

ANÁLISE E GERENCIAMENTO DE RISCOS NO COMBATE AO CONTRABANDO DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS (SP) PELA ADUANA BRASILEIRA

Andréa Cristiane Vila Nova ¹
Emanuel Lucas de Melo ¹
Evelyn Camilly Nunes Sobrinho ¹
Sergio Dias Teixeira Júnior ²

Resumo

A análise e o gerenciamento de riscos são cruciais para combater o contrabando de drogas no Porto de Santos. Como principal ponto de entrada e saída de mercadorias no Brasil, o porto é estratégico para o fluxo de contrabando. É essencial que a aduana adote medidas adequadas, utilizando técnicas de análise de riscos para identificar áreas vulneráveis e otimizar recursos. A cooperação entre autoridades portuárias para troca de informações e estratégias conjuntas é destacada. A análise deve considerar a logística, a falta de recursos humanos e tecnológicos, e o volume de mercadorias, visando aumentar a eficiência e eficácia da inspeção e controle de cargas.

Palavras-chave: Análise. Porto de Santos. Aduana. Contrabando. Drogas.

Abstract. Analysis and management of risks in combating drug smuggling at the port of Santos (SP) by the Brazilian Customs.

The analysis and management of risks are crucial to combating drug smuggling at the Port of Santos. As a primary entry and exit point for goods in Brazil, the port is strategic for the flow of contraband. It is essential for customs to adopt appropriate measures, using risk analysis techniques to identify vulnerable areas and optimize resources. The cooperation between port authorities for information exchange and joint strategies is emphasized. The analysis should consider logistics, the lack of human and technological resources, and the volume of goods, aiming to increase the efficiency and effectiveness of cargo inspection and control processes.

Keywords: Analysis. Port of Santos. Customs. Smuggling. Drugs.

¹ Discentes do Curso Superior de Tecnologia em Comércio Exterior da FATEC Barueri (*E-mails* andrea.nova@fatec.sp.gov.br, emanuel.melo@fatec.sp.gov.br e evelyn.sobrinho@fatec.sp.gov.br, respectivamente).

² Professor de Ensino Superior da FATEC Barueri (*E-mail*: sergio.dias@fatec.sp.gov.br).

1 Introdução

O comércio externo é essencial para a economia, pois promove o crescimento econômico, fortalecendo a conexão entre nações e ampliando o acesso a uma vasta gama de bens e serviços. No entanto, esse ambiente globalizado também enfrenta desafios significativos, especialmente no que se refere à segurança, à medida que as ameaças se tornam cada vez mais complexas e sofisticadas. O enfrentamento ao contrabando de drogas é um tema que gera intensos debates e discursões em nível global e diante disso, o Brasil têm deixado claro sua preocupação em garantir a segurança de suas fronteiras e portos, com foco especial no Porto de Santos (SP).

O estado de São Paulo abriga um dos maiores e mais movimentados complexos portuários de Brasil e da América Latina, o Porto de Santos. Sua importância estratégica para o comércio internacional brasileiro é inegável e tal relevância acarreta uma série de desafios, incluindo aspectos logísticos, administrativos e de segurança. Uma ameaça constante à segurança e à integridade das operações portuárias é o contrabando de drogas, as organizações criminosas envolvidas nesse comércio ilícito faturam anualmente R\$ 10 bilhões de reais com a comercialização de drogas em São Paulo e na Europa, segundo estimativas do Ministério Público de São Paulo (MPSP, 2022).

A luta contra o tráfico de drogas é um desafio global. De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU, 2022), os países investem anualmente significativas quantias em acordos e tratados internacionais para combater o tráfico de drogas. A colaboração entre as entidades locais dos territórios afetados é essencial para o sucesso dessas ações, que incluem o mapeamento de rotas e a distribuição de responsabilidades entre as nações produtoras, distribuidoras e consumidoras de entorpecentes. O governo brasileiro tem promovido o uso extensivo da tecnologia para aprimorar a supervisão e a fiscalização do fluxo comercial de maneira mais eficiente. Esses esforços começaram com a promulgação da Lei Federal de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993), que resultou em mudanças substanciais nas antigas condições de logística portuária e abriram as operações portuárias para a iniciativa privada.

A Lei nº 12.815, de 2013, conhecida como Lei dos Portos, estabelece diretrizes para a exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com foco na expansão, modernização e otimização da infraestrutura, garantia da qualidade das atividades prestadas, promoção da segurança da navegação e estímulo à concorrência. O controle aduaneiro, parte integrante da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), é crucial para a segurança nacional, lidando diretamente com a entrada e saída de mercadorias no país e desempenhando um papel central na proteção das fronteiras.

Nesse cenário, a análise e o gerenciamento de riscos emergem como ferramentas essenciais para identificar, monitorar e combater o contrabando de drogas de forma eficaz e eficiente. Compreender os riscos envolvidos é vital para o desenvolvimento de estratégias eficazes e a alocação adequada de recursos. Este estudo propõe explorar a complexidade desse desafio, examinando como as estratégias de segurança e suas tecnologias, as análises das ameaças e o gerenciamento adequado desses riscos podem fortalecer a atuação da aduana brasileira na prevenção e combate ao contrabando de drogas no Porto de Santos.

