

Palavras-chave: Tráfico de drogas; Portos; Sistema territorial; Cocaína; Brasil.

THE TERRITORIAL SYSTEM OF DRUG TRAFFICKING AND EXPORT PLATFORMS: An Analysis of Brazilian Ports in the Dynamics of International Cocaine Trafficking (2012–2022)

ABSTRACT: The growth of organized crime linked to drug trafficking and Brazil's position in the international scenario in the 21st century make it essential to analyze the territorial dynamics that structure this phenomenon. Thus, this study aims to analyze the territorial dynamics of drug trafficking in Brazil, with an emphasis on the cocaine logistics system, focusing on the national port infrastructure and the transformations in the export flows of this drug from 2012 to 2022. Methodologically, the research was developed in three stages: theoretical framework, based on a literature review on drug trafficking and its territoriality; analysis of secondary data from security agencies and research institutions; and discussion of the results in light of recent changes in cocaine trafficking routes and logistics platforms. The results show that multiple agents linked to drug trafficking operate in Brazil, structuring a complex logistics system that enables the global circulation of narcotics. In this context, the national port infrastructure plays a strategic role, establishing itself as one of the main export platforms for cocaine to international markets, with a particular emphasis on ports in the Southeast and

¹ Endereço para correspondência: Rua Vinte, 1600 - Bairro Tupã, Ituiutaba – MG. CEP 38304-402.

² Endereço para correspondência: Rua Darcy Ribeiro, Prédio do Ipol/Irel s/n, Asa Norte, Brasília – DF. CEP: 70904-970.

³ Endereço para correspondência: Rua Alm. Barroso, 1202, Sala 212, Centro, Pelotas – RS. CEP: 96010-280.

South regions. Additionally, there is a diversification of cocaine trafficking routes and corridors, expanding into other regions of the country, consolidating new networks and export strategies.

Keywords: Drug trafficking; Port infrastructure; Territorial system; Cocaine; Brazil.

EL SISTEMA TERRITORIAL DEL TRÁFICO DE DROGAS Y LAS PLATAFORMAS DE EXPORTACIÓN: Un análisis de los Puertos Brasileños en la Dinámica del Tráfico Internacional de Cocaína (2012-2022)

RESUMEN: El crecimiento del crimen organizado vinculado al tráfico de drogas y la posición que Brasil asume en el escenario internacional en el siglo XXI hacen esencial el análisis de las dinámicas territoriales que estructuran este fenómeno. De esta manera, este trabajo tiene como objetivo general analizar las dinámicas territoriales del tráfico de drogas en Brasil, con énfasis en el sistema logístico de la cocaína, a partir de la estructura portuaria nacional y de las transformaciones en los flujos de exportación de esta sustancia en el período de 2012 a 2022. Metodológicamente, la investigación se desarrolló en tres etapas: levantamiento teórico, a partir de la revisión bibliográfica sobre el tráfico de drogas y su territorialidad; análisis de datos secundarios provenientes de organismos de seguridad e instituciones de investigación; y discusión de los resultados a la luz de las recientes transformaciones en las rutas y plataformas logísticas del tráfico de cocaína. Los resultados evidencian que múltiples agentes vinculados al tráfico de drogas operan en Brasil, estructurando un complejo sistema logístico que viabiliza la circulación de estupefacientes a escala global. En este contexto, la infraestructura portuaria nacional adquiere un papel estratégico, consolidándose como una de las principales plataformas de exportación de cocaína hacia los mercados internacionales, destacándose los puertos de las regiones Sudeste y Sur. Además, se observa la diversificación de las rutas y corredores logísticos del tráfico de cocaína, que avanzan hacia otras regiones del país, consolidando nuevas redes y estrategias de exportación.

Palabras clave: Tráfico de drogas; Infraestructura portuaria; Sistema territorial; Cocaína; Brasil.

Introdução

O tráfico de drogas, compreendido nesta pesquisa como um fenômeno social, político, econômico e espacial, configura-se como uma atividade ilícita que adquire notoriedade na sociedade brasileira devido à significativa quantia monetária movimentada e aos impactos sociais gerados. É fundamental destacar que essa atividade está associada a uma série de discursos históricos que têm como base a busca pelo controle de substâncias consideradas ilegais pelo Estado, resultando em políticas proibicionistas que transcendem o nível local e se estabelecem globalmente. Como marco temporal, Rodrigues (2012) aponta que, ao longo da história, sempre houve substâncias proibidas; contudo, foi no início do século XX que se consolidou, em escala internacional, a chamada “guerra às drogas”, caracterizada pela marginalização e punição de determinados agentes envolvidos nesse comércio.

A proibição de determinadas práticas espaciais fundamenta-se na prerrogativa estatal de tutela de bens jurídicos difusos, o que desloca um problema originalmente vinculado à saúde pública para a esfera penal. Essa conjuntura gera uma série de consequências, dentre as quais se destacam o encarceramento em massa e a constituição de um mercado (i)legal globalizado.

A posição geopolítica predominante dos Estados-nação em relação às políticas proibicionistas contribuiu, em grande medida, para fomentar dinâmicas ilegais associadas ao tráfico de entorpecentes. Os múltiplos atores envolvidos nesse circuito estruturaram, ao longo do tempo, complexas cadeias logísticas que perpassam a produção, o atacado e o varejo (P-A-V) do comércio de drogas ilícitas, abrangendo a escala local, nacional e internacional.

Dessa maneira, a formação de redes que compõem e moldam os territórios do crime organizado desenvolve-se por meio de estratégias voltadas, sobretudo, à dominação do espaço, com o objetivo de facilitar o suprimento do mercado consumidor, conforme destacado nos estudos de Machado (2009; 2011). Nesse contexto, o Brasil se estabelece como um dos principais *hubs* de fornecimento de entorpecentes ilegais, posição que se vincula às transformações históricas dos grupos criminais no processo de distribuição de drogas na

América Latina a partir da década de 1990 (Steiman, 2006; Rodrigues, 2012), à atuação de organizações que reformularam essa dinâmica (Manso e Dias, 2018; Dias e Adorno, 2019) e à existência de uma base técnico-material no território nacional – composta por rodovias, aeroportos e portos – que facilita a circulação dessas substâncias nos mercados interno e externo.