Considerando a relevância e atualidade deste tema, o estudo foca em identificar os perigos associados ao contrabando de drogas, destacando a importância das operações de controle e vigilância realizadas diariamente pelos agentes aduaneiros e de segurança. A Agência Brasileira de Inteligência

(ABIN) destaca que o tráfico internacional de drogas e armas é uma ameaça significativa à segurança global, com múltiplas conexões ao crime organizado, terrorismo e movimentos guerrilheiros. Diante disso, é necessário criar oportunidades de aprimoramento que resultem em um controle mais eficaz e eficiente, evitando o acréscimo excessivo de burocracias para segurança sem prejudicar as operações legítimas de comércio e transporte.

A análise e o gerenciamento de riscos permitem à Aduana Brasileira enfrentar ameaças de maneira mais eficaz, identificando e priorizando áreas vulneráveis e otimizando os recursos disponíveis. A utilização de sistemas como Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras (ANIITA) fortalece o gerenciamento de risco aduaneiro, proporcionando uma avaliação mais precisa e rápida das transações. A cooperação entre a Aduana Brasileira, Polícia Federal e Forças Armadas é fundamental para a implementação de estratégias conjuntas e eficazes no combate ao contrabando.

Apesar dos avanços tecnológicos, desafios significativos persistem, pois, a capacidade das organizações criminosas de adaptar e sofisticar suas táticas exige uma constante atualização das estratégias de combate. A falta de recursos humanos e tecnológicos adequados, bem como a necessidade de coordenação eficaz entre as agências envolvidas, são obstáculos que precisam ser superados. A eficácia das operações da Aduana Brasileira no Porto de Santos afeta não apenas a segurança pública, mas também a economia nacional, a reputação internacional e o bem-estar da sociedade brasileira. O contrabando de drogas alimenta a criminalidade e contribui para a desestabilização social e econômica.

Este estudo enfatiza a importância da inovação tecnológica para melhorar a segurança no comércio exterior. A utilização de tecnologias eficazes para processos críticos, como inspeções físicas e verificações documentais, torna os serviços de segurança mais ágeis e eficientes, operando de forma contínua e menos sujeitas a falhas humanas. Assim, o propósito deste estudo é investigar uma área crucial do conhecimento, contextualizando informações de um cenário global desafiador onde o avanço das transações internacionais, a cooperação entre países, a atuação do crime organizado e o progresso tecnológico desempenham papéis centrais na preservação da segurança e na otimização do comércio exterior do Brasil.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Porto de Santos (SP)

O Porto de Santos (SP), é considerado um dos maiores portos da América Latina e um dos mais importantes do Brasil. Sua relevância se dá principalmente pela grande movimentação de mercadorias que ocorre diariamente no local. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2023), o porto movimentou mais de 89 milhões de toneladas de carga em 2023. Essa movimentação traz relevância econômica ao Brasil no cenário internacional e exige uma estrutura rica e complexa, que tem que atuar com eficiência nas operações e oferecer uma estrutura com segurança que engloba aspectos políticos e econômicos.

Segundo a Santos Port Authority (SPA), o porto representa cerca de 25% das transações comerciais do Brasil, gerando cerca de 50.000 empregos diretamente ligados às operações portuárias.

Essa força de trabalho contribui com 18% do total de trabalhadores formais em Santos. Além disso, o porto é destaque internacional, concentrando 26,5% do comércio internacional brasileiro e sendo responsável por 60% dos embarques e desembarques no estado de São Paulo.

Figura 1. Total de Movimentação Portuária em Toneladas de 2023.

Ano	Município	Total de Movimentação Portuária em Toneladas (t)
2023	Itajaí	458.133,00
2023	Itapoá	8.312.347,50
2023	Manaus	11.821.535,70
2023	Navegantes	11.472.260,30
2023	Paranaguá	46.734.631,90
2023	Recife	873.426,00
2023	Rio de Janeiro	27.439.262,50
2023	Santos	83.593.438,40
Total (2023)		190.705.035,30

Fonte: Estatístico Aquaviário, ANTAQ, 2023.

Como observa-se, segundo dados da ANTAQ (2023), comparando a movimentação portuária em toneladas totais entre os maiores portos do Brasil em carga containerizada e a granel, observa-se na Figura 1 que o Porto de Santos tem um volume muito maior que os outros portos, que são Itajaí, Itapoá, Manaus, Navegantes, Paranaguá, Recife e Rio de Janeiro.

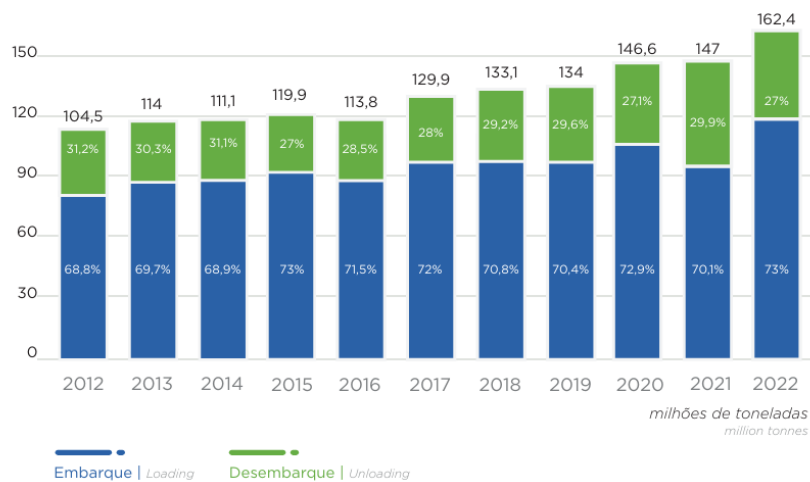
Observa-se que a gestão do Porto de Santos é atualmente realizada pela SPA, uma empresa pública controlada pela União. Até recentemente, a SPA era conhecida como Companhia Docas de Santos de São Paulo (CODESP), tendo como função gerenciar e supervisionar tanto as instalações portuárias quanto as infraestruturas públicas dentro do porto organizado. Fundada em 1989, a CODESP estabeleceu os primeiros 260 metros de cais. Dois anos após sua fundação, em 1892, o porto de Santos se tornou um local de destaque na economia do país e se tornou o maior porto do hemisfério sul.