A evolução dos sistemas técnicos de produção de entorpecentes ilegais foi acompanhada pelo desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação, bem como pelo crescimento do mercado consumidor. Nesse sentido, Dias e Manso (2018) apontam que um dos principais desafios do tráfico de drogas reside na construção de sua logística, uma vez que a maior dificuldade consiste na movimentação espacial de produtos considerados ilegais pelos Estados.

Diante desse cenário, a compreensão do fenômeno do tráfico de drogas exige uma análise dos fluxos multiescalares, dado que, no “sistema global, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita” (Santos, 1996, p. 181). Neste sentido, a presente pesquisa busca analisar as dinâmicas territoriais do tráfico de drogas no Brasil, com ênfase no sistema logístico da cocaína, a partir da estrutura portuária nacional e das transformações nos fluxos de exportação desse entorpecente no período de 2012 a 2022.

Metodologia

A metodologia deste trabalho está estruturada em quatro etapas. Na primeira, foi realizada uma revisão bibliográfica sobre temas como redes, tráfico de drogas, fronteiras e facções criminosas, tendo como principais referenciais os estudos de Manso e Dias (2018), Dias (2019), Dias, Lourenço, Paiva et.al (2022), Machado (2000, 2005, 2007, 2011, e 2007).

Na segunda etapa, após a análise teórica do fenômeno, foi conduzido um levantamento de dados sobre apreensões de cocaína no território nacional, com foco nos portos brasileiros, a partir de informações disponibilizadas pela Polícia Federal. A análise dos dados de apreensão de cocaína nos portos brasileiros exige uma abordagem quantitativa, pois envolve a mensuração e sistematização de informações numéricas, possibilitando identificar padrões, tendências e variações no volume de apreensões ao longo do período analisado (2012-2022).

Após, foi realizado a distribuição espacial dos dados, possibilitando a produção de mapas temáticos para visualizar a concentração das apreensões e possíveis mudanças nas rotas utilizadas pelo tráfico. Para obter esses dados, foram protocoladas solicitações por meio da Lei n.º 12.527, que regulamenta o acesso de cidadãos brasileiros a informações públicas. Os dados solicitados referem-se ao volume de cocaína apreendida nos portos do Brasil no período de 2012 a 2022, e a escolha desse entorpecente específico se justifica por seu alto valor agregado no mercado internacional.

Por fim, os dados foram organizados e sistematizados em tabelas, permitindo a análise do fenômeno do tráfico de drogas no Brasil, bem como a identificação de novas rotas e pontos de saída para o escoamento de entorpecentes através das plataformas de exportação do país, com o objetivo de abastecer o mercado internacional.

O sistema territorial do tráfico de drogas: nós, tessituras e redes

Diante da constante transformação das atividades relacionadas ao tráfico de drogas, esta pesquisa adota o sistema territorial como abordagem teórico-metodológica, possibilitando a análise não apenas das dinâmicas espaciais produzidas por esses grupos, mas também de seus impactos na sociedade. Nesse sentido, aproximamo-nos das reflexões de Raffestin (1980, p. 150), que aponta que “toda prática espacial, mesmo embrionária, induzida por um sistema de ações ou de comportamentos, se traduz por uma ‘produção territorial’ que faz intervir tessitura, nó e rede”.

Seguindo essa linha de pensamento, o conceito de sistema territorial permite compreender os processos de distribuição e apropriação material e simbólica do espaço. Nesse contexto, os nós caracterizam-se como pontos de referência no espaço, onde os atores estruturam suas dinâmicas de atuação e projetam relações de poder. As nodosidades, por sua vez, correspondem a lugares estratégicos que viabilizam conexões entre agentes, configurando-se tanto como espaços de solidariedade quanto de exclusão (Dias, 1995).

A tessitura refere-se à malha territorial resultante da interconexão entre nós e redes, delimitando fronteiras e evidenciando disputas de poder entre distintas estruturas espaciais (Raffestin, 1980). Importa destacar que, nesse referencial teórico, os limites não são rígidos, mas sim dinâmicos, compondo um processo dialético de readequação territorial contínua.

No que tange às redes como elemento constitutivo do sistema territorial, destaca-se que, na geografia brasileira, esse conceito ganha relevância a partir da análise das especificidades dos fenômenos sociais que estruturam a sociedade contemporânea. Tal abordagem é evidenciada nos trabalhos de Dias (1995), Corrêa (1994) e Machado (1998; 2000; 2005; 2007).

Conforme argumenta Dias (1995), as redes adaptam-se às variações espaço-temporais e possuem como característica central a maleabilidade, que se manifesta de acordo com cada momento técnico da história. No contexto desta pesquisa, as redes são entendidas como articulações entre locais de poder nos quais múltiplos atores estabelecem conexões, viabilizando a comunicação entre os nós e determinando os limites da tessitura.

Ao transpor essa abordagem teórica para a análise do tráfico de drogas como fenômeno espacial, evidencia-se um complexo sistema de interações que transita entre a legalidade e a ilegalidade. A evolução histórica do tráfico internacional ao longo do final do século XX e início do XXI ampliou as formas de atuação de distintos grupos criminosos, permitindo a exploração de mercados emergentes e a consequente formação de novos nós logísticos em escalas local e global.