Além de ser um motor econômico para a região de Santos, o porto exerce um impacto significativo na economia nacional. De acordo com dados do Ministério Público de São Paulo (2022), desempenha um papel crucial na balança comercial do Brasil, facilitando tanto as exportações quanto as importações.

Estes fatores contribuem no âmbito comercial, mas exigem muita atenção para o lado da segurança das operações, por isso é necessário um aumento da verba destinada às fiscalizações, onde segundo Weiss e Alcântara (2023) o investimento na tecnologia, inteligência e na capacitação dos operadores e agentes que atuam na primeira linha de defesa nacional, fará com que as fiscalizações deixem de ocorrer de forma aleatória e passem a ser mais sistemáticas e segmentadas, aumentando sua eficácia na interceptação de ilicitudes e irregularidades.

Nos últimos anos, o Porto de Santos tem se destacado no comércio internacional devido a fatores como competitividade, acessibilidade, baixo custo, localização privilegiada e eficiência aduaneira, como demonstra a Figura 2 com o gráfico do relatório fornecido pela SPA.

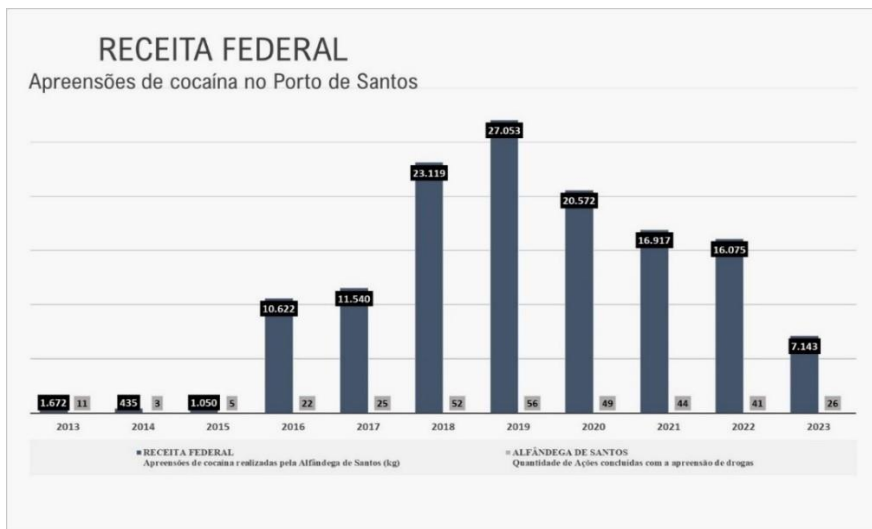
Figura 2. Desenvolvimento sólido e sustentável: crescimento médio de 5% ao ano entre 2012 e 2022.



Fonte: SPA. Fatos e Dados 2023.

Como observa-se na Figura 2, há um crescimento anual das operações no porto. Além disso, o setor de segurança também tem recebido notável atenção devido às operações bem-sucedidas realizadas pelos órgãos institucionais no combate ao tráfico de drogas. Segundo dados da Receita federal (2024), no período entre os anos de 2016 até 2022 foram apreendidas em torno de 111 toneladas de cocaína no Porto de Santos, o volume apreendido dos ilícitos durante esses anos pode ser observado na Figura 3.

Figura 3. Total de apreensões de cocaína no Porto de Santos entre 2016 e 2022.



Fonte: Receita Federal – Alfândega de Santos (2024)

Como observado na Figura 3, tais apreensões evidenciam um problema que tem se tornado frequente em Santos e afeta diretamente todas as partes envolvidas nas transações internacionais, destaca-se o ano de 2019 em que foi registrada a quantidade recorde de apreensões no período, com 27 toneladas de ilícitos apreendidos. De acordo com SCHMITT (2018), fica evidente que os portos marítimos brasileiros têm enfrentado um aumento no uso pelas organizações criminosas para o transporte de drogas destinadas aos grandes mercados consumidores da Europa, América do Norte e Ásia. Essa tendência se deve principalmente à capacidade de enviar grandes volumes de drogas em uma única viagem, em comparação com outras formas de envio.

No ano de 2022, uma situação relevante ocorreu no Porto de Santos, conforme reportado pelo Anuário Brasileiro de Segurança (2023), publicado pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública. Durante esse período, houve a apreensão de 16 toneladas de drogas, incluindo substâncias como cocaína e maconha. Esses números evidenciam a persistência do crime organizado em encontrar meios de inserir drogas nas cargas destinadas à exportação, apesar dos esforços governamentais de segurança.

Segurança Portuária

No atual momento, o transporte marítimo desempenha um papel fundamental na globalização do comércio, com uma frota de mais de 90 mil navios, responsáveis por transportar mais de 80% do volume total de mercadorias que impulsionam a economia global (UNCTAD, 2022). O coração pulsante dessa economia é controlado pelos portos, que atuam como centros de convergência da globalização, conectando os modos de transporte marítimo, rodoviário e ferroviário que interligam

toda a cadeia de suprimentos global. Como resultado, nesses locais, a segurança e a insegurança estão constantemente interligadas.

Para garantir a segurança do Porto de Santos, além de cumprir as leis nacionais, ele também se orienta pelos compromissos estabelecidos em acordos internacionais e diretrizes estabelecidas pela International Maritime Organization (IMO).

A segurança portuária tem sido um tópico de considerável interesse do governo brasileiro por várias décadas. Isso é evidenciado pelo Decreto nº 1.507, datado de 30 de maio de 1995, que estabeleceu a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS), bem como as Comissões Estaduais correspondentes (CESPORTOS):

Art. 1º Fica criada a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, com o propósito de elaborar e implementar sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CONPORTOS) é uma instância governamental brasileira voltada para a segurança em instalações portuárias e vias navegáveis do país. Suas principais funções incluem coordenar ações e políticas de segurança nos portos, terminais e vias navegáveis, promover o compartilhamento de informações e a colaboração entre as autoridades envolvidas na segurança portuária, desenvolver diretrizes e regulamentações relacionadas à segurança em portos, implementar medidas de segurança para prevenir e responder a ameaças como atos de terrorismo, contrabando e outras atividades ilícitas, realizar inspeções e auditorias de segurança em instalações portuárias para garantir a conformidade com as regulamentações, e coordenar a capacitação e o treinamento de pessoal envolvido na segurança portuária.

No caso específico do Porto de Santos, que é o maior porto do Brasil, a CONPORTOS atua na coordenação das atividades de segurança. Isso envolve a implementação de protocolos de segurança, a supervisão das operações e a cooperação com outras agências governamentais e entidades portuárias para garantir a segurança das instalações, a prevenção de incidentes e a resposta a eventuais emergências. Portanto, a CONPORTOS desempenha um papel relevante na garantia da integridade e da funcionalidade do Porto de Santos.

A Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (CESPORTOS), é uma entidade que atua em nível estadual. Destaca-se a CESPORTOS de São Paulo, que atua no Porto de Santos como um órgão de coordenação e colaboração entre as diversas autoridades e entidades envolvidas na segurança portuária, assim como desenvolve políticas, diretrizes e regulamentos específicos relacionadas à segurança, além de conduzir inspeções e auditorias para garantir que as regulamentações estejam sendo seguidas e que as operações estejam em conformidade. Com isso, entende-se a importância da CESPORTOS na função de agência de segurança estadual.

Ação Governamental - Administração Aduaneira Brasileira

A administração aduaneira é essencial para cumprir a missão e a visão de futuro da Receita Federal Brasileira (2021), o principal objetivo é beneficiar a sociedade, simplificando os sistemas e garantindo a segurança e agilidade no comércio exterior, conforme o próprio órgão público estabelece. Com isso, é possível melhorar a qualidade do ambiente de negócios e aumentar a competitividade do país.

Há uma correlação entre os principais objetivos estratégicos da RFB e os da Organização Mundial das Aduanas (OMA, 2018), os quais destacam-se:

- Objetivo Estratégico 1 Promover a segurança e facilitação da cooperação no comércio internacional, incluindo a simplificação e harmonização dos procedimentos das Alfândegas;
- Objetivo Estratégico 3 Proteger a sociedade, a saúde pública, a segurança e contribuir para o combate aos crimes e terrorismo;
- Objetivo Estratégico 5 Promover as Alfândegas Digitais para apoio, em particular, à Gestão Coordenada de Fronteiras e troca de informações entre todas as partes interessadas.

Um dos principais serviços oferecidos pela Aduana consiste em combater o contrabando e o descaminho ilícito, bem como o tráfico de drogas. Essa atividade é regulamentada pelo Decreto nº 6.759/09, conhecido como Regulamento Aduaneiro (RA), a Aduana brasileira exerce um papel fundamental no combate ao tráfico de drogas e crimes transfronteiriços, que trata assunto de forma direta em seu artigo 1º, *ipsis verbi*:

A administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior serão exercidos em conformidade com o disposto neste Decreto.

Destaca-se ademais que de acordo com o decreto da Lei nº 63.659, de novembro de 1968, a Secretaria da Receita Federal tem a responsabilidade de controlar, dirigir, orientar e executar os serviços relacionados à aplicação das leis fiscais referentes aos tributos federais incidentes na importação e exportação de mercadorias, bem como o controle de fronteiras e outras atribuições relacionadas ao comércio exterior.