Machado (2007; 2011), ao discutir as dinâmicas interescalares das redes ilícitas, identifica a existência de dois circuitos que estruturam tais atividades: o primeiro, vinculado à esfera decisória, é caracterizado pela tomada de decisões à distância dos territórios diretamente impactados; o segundo, por sua vez, materializa-se na lógica local. O circuito decisório, muitas vezes opaco, precisa se concretizar em práticas cotidianas que reforçam assimetrias complementares no funcionamento do tráfico de drogas (Almeida, 2017; Queiroz, 2022). Nesse contexto, os fatores locais convertem-se em nodosidades do sistema territorial do tráfico, uma vez que o conhecimento do território (sejam as rotas fluviais, terrestres e aéreas, sejam as conexões com agentes que facilitam a fluidez da produção) viabiliza a consolidação de nós em escalas nacional e global.

Essa dinâmica associa-se ao processo de modernização do tráfico de drogas na virada do século XX para o XXI, permitindo que esses grupos operem “à base de redes, com comandos descentralizados e com divisão social do trabalho para a execução de operações” (Adorno, 2019, p. 38). A estruturação dessas ações ocorre sob o princípio da descontinuidade física dos centros de comando, um processo que se intensifica com o avanço do meio técnico-científicos-informacional. Diante disso, comprehende-se que “a presença e expansão do crime organizado é um fenômeno inerente ao processo de globalização” (Adorno; Dias, 2019, p. 235, tradução nossa).

A evolução dos sistemas de transporte e comunicação possibilitou a ampliação das estruturas reticulares, acelerando a relação espaço-temporal e expandindo as tessituras antes restritas às redes varejistas do tráfico. Assim, a expansão dessas redes constitui um dos pilares do reordenamento do tráfico de drogas no século XXI na América Latina, configurando uma territorialidade marcada pela interseção e fragmentação constante dos nós logísticos.

Nesse contexto, os grupos criminosos passaram a articular múltiplas linhas de poder que conectam territórios contíguos – dominados por organizações locais – a áreas distantes de produção e distribuição de entorpecentes. Em cada uma dessas conexões, surgem limites

representados nesta pesquisa como áreas de contato, ou seja, fronteiras que delimitam as tessituras territoriais de atuação dos grupos.

Dessa maneira, as redes do tráfico de drogas no Brasil desenvolveram-se por meio da atuação de agentes de base (Machado, 2011), que exploram as fragilidades estruturais dos territórios para expandir suas atividades. Na América do Sul, esse processo teve como marcos a inserção do Paraguai como eixo estratégico, seguido pela ampliação da influência para a Bolívia e a Colômbia. Com isso, surgem novos “nós” territoriais, constantemente reconfigurados, que se consolidam como pontos-chave do sistema territorial do tráfico de drogas.

Couto (2020), ao analisar as redes do narcotráfico no Norte do Brasil, destaca que tais reconfigurações espaciais resultam na constituição de “bases territoriais” articuladas em redes voltadas à movimentação da produção ilícita. Entre os espaços estratégicos desse sistema, destaca-se a fronteira entre Brasil e Paraguai, caracterizada por uma imobilidade rígida nos territórios-zona e, simultaneamente, pela fluidez inerente às tessituras criminosas, que se manifestam como áreas de contato entre grupos ilícitos.

A fronteira como zona de “contato” entre as tessituras do tráfico de drogas na América Latina

As transformações no processo de produção e nos fluxos de entorpecentes no Brasil no século XXI estão diretamente relacionadas às novas dinâmicas de organização dos grupos que atuam em atividades ilícitas. Após a década de 1990, o tráfico de drogas consolidou-se como a principal atividade econômica de financiamento do crime organizado (Manso e Dias, 2018; Cipriani, 2018). Inicialmente, a atuação desses grupos estava concentrada no varejo de drogas em bairros das grandes cidades brasileiras. No entanto, com a virada do século, algumas organizações passaram a adotar estratégias de expansão de suas redes, extrapolando os limites territoriais originais e inserindo-se no mercado (inter)continental (Abreu, 2017).

Para compreender os atuais processos de articulação do sistema territorial do tráfico de drogas no Brasil, torna-se essencial analisar a expansão dos grupos criminosos rumo às fronteiras brasileiras com os países da América do Sul, um fenômeno que impacta diretamente as dinâmicas do crime organizado no continente. Estudos como os de Abreu (2017), Manso e Dias (2018), Machado (2000, 2009, 2011), Gemelli (2012) e Adorno e Dias (2019) evidenciam a existência de áreas de intensa disputa territorial relacionadas ao tráfico de drogas, como a Bacia Amazônica e a fronteira entre o Paraguai e o Brasil nos estados de Mato Grosso do Sul e Paraná.

A ampliação das redes criminosas no continente sul-americano está vinculada à criação de novos nós no sistema territorial do tráfico de drogas, que interagem com dinâmicas já existentes em outros países. A partir do sistema prisional brasileiro, grupos criminosos estruturaram estratégias que reduziram o número de intermediários na compra e transporte de entorpecentes. Conforme apontam Pinho, Rodrigues e Zambon (2023) e Abreu (2018), um dos principais elementos desse processo é a busca pelo controle de pontos estratégicos na fronteira, os quais facilitam a articulação entre o tráfico nacional e as redes de distribuição nos portos.

Historicamente, pode-se estabelecer a década de 1990 como o marco inicial do contato entre as redes do crime organizado brasileiro e grupos de outros países sul-americanos. Nesse período, o avanço do sistema territorial do tráfico para a fronteira ocorre com a chegada de membros do Comando Vermelho (CV) ao Paraguai. Esse foi o primeiro grupo a compreender as oportunidades logísticas oferecidas pelas áreas fronteiriças, permitindo a redução das distâncias entre as zonas de produção e os centros de distribuição. Além disso, a ocupação dessa região proporcionou maior conhecimento sobre as principais rotas de escoamento dos entorpecentes.

Manso e Dias (2018, p. 157) destacam que, nesse período, o CV estabeleceu uma base sólida na fronteira, criando um modelo posteriormente replicado por outros grupos criminosos. Segundo os autores, "pela primeira vez, um braço importante de uma facção brasileira se estenderia até a fronteira para assumir as rédeas do processo de produção e distribuição". No início do século XXI o Primeiro Comando da Capital (PCC), grupo originário do estado de São Paulo, seguiu esse mesmo caminho, expandindo suas operações na fronteira do Brasil com o Paraguai, especialmente nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul. Cidades-gêmeas como Ponta Porã (BR) – Pedro Juan Caballero (PY), Coronel Sapucaia (BR) – Capitán Bado (PY) e Foz do Iguaçu (BR) – Ciudad del Este (PY) tornaram-se os principais nós dessa rede criminosa. Em 2008, há registros de que membros do PCC já mantinham contato com traficantes da Bolívia e do Paraguai (Manso e Dias, 2018), ampliando posteriormente sua influência para a Colômbia.

Apesar de seguirem trajetórias de expansão semelhantes, as principais facções brasileiras desenvolveram estratégias distintas, moldadas pelas especificidades territoriais de cada região. Os dois maiores grupos em atuação no país, por exemplo, adotam formatos organizacionais distintos: enquanto o Comando Vermelho opera por meio de uma estrutura reticular, que confere maior autonomia às lideranças locais, o Primeiro Comando da Capital (PCC) se estrutura com base em uma lógica mais centralizada, com regras internas e instâncias decisórias bem definidas. Essa diferença organizacional influencia diretamente a forma como cada grupo se projeta para além de seus territórios de origem — Rio de Janeiro e São Paulo, resultando em distintas estratégias de adaptação institucional nas regiões onde atuam.

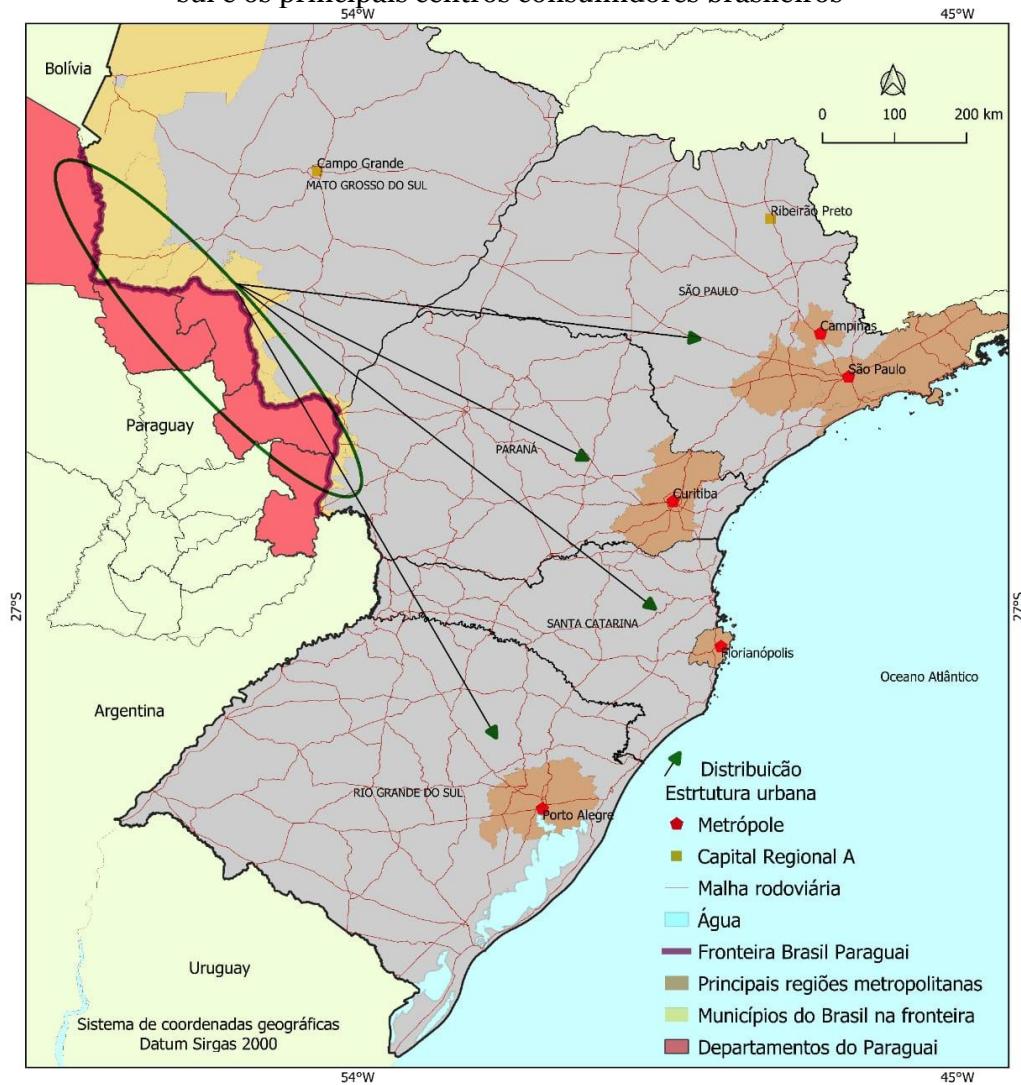
Em alguns estados, como no Rio Grande do Sul, as facções estabelecem acordos com grupos locais e inserem-se em estruturas já existentes, enquanto em outros impõem sua hegemonia por meio da ruptura violenta e da reorganização das redes ilícitas (DUARTE e PINHEIRO, 2019; DUARTE et al., 2024). Essas variações evidenciam que o crime organizado no Brasil não opera de forma homogênea, mas sim como um sistema flexível e territorialmente sensível, que ajusta seus modos de operar às condições políticas, sociais e geográficas de cada ambiente.