A tarefa de combater o tráfico de drogas nas fronteiras brasileiras é atribuída à Polícia Federal e às forças armadas. Essas instituições trabalham em conjunto com o objetivo de executar operações e impedir as ações das organizações criminosas, as quais se tornam cada vez mais ousadas e

empregam diversos disfarces para introduzir produtos ilícitos no território brasileiro. A colaboração entre a Polícia Federal e as Forças Armadas é fundamental para enfrentar essa complexa situação. (RECEITA FEDERAL, 2021)

Receita Federal

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 237, estipula que a fiscalização e o controle das atividades de comércio exterior, fundamentais para a proteção dos interesses financeiros nacionais, são de responsabilidade do atual Ministério da Economia. Além disso, a Lei nº 11.457, promulgada em 16 de março de 2007, em seu artigo 1º, estabelece que a Secretaria da Receita Federal do Brasil é um órgão de caráter permanente essencial ao funcionamento do Estado, com o propósito de administrar as questões tributárias e aduaneiras em âmbito federal. Assim, no Brasil, a Aduana e a regulação do comércio internacional estão sob a competência da Receita Federal do Brasil.

De acordo com o Mapa estratégico da Receita Federal do Brasil (2021), a segurança aduaneira é um dos objetivos estratégicos primordiais da instituição. A RFB atribui grande importância à segurança nas operações de comércio internacional e ao cumprimento das regulamentações aduaneiras, com o propósito de proteger os interesses nacionais, coibir atividades ilegais, garantir a integridade das transações comerciais e promover a eficiência dos processos aduaneiros. Essa ênfase na segurança aduaneira é fundamental para manter a integridade das operações comerciais e para o funcionamento adequado da economia do país.

Os conceitos de contrabando e descaminho são definidos no Decreto-Lei (DL) nº 2.848, de 1940 (Código Penal), com nova redação introduzida pela Lei nº 13.008, de 26 de junho de 2014:

Descaminho Art. 334. Iludir, no todo ou em parte, o pagamento de direito ou imposto devido pela entrada, pela saída ou pelo consumo de mercadoria.

Contrabando Art. 334-A. Importar ou exportar mercadoria proibida.

A Receita Federal tem o objetivo de aprimorar o suporte às unidades especializadas na atuação, conta com uma ampla gama de sistemas informatizados dedicados à gestão de riscos e à realização de processos de despacho aduaneiro. Dentre as ferramentas computacionais de destaque para esse propósito, destacam-se as seguintes:

- Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX): é um instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior. No Siscomex, todos os agentes intervenientes registram informações e declarações relacionadas ao controle aduaneiro. (RECEITA FEDERAL, 2020). O Siscomex ajuda a combater o tráfico de drogas fornecendo às autoridades ferramentas e informações essenciais para monitorar e controlar o comércio exterior, identificar atividades suspeitas e tomar medidas preventivas e repressivas contra o tráfico de drogas.

- Sistema de Seleção Aduaneira por Aprendizado de Máquina (SISAM): trata-se de uma ferramenta de inteligência artificial que utiliza o histórico de Declarações de Importação (DI) como base de aprendizado. Seu objetivo é apoiar a Receita Federal do Brasil (RFB) na redução da necessidade de verificações de mercadorias durante o processo de despacho aduaneiro de importação, contribuindo assim para a redução de custos na economia brasileira;
- Sistema de Monitoramento de Operações Aduaneiras em Tempo Real (PATROA): é um sistema dedicado à gestão de riscos aduaneiros, detecta e avalia irregularidades ou potenciais infrações agilizando e aprimorando os procedimentos de fiscalização aduaneira.
- Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras (ANIITA): é um sistema ou plataforma que utiliza tecnologias de análise de dados e inteligência artificial para processar e avaliar transações relacionadas à área aduaneira. O ANIITA é projetado para automatizar e aprimorar a análise de informações relacionadas a importações e exportações, melhorando a eficiência dos processos de despacho aduaneiro e auxiliando na identificação de irregularidades ou riscos alfandegários. Esse tipo de sistema desempenha um papel importante no controle e na gestão das operações de comércio exterior, contribuindo para o cumprimento das regulamentações aduaneiras e para a facilitação do comércio internacional.

As administrações aduaneiras têm adotado o uso da inteligência artificial (IA) para melhorar a avaliação, seleção e direcionamento de riscos, tornando o processo não apenas mais objetivo e previsível, mas também mais rápido e seguro. Isso é evidenciado pela capacidade da IA de proporcionar aos agentes públicos decisões teoricamente mais acuradas em comparação com a capacidade humana, fundamentando-se em análise preditiva e aprendizado de máquina, conforme aponta Coutinho (2012).

Vamos destacar a seguir o ANIITA, pois ao integrar a inteligência artificial ao gerenciamento de risco aduaneiro, o ANIITA tem contribuído significativamente para a modernização e eficiência das operações aduaneiras, oferecendo um modelo que equilibra inovação tecnológica com conformidade regulatória e ética.

Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras (ANIITA)

O sistema Analisador Inteligente e Integrado de Transações Aduaneiras (ANIITA) foi desenvolvido com o intuito de otimizar e aumentar a eficiência dos processos aduaneiros no Brasil. Lançado inicialmente em 2011, na fronteira de Uruguaiana, Rio Grande do Sul, o ANIITA representou uma evolução significativa na maneira como as Declarações de Importação (DI) eram avaliadas, consolidando informações que anteriormente estavam dispersas em até sete diferentes sistemas, incluindo o SISCOMEX.

Na época de sua concepção, havia uma alta demanda de trabalho, com sete lotes de parametrização sendo processados diariamente, cada um contendo aproximadamente 20 a 30 declarações. Com um prazo de apenas 30 minutos para analisar cada lote, a equipe responsável tinha em média apenas 1 minuto para analisar cada declaração e identificar potenciais riscos. (FERREIRA & TIUSSI, 2019)

De acordo com Ferreira e Tiussi (2019) esse curto período para análise representava uma grande limitação, dificultando a identificação eficiente de irregularidades ou atividades suspeitas. Foi nesse cenário desafiador que surgiu a necessidade de desenvolver uma solução que permitisse

otimizar o processo de análise de risco aduaneiro, aproveitando ao máximo o tempo disponível e garantindo uma abordagem mais eficaz na identificação de possíveis ameaças.

A implementação do ANIITA simplificou e agilizou a avaliação de riscos e o processo de liberação aduaneira, através da utilização de inteligência artificial para analisar e processar transações de forma rápida e eficiente. Inicialmente focado nos processos de exportação, o sistema aprende continuamente para identificar padrões e possíveis irregularidades, facilitando a liberação de mercadorias, como afirma Coutinho (2012). Com isso, as operações aduaneiras tornaram-se mais seguras, transparentes e ágeis, beneficiando tanto os órgãos fiscalizadores quanto importadores e exportadores.

Uma das principais características do ANIITA é a sua capacidade de utilizar dados do Sistema de Intercâmbio de Informações dos Registros Aduaneiros (INDIRA), promovendo o acesso eletrônico a informações de importações e exportações entre países do Mercosul. Isso permite a identificação de inconsistências entre declarações de importação e exportação, exemplificando a implementação do conceito de troca de informações entre aduanas, conforme recomendado pela Organização Mundial das Aduanas e integrado ao Programa de Operador Econômico Autorizado (OEA).

Além disso, o ANIITA oferece benefícios significativos em termos de produtividade, através de uma interface intuitiva e a integração com diversos sistemas, podendo economizar até duas horas por dia para usuários com dificuldades tecnológicas. Contribui também para a eficácia na seleção das DI para despacho, atuando como uma rede que cruza informações de diversas bases de dados para verificar sua consistência e emitir alertas em caso de suspeitas, além de garantir a detecção de operações irregulares conhecidas na unidade.

De acordo com Ivan da Silva Brasília, chefe da Divisão de Vigilância e Repressão ao Contrabando e Desvio, o ANIITA gera múltiplos alertas durante a análise das declarações, auxiliando na identificação de possíveis fraudes e facilitando a gestão de uma ampla variedade de situações potencialmente ocultas nas informações das declarações de comércio exterior.

Importante ressaltar que o ANIITA foi desenvolvido utilizando exclusivamente softwares livres, tanto no ambiente de desenvolvimento quanto nos componentes do aplicativo, aproveitando a infraestrutura de TI já existente na Receita Federal. Este aspecto garante que o desenvolvimento do sistema foi realizado sem demandar gastos financeiros extras, evidenciando uma abordagem custo-efetiva para a modernização dos processos aduaneiros.

Assim, o ANIITA foi concebido como uma ferramenta inovadora para agilizar e aprimorar o processo de análise de risco aduaneiro, aproveitando a tecnologia para realizar verificações mais rápidas e precisas, e identificar padrões ou indícios de atividades ilícitas. Ao automatizar parte do processo de análise, o aplicativo permitiu que a equipe se concentrasse em casos de maior complexidade ou prioridade, melhorando a eficiência geral do controle aduaneiro e fortalecendo a segurança nas operações comerciais.

Análise e Gerenciamento de Risco no Contrabando de Drogas no Porto de Santos

Segundo Ruppenthal (2013), o gerenciamento de riscos pode ser descrito como o procedimento no qual os riscos são identificados, analisados, avaliados e, posteriormente, tratados.

Esse gerenciamento desempenha um papel importante para facilitação das atividades das autoridades aduaneiras, contribuindo para aprimorar a eficiência do processo de importação e exportação. De acordo com ele, há a inviabilidade de aplicar os mesmos procedimentos e controles a todas as operações de comércio internacional, o gerenciamento de riscos viabiliza a implementação de medidas relacionadas às operações de maior risco. Dessa forma, as operações de baixo risco podem transcorrer de maneira mais ágil e econômica.

Segundo o delegado (chefe) da Alfândega de Santos, auditor-fiscal Richard Fernando Amoedo Neubarth, o gerenciamento de riscos é uma necessidade contínua. Dado que os riscos estão sempre em evolução, é crucial monitorá-los de perto. Especificamente no contexto da aduana, quando um canal irregular de entrada de mercadorias é detectado pela fiscalização, os infratores cessam seu uso. No entanto, imediatamente começam a buscar outras maneiras de introduzir mercadorias no país sem seguir as regulamentações. É nesse ponto que o processo deve se adaptar e acompanhar a nova estratégia ilícita.

De acordo com Carone e Pinheiro (2023) o crime organizado tem estratégias cada vez mais elaboradas para o transporte da droga, como o uso de contêineres como meio de transporte para o tráfico internacional ou até o uso de mergulhadores para prender a droga no fundo do navio. Além de que segundo os autores, nos últimos anos, as organizações criminosas têm se empenhado em cooperar entre si para atingir objetivos comuns, como o pagamento de propinas e o treinamento de mergulhadores. As facções criminosas estão cada vez mais em busca de estratégias para burlar os controles portuários e aduaneiros, com o objetivo de dificultar as ações de combate ao tráfico de drogas, inclusive podendo utilizar os critérios de seleção e amostragem estabelecidos pela Receita Federal Brasileira:

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

De acordo com Ivan da Silva Brasília, o chefe da Divisão de Vigilância e Repressão ao Contrabando e Desencaminho (DIREP) da alfândega, um dos principais desafios é entender a logística, a falta de recursos humanos e tecnológicos, e a lidar com o grande volume de mercadorias que passam pelo porto diariamente. Segundo ele, é fundamental que a aduana brasileira invista em capacitação profissional de funcionários, tecnologia de ponta e cooperação entre as diferentes agências de segurança para fortalecer o gerenciamento de riscos e combater o contrabando de drogas.