No que concerne a fronteira, no primeiro momento da expansão do tráfico, os grupos encontraram dificuldades operacionais devido à falta de conhecimento territorial e à dependência de intermediários locais. Pinho, Rodrigues e Zambon (2023, p. 45) descrevem esse desafio ao afirmar: "Um forasteiro não sabe navegar pela região, não conhece os atalhos e os ritmos da vigilância estatal e os rumores entre moradores". Contudo, com o tempo, à medida que mais integrantes dos grupos criminosos passaram a residir nessas zonas, o conhecimento das rotas se ampliou, fortalecendo o domínio das redes de tráfico sobre o território.

A partir de 2016, o segundo momento desse processo foi marcado pelo acirramento dos conflitos entre facções na fronteira Brasil-Paraguai. Com o crescimento da influência de grupos brasileiros em território paraguaio, antigos intermediários passaram a ser eliminados, e o controle dos corredores do tráfico ficou concentrado nas mãos do PCC e do CV. Essa consolidação territorial transformou o Brasil em um dos principais nós da distribuição de entorpecentes na era da globalização. Após a consolidação das rotas fronteiriças, os grupos passaram a direcionar sua atenção para os mercados consumidores internacionais, especialmente na Europa.

Neste contexto, os estados de Mato Grosso do Sul e Paraná (Figura 1) emergem como pontos estratégicos, articulando-se com diversas redes logísticas que permitem o deslocamento de drogas para os grandes centros urbanos e para os portos brasileiros.

Figura 1: Mapa das Áreas de Entrada dos entorpecentes no Brasil na região Centro-Oeste e sul e os principais centros consumidores brasileiros



Fonte: PRF, 2019; DENIT, 2014. Organizado pelos autores.

A figura 1 ilustra as principais áreas de entrada de drogas ilícitas nas regiões Centro-Oeste e Sul do Brasil, destacando a relação entre as fronteiras internacionais e os eixos logísticos do narcotráfico. A análise evidencia que as principais áreas de entrada de entorpecentes no Brasil estão concentradas na faixa de fronteira com a Bolívia e o Paraguai. Os departamentos fronteiriços paraguaios e a área de contato com o território nacional se estruturaram como zona de contato (originalmente) entre os mais diversos grupos ligados ao tráfico de drogas, ocasionando disputas e acordos regionais, o que reforça o papel dessas regiões como corredores de ingresso de substâncias ilícitas, especialmente cocaína. A presença de rodovias e centros urbanos próximos às áreas fronteiriças sugere que a logística do tráfico se beneficia da infraestrutura existente para escoamento dos entorpecentes para o interior do país.

O estado do Mato Grosso do Sul surge então como um dos principais pontos de entrada de drogas, dada sua extensa fronteira seca e a presença de rotas terrestres que facilitam o transporte para os grandes mercados consumidores. A conexão entre a fronteira e as capitais regionais reforça a importância dessas cidades na dinâmica de distribuição do tráfico.

O fluxo de entorpecentes no Brasil então segue a lógica da cadeia de distribuição Produção-Atacado-Varejo (P-A-V). Após a produção e beneficiamento, as drogas são

transportadas, principalmente por rodovias federais e estaduais, até as regiões metropolitanas do Sudeste (São Paulo e Rio de Janeiro) e do Sul (Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre). Neste sentido, a malha rodoviária desempenha um papel fundamental no deslocamento das drogas pelo território nacional. As rodovias funcionam como corredores logísticos que conectam as áreas de fronteira aos centros urbanos e aos principais portos, como os de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Esse aspecto reforça a hipótese de que o tráfico de drogas não se dá de maneira difusa, mas sim por meio de um sistema territorial estruturado em nós e fluxos estratégicos.

Toda a rede logística do tráfico de drogas baseia-se na formação de espaços de fluxo que garantem a circulação de mercadorias ilícitas. Como argumenta Machado (2003), a estrutura territorial do tráfico de drogas segue a lógica de territorialização de cidades-chave, visando a eficiência no deslocamento de produtos e pessoas. Nesse sentido, os portos brasileiros passaram por significativas mudanças nos últimos anos, tornando-se peças centrais na dinâmica do narcotráfico global.

Os nós logísticos do sistema territorial: as “velhas” e “novas” plataformas de exportação de cocaína no Brasil

Em conjunto com a formação dos nós territoriais na fronteira e a construção de uma densa rede de contatos que ampliou as tessituras dos grupos criminais brasileiros na América Latina, tornou-se estratégico, para além do controle do varejo nacional, a dominação das denominadas plataformas de exportação, com foco em um dos principais mercados internacionais de cocaína: o continente europeu.

Ao analisar a cocaína como mercadoria, considerando seu alto valor em determinados mercados, é fundamental compreender a dinâmica do sistema Produção-Atacado-Varejo (P-A-V). Na América Latina, os principais centros produtores estão localizados na Colômbia, no Peru e na Bolívia, de onde os entorpecentes seguem por múltiplos corredores de exportação na região. Dentre esses corredores, destacam-se os portos brasileiros, que assumem um papel central no sistema territorial do tráfico de drogas, configurando-se como importantes plataformas de exportação para o mercado consumidor internacional, especialmente o europeu.

Essa relevância pode ser evidenciada pelos dados de apreensões de cocaína nas delegacias portuárias brasileiras (Figura 2), os quais demonstram um crescimento exponencial nos últimos anos.

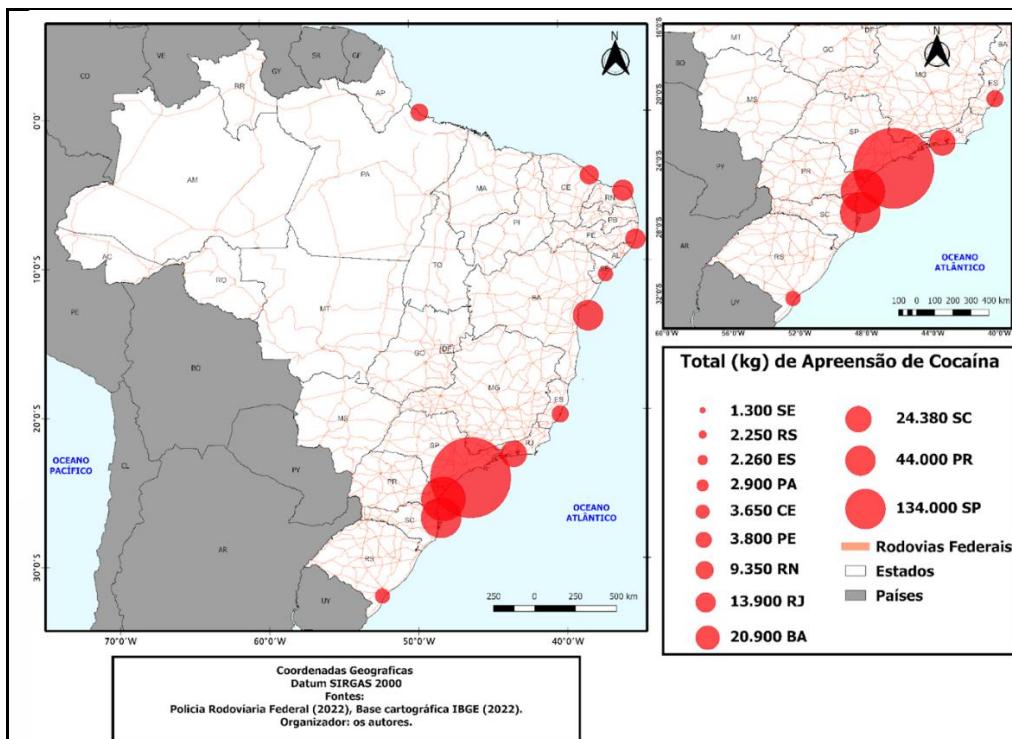
Figura 2: Evolução das apreensões nos portos brasileiros por Delegacia no período de 2012 a 2022



Fonte: Polícia Federal, 2022. Organizado pelos autores.

Conforme apresentado, observa-se um aumento significativo nas apreensões de drogas na estrutura portuária do território nacional nos últimos dez anos, com redução durante o período pandêmico (2020 a 2022). A utilização dos portos nacionais como rota de escoamento para o tráfico internacional é viabilizada pela presença de grupos criminosos (de forma direta ou por meio de representantes) nessas áreas de exportação, com o objetivo de facilitar a logística do tráfico. No que tange ao papel de cada estrutura portuária, observa-se a predominância dos portos da região Sudeste e sul no processo de exportação, e um aumento da importância da região nordeste em termos logísticos (Figura 3).

Figura 3: Apreensão de cocaína (kg) nas delegacias portuárias no período de 2012 a 2022



Fonte: Polícia Federal, 2022. Organizado pelos autores.

Os dados analisados indicam que os portos de maior movimento estão concentrados na região Sudeste, com destaque para o Porto de Santos (SP), responsável por mais de 50% das apreensões de cocaína no Brasil. O estado de São Paulo concentra a maior quantidade de apreensões de cocaína, sendo que esse fato pode ser explicado por sua infraestrutura robusta, alto fluxo de cargas e integração com extensas redes rodoviárias, facilitando o escoamento da droga das fronteiras até a saída pelo litoral. Em conjunto, essa proeminência deve-se, em grande parte, à estruturação de um corredor de exportação desenvolvido desde a década de 1990, denominado de "rota caipira" por Abreu (2018). Os dados indicam que, em termos percentuais por região, destaca-se ainda o Porto de São Sebastião/SP e, no estado do Rio de Janeiro, o Porto do Rio de Janeiro.

Importa destacar que o processo de consolidação logístico nas estruturas portuárias brasileiras não ocorre à margem da legalidade, mas justamente por meio da articulação entre agentes formais e circuitos ilícitos, revelando uma zona de ambiguidade operacional onde as atividades ilícitas dos grupos se infiltram nas estruturas legais do comércio internacional. Neste contexto, as infraestruturas logísticas (portos, armazéns, empresas de transporte e operadores de comércio exterior) são, muitas vezes, cooptadas ou instrumentalizadas por redes criminosas para viabilizar o escoamento da droga, seja por meio da corrupção de funcionários, do uso de empresas de fachada ou da manipulação de sistemas de contêineres e cargas legais.

Esses mecanismos permitem que a cocaína seja inserida de forma dissimulada em cadeias logísticas regulares, dificultando sua detecção pelas autoridades. A simbiose entre legalidade e ilegalidade reforça a ideia de que o narcotráfico contemporâneo opera a partir de uma racionalidade empresarial, integrando-se às dinâmicas globais do comércio e aos dispositivos logísticos legítimos, tornando os portos não apenas espaços de passagem, mas nós de convergência entre governança legal e governança criminal.

Em segundo lugar, regionalmente, sobressai-se a região Sul, onde se destacam os portos de Paranaguá/PR, Itajaí/SC, Joinville/SC e Rio Grande/RS. O estado do Paraná consolidou-se como um segundo polo estratégico para o narcotráfico, sendo o Porto de Paranaguá a principal plataforma de exportação, funcionando como um ponto de diversificação logística para os grupos criminosos que buscam evitar a concentração excessiva de operações em Santos. O terceiro estado com maior volume de apreensões é Santa Catarina, sendo que os portos de Itajaí e São Francisco do Sul emergem como alternativas utilizadas pelos traficantes para a exportação de cocaína. Ainda, observa-se no Rio Grande do Sul a tendência do aumento reticular da ação dos grupos, tendo como foco central o Porto de Rio Grande, o que reforça a reestruturação das rotas e o fortalecimento de novos corredores de exportação.