Conforme Ruppenthal (2013) para realizar uma análise de risco, é necessário considerar diversos fatores, um deles de acordo com os critérios de seleção e amostragem é a origem das mercadorias, ou seja, países conhecidos por serem produtores ou fornecedores de drogas devem ter uma atenção maior durante a fiscalização dos contêineres e cargas que chegam ao porto. Além disso, é importante observar a rota do transporte, verificando se há regiões com histórico de tráfico de drogas.

Ademais se faz necessário contar com o trabalho de órgãos de segurança especializados no combate ao tráfico de drogas, como a Polícia Federal, a Receita Federal e a Guarda Portuária, entre outros, que desempenham um papel fundamental na fiscalização do Porto de Santos. (MPSP, 2024)

Os impactos e reflexos do Tráfico de Drogas no mercado internacional brasileiro

O contrabando de drogas no Porto de Santos tem se destacado pelas estratégias utilizadas e como estão sendo estabelecidas pelas organizações criminosas, que estão cada vez mais eficientes em driblar a aduana, o que impacta diretamente o lado comercial do porto. As organizações têm se aproveitado de falhas de segurança interna, devido a sua grande dimensão e quantidade de mercadorias circulantes, infiltrando drogas dentro de cargas lícitas, dificultando a atuação da aduana no controle e repressão de drogas. (WEISS & ALCÂNTARA, 2023).

De acordo com Procópio Filho e Vaz (1997), é fundamental dar uma maior atenção às questões relacionadas ao tráfico de drogas devido a três motivos principais. Primeiramente, destaca-se a importância política e econômica desse tema tanto no cenário internacional quanto nacional. Em segundo lugar, o tráfico de drogas está relacionado e pode nutrir-se das mudanças e dos problemas que acometem a sociedade brasileira, como por exemplo, o enfraquecimento do Estado, o aumento do desemprego, do subemprego e diversificação da economia informal em todo país. Por último, há a inclusão de camadas populares no mundo do consumo de drogas, como destaca o autor.

Segundo Hidalgo (2022), um exemplo que pode ser observado é envolvendo a agência marítima MSC Brasil, uma das maiores empresas em movimentação de contêineres e uma das mais influentes agências marítimas no transporte internacional de cargas, segundo comunicado enviado a seus clientes a mesma decidiu por paralisar suas operações de embarque e desembarque de carga em toda América do Sul no início de 2022, justificando no comunicado que a ação do tráfico nos portos vem vitimizando a agência, seus clientes e parceiros.

Ainda de acordo com Hidalgo (2022), o caso da MSC Brasil traz descrédito ao maior porto do país e provoca questionamentos sobre a eficiência da segurança portuária brasileira, ocasionando prejuízos para a companhia marítima, os exportadores e importadores, além de toda uma cadeia de prestadores de serviços. Segundo o autor, os prejuízos monetários também não só se limitam aos custos com a carga paralisada para investigação ou o não pagamento dos clientes mediante a não entrega das cargas, mas através de multas para poder liberar a carga. Em outro caso apresentado por Hidalgo, no ano de 2019 a MSC teve que pagar US\$ 50 milhões para liberação de seu navio atracado que estava sob investigação.

A aplicação das multas devido a ocorrência de bloqueio do navio pelas aduanas são medidas drásticas adotadas pelos países importadores, a ocorrência quando se repete mostra a ineficiência do estado no combate às drogas. Entretanto, como indica Carone e Pinheiro (2023), em sua maioria o que ocorre é o bloqueio do contêiner com a droga e uma investigação minuciosa da empresa adquirente do contêiner ou agente consolidador e de sua carga, causando assim um grande transtorno

para o exportador, já que sua carga ficará parada até o fim das investigações e gerará custo extra de armazenagem e *demurrage*³.

Estes acontecimentos e riscos são assumidos pelo exportador brasileiro, que mesmo mediante negociação e pagamentos antecipados, podem sofrer com as consequências do tráfico internacional, como afirma Weiss e Alcântara (2023). O que gera um fator que é ainda mais danoso, que é a insegurança nas operações, as investigações não têm prazo limite estipulado, cabendo a legislação de cada país estipular a data e realizar a investigação, assim, o exportador mancha seu nome com a não entrega da mercadoria e o importador vê uma falha no sistema de segurança, também tendo receio de que tal problema volte a ocorrer, prejudicando as duas partes envolvidas na operação (CARONE & PINHEIRO, 2023).

3 Análise de Dados

Observa-se na entrevista concedida por Richard Fernando Amoedo Neubarth e Ivan da Silva Brasília, respectivamente, Delegado da Alfândega de Santos e chefe da Divisão de Vigilância e Repressão ao Contrabando e Descaminho (DIREP) da Alfândega de Santos, alguns aspectos já abordados no estudo bibliográfico são reforçados pelos entrevistados, como a extrema necessidade da integração de dados entre agências e a dificuldade de se estabelecer um equilíbrio entre o rigor das etapas de segurança e o desenvolvimento econômico do porto. Entretanto também é mencionado novos aspectos relevantes para o estudo, como a dificuldade da coleta de dados e a interceptação dos ilícitos devido os métodos utilizados pelos criminosos.