A consolidação das regiões Sudeste e Sul como os principais pontos de apreensão de cocaína nos portos brasileiros evidencia não apenas a infraestrutura territorial existente, mas também a concretização de novos corredores utilizados pelo tráfico, com redes logísticas bem estabelecidas entre os sistemas superior e inferior do tráfico de drogas (Machado, 2007). Ainda, os dados apontam que as principais rotas do tráfico de drogas passam pelas tradicionais áreas fronteiriças entre o Paraguai e o Brasil, conforme indicado pelos estudos de Gemelli (2012). Assim, os portos citados representam tanto plataformas de exportação consolidadas quanto novas rotas que vêm se estruturando dentro da teia do narcotráfico.

A terceira região de destaque em termos de exportação de cocaína é a região Nordeste, com ênfase nos portos de Salvador/BA, Natal/RN, Recife/PE e Fortaleza/CE. A entrada de entorpecentes nessa região ocorre, em sua maioria, por meio da infraestrutura existente na Bacia Amazônica, na região Norte, que abrange boa parte dos países andinos produtores, estabelecendo rotas de escoamento nas fronteiras do Brasil com esses países.

Por fim, destaca-se a região Norte, onde o Porto de Belém/PA assume papel central como principal plataforma de exportação nessa área. Esse panorama regional evidencia uma ampla articulação entre agentes situados na fronteira brasileira e atores responsáveis por viabilizar o embarque dessas mercadorias. Em termos espaciais, é possível aferir que o narcotráfico no Brasil se estrutura como um sistema complexo e integrado, cujo principal

objetivo é o escoamento da cocaína para o mercado internacional e, neste sentido, se insere em um contexto geopolítico amplo de reconfiguração do crime organizado internacional.

O processo de transformação do crime organizado na América Latina impulsionou o papel desempenhado pelo território brasileiro no contexto do narcotráfico global, no qual os portos se tornam plataformas de conexão entre os países produtores da América do Sul e os grandes centros consumidores da Europa — sobretudo Antuérpia, Rotterdam, Algeciras e Lisboa —, como apontado por relatórios da UNODC (2023) e da Europol (2023). A pesquisa de Sampó (2018, p.) esclarece esse ponto ao demonstrar que o papel do Brasil no processo de exportação da cocaína adquiriu novos contornos, tendo em vista que “las organizaciones criminales asentadas en Brasil utilizan grandes barcos, envíos por correo privado y hasta vuelos privados. Una vez en África, los grupos locales se encargan de “subir” la droga hasta Europa”.

Assim, as rotas brasileiras não apenas se adaptam às transformações do mercado internacional de drogas, mas também respondem a dinâmicas globais, sendo que o narcotráfico contemporâneo deve ser entendido como uma economia política que mescla o lícito/ilícito, sendo profundamente interconectada com sistemas financeiros, cadeias logísticas globais e relações de poder assimétricas entre países produtores, de trânsito e consumidores. Portanto, a leitura dos portos brasileiros como meros espaços logísticos deve ser superada em favor de uma análise que os reconheça como pontos nodais de uma geopolítica criminal que se reflete tanto na reconfiguração dos territórios quanto na redefinição das fronteiras da ilegalidade.

Considerações finais

A análise das dinâmicas territoriais do tráfico de drogas no Brasil evidencia que essa atividade se estrutura em múltiplas escalas, articulando redes logísticas que integram a cadeia produtiva do narcotráfico, desde a produção até a distribuição final. Nesse contexto, o tráfico de cocaína na América Latina constitui um fenômeno espacial que reorganiza territórios e fluxos, incorporando novas estratégias logísticas em resposta às transformações nas políticas de repressão e às mudanças nos mercados consumidores.

O sistema territorial do tráfico de drogas brasileiro caracteriza-se pela formação de uma rede complexa de atores e infraestruturas que viabilizam a circulação da cocaína para os mercados internacionais, especialmente a Europa. Ao longo do período analisado (2012-2022), verificamos uma ampliação das rotas do narcotráfico, impulsionada pela busca por novos corredores logísticos e pelo fortalecimento do papel estratégico das fronteiras e dos portos brasileiros nesse processo. A expansão dos grupos criminosos para as zonas de fronteira não apenas facilitou o acesso às áreas produtoras da América do Sul, mas também permitiu um controle mais eficiente sobre os fluxos de entorpecentes, reduzindo intermediários e consolidando pontos nodais essenciais para o tráfico internacional.

A estrutura portuária nacional, por sua vez, emerge como um dos principais eixos logísticos desse sistema. Historicamente, portos como os de Santos (SP) e Rio de Janeiro (RJ) desempenharam papel central no escoamento da cocaína, consolidando-se como plataformas tradicionais de exportação para a Europa. No entanto, nos últimos anos, houve uma diversificação dessas rotas, com a ascensão de novos portos estratégicos no Sul e no Nordeste do país. Esse deslocamento responde a uma lógica adaptativa dos grupos criminosos, que buscam minimizar riscos, explorar brechas no controle estatal e integrar novas regiões à estrutura do narcotráfico.

Dessa forma, a análise do tráfico de cocaína no Brasil revela um sistema territorial dinâmico, onde a disputa pelo controle de corredores logísticos e infraestruturas estratégicas define as relações de poder entre os grupos criminosos. O domínio territorial, ainda que descontínuo em termos espaciais, é altamente articulado em uma lógica reticular, permitindo a integração entre diferentes escalas do tráfico. A estrutura portuária, nesse contexto, assume

um papel fundamental na consolidação do Brasil como *hub* do narcotráfico internacional, conectando as áreas de produção na América do Sul aos mercados consumidores globais.

Por fim, o estudo das dinâmicas do tráfico de drogas no Brasil evidencia que as transformações recentes não representam apenas uma reconfiguração espacial, mas também uma adaptação estrutural das redes criminosas às mudanças nos padrões de controle e circulação de entorpecentes. A expansão para novas áreas portuárias, a diversificação dos corredores logísticos e a intensificação da atuação nas fronteiras reforçam a necessidade de uma abordagem territorializada para compreender o narcotráfico como um fenômeno global, fortemente enraizado nas dinâmicas locais e regionais.

Referências

- ABREU, Allan de. **Cocaína: A Rota Caipira**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2017. 826 p. ISBN 978-85-01-11083-1.
- ABREU, Allan de. **Cabeça Branca**: a caçada ao maior narcotraficante do Brasil. Rio de Janeiro: Editora Record, 2021.
- ADORNO, Sérgio. Fluxo de operações do crime organizado: questões conceituais e metodológicas. **Revista Brasileira de Sociologia**, v. 7, n. 17, p. 9, 2019.
- ADORNO, Sérgio; DIAS, Camila Nunes. Brazil: organised crime, corruption and urban violence. In: ALLUM, Felia; GILMOUR, Stan. **Handbook of Organised Crime and Politics**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2019. p. 226-241.
- ALMEIDA, Letícia Núñez et al. **Subsistemas fronteiriços do Brasil**: mercados ilegais e violência. 1. ed. Rio de Janeiro: Gramma, 2017. 388 p. ISBN 978-85-5968-330-1.
- CHIES, Luiz Antônio Bogo; RIVERO, Samuel Malafaia. Facções e cena criminal na Zona Sul do Rio Grande do Sul. **Revista Brasileira de Sociologia**, v. 7, n. 17, p. 155-183, 2019.
- CIPRIANI, Marcelli. Segregação socioespacial e territorialidades do tráfico de drogas: as “facções criminais” diante do espaço urbano. **Revista Conversas e Controvérsias**, Porto Alegre, v. 3, n. 2, p. 5-28, 2017.
- CORRÊA, R. L. **A Rede Urbana**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1994. 96 p.
- COUTO, Aiala Colares O. Fronteiras e estrutura espacial do narcotráfico na Amazônia. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 47, n. 1, 2020. ISSN 0101-7888.
- DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. **Geografia: conceitos e temas**, v. 12, p. 141-162, 1995.
- DIAS, Camila C. Nunes; LOURENÇO, Luiz Claudio; PAIVA, Luiz Fábio S. Dinâmicas de crime e prisão: a atuação de grupos criminosos em diferentes contextos. **Revista de Ciências Sociais**, v. 53, n. 3, p. 15, 2022. ISSN 0041-8862.
- DUARTE, Tiaraju Salini; QUEIROZ, Antonio Lourence Kila de; SCHUMANN, Eduardo; CABRAL, Samuel de Jesus. A expansão territorial das facções criminais e as disputas pelo controle do tráfico de drogas no Rio Grande do Sul. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 25, n. 98, p. 92–103, 2024.

DUARTE, T. S.; PINHEIRO, R. S. Escalas territoriais e as facções no Rio Grande do Sul: a expansão do crime organizado para fronteira do Brasil com o Uruguai. **Boletim Geográfico do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, n. 34, p. 78-98, jul./dez. 2019.

GEMELLI, Vanderleia; DE SOUZA, Edson Belo Clemente. Fronteira Brasil/Paraguai e as redes de drogas ilícitas. **Revista da ANPEGE**, v. 8, n. 10, p. 101-113, 2012.

MACHADO, Lia Osório. Região, fronteiras e redes ilegais: estratégias territoriais na Amazônia Sul-Americana. **Rivista Italiana di Geopolitica - Quaderni Speciali**, Suplemento al, n. 3, 2007.

MACHADO, Lia Osório. Espaços transversos: tráfico de drogas ilícitas e a geopolítica da segurança. In: FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO; MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Geopolítica das Drogas - Textos Acadêmicos**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, v. 1, p. 97-117, 2011.

MACHADO, Lia Osório. Estado, territorialidade, redes: cidades-gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: SILVEIRA, Maria Laura (org.). **Continentes em Chamas: Globalização e Território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 246-284.

MACHADO, Lia Osório. Limites e fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 8, p. 9-29, 2000.

MACHADO, Lia Osório. Limites, fronteiras, redes. In: STROHAECER, T. M. et al. (orgs.). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB, 1998. p. 41-49.

MACHADO, Lia Osório. Tráfico de drogas ilícitas y territorio: el caso de Brasil. In: COLECTIVO MALOKA (ed.). **La economía de las drogas ilícitas: escenarios de conflictos y derechos humanos**. Barcelona: Generalitat de Cataluña, 2009. p. 73-85.

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

MATIAS, Eduardo Felipe P. **A humanidade e suas fronteiras**: do Estado soberano à sociedade global. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2005.

PINHO, Isabela Vianna; RODRIGUES, Fernando de Jesus; ZAMBON, Gregório. Navegar é preciso: as jornadas da cocaína e a expansão das facções pelo Brasil. **Novos Estudos CEBRAP**, v. 42, n. 1, jan.-abr. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.25091/S01013300202300010003>.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Trad.: Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, T. Narcotráfico e militarização nas Américas: vínculo de guerra. **Contexto Internacional**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 1, p. 9-41, jan./jun. 2012.

SAMPÓ, Carolina. El tráfico de cocaína entre América Latina y África Occidental. **URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad**, n. 24, p. 187–203, jun./nov. 2019.

SANTANA, Adalberto. A globalização do narcotráfico. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 42, p. 99-116, 1999.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

STEIMAN, R. Tendências atuais de abordagem do narcotráfico. **Boletim Drogas e Violência no Campo**, 2006.

Recebido em: 26/02/2025.
Aprovado para publicação em: 05/06/2025.