Em questão relacionada a mensuração da quantidade de ilícitos que passa fora dos radares dos órgãos fiscalizadores e quanto as estimativas que podem ser feitas, ambas as autoridades entrevistadas confirmaram que devido ao tamanho e volume de mercadorias que passam pelo Porto de Santos diariamente, se torna um desafio de extrema dificuldade quantificar com precisão o quanto de drogas circula no porto, tendo em vista as técnicas sofisticadas de ocultação e a falsificação de documentos, como aponta Neubarth (2024). Evidenciando brechas exploradas pelo crime organizado e a ineficácia de se estimar e analisar quanto e em quais locais o contrabando vem transportando os ilícitos.

Com isso, fica explícito que mesmo fazendo o uso de diversas ferramentas tecnológicas, etapas burocráticas e a segmentação da segurança, além de conseguir uma grande quantidade de apreensões, ainda não se tornou possível quantificar com propriedade o quanto de drogas que circula no porto durante o ano, mostrando uma debilidade do sistema aduaneiro e de segurança, como posiciona o comentário de Neubarth (2024) sobre o método de falsificação de documentos, que revela que existe uma fragilidade também no sistema burocrático, já que tais fraudes não são interceptadas pela aduana brasileira e por vezes nem reconhecidas. O que sugere que mesmo em ambiente controlado e fiscalizado, os criminosos conseguem ser bem-sucedidos em esconder o contrabando.

Outro grande desafio que foi analisado, como pode ser visto na literatura acerca do tema é a comunicação interagência, Procópio Filho & Vaz (1997). Como os organismos públicos estão com as responsabilidades divididas, se torna indispensável uma comunicação eficiente e fluida entre eles, já que essa troca de informações resultará em avanços no combate ao contrabando de drogas. Em

³ Demurrage ocorre quando o importador ou exportador não devolve ao armador a unidade de carga do navio (contêiner) dentro do prazo estabelecido de tempo livre (*free time*).

questão relacionada sobre áreas de melhoria apresentada aos entrevistados, foi defendido por Brasília (2024), que a área de integração e compartilhamento de dados entre agências é uma área de contínua melhoria e indica a necessidade da implementação de novas tecnologias e a busca pelo aprimoramento das existentes.

Desde a implementação do ANIITA, a Receita Federal (2021) tem visto melhorias significativas no combate ao contrabando e outras formas de comércio ilegal. Observando os relatórios de apreensões nos últimos anos, é possível ver o impacto direto dessa ferramenta na eficiência das operações aduaneiras.

Figura 4. Quantidade de apreensões de drogas entre 2019 e 2023.

Ano	RECEITA FEDERAL Apreensões de cocaína realizadas pela Alfândega de Santos (KG)	ALFÂNDEGA DE SANTOS Quantidade de ações concluídas com a apreensão de drogas
2019	27.052,70	56
2020	20.572,40	49
2021	16.917,33	44
2022	16.075,18	41
2023	7.142,75	26

2023 - Alfândega de Santos
Dados atualizados até 07/03/2024

Fonte: Receita Federal, 2024.

Diante do observado na Figura 4, os dados acima ilustram não apenas a eficácia do ANIITA e outras ferramentas tecnológicas, como melhoria do sistema de gerenciamento de risco aduaneiro, mas também a importância das operações promovidas pela Receita Federal no combate a atividades ilícitas. Contudo, conforme nota-se em fala de Neubarth (2024), a quantidade apreendida e o número de ações concluídas, não corresponde ao valor real, mas indica que o avanço das ações em localidades específicas e com gerenciamento adequado, implicam em melhores resultados.

O Porto de Santos tem registrado sucessos notáveis no combate ao tráfico de drogas, com a Receita Federal desempenhando um papel crucial nessas operações. Segundo o Serviço de Informações da Receita Federal, em 2021 em apenas 48 horas, a aduana de Santos conseguiu realizar cinco apreensões significativas de cocaína no Porto de Santos, totalizando 681 kg. Essas apreensões ocorreram por meio de inspeções cuidadosas, que incluíram análise de riscos e o uso de cães farejadores, demonstrando a eficácia das estratégias adotadas.

Ainda em 2021, de acordo com o Serviço de Informações da Receita Federal em uma única ação, foram apreendidos 1.240 kg de cocaína, elevando o total de cocaína interceptada no Porto de Santos para mais de 16 toneladas naquele ano. Essas operações envolveram cargas de suco de laranja e açúcar cristal, onde a droga estava escondida, evidenciando a complexidade dos métodos criminosos utilizados pelos contrabandistas que foram abordados anteriormente e deixa explícito a necessidade

de vigilância constante. Essas operações refletem o compromisso contínuo da Receita Federal com a segurança aduaneira e o combate ao tráfico de drogas, buscando um equilíbrio entre a facilitação do comércio internacional e a prevenção de atividades ilícitas.

4 Metodologia

Este estudo adota uma abordagem metodológica mista, compreendendo análise descritiva e exploratória, fundamentada na revisão da literatura existente. Esta revisão engloba uma diversidade de fontes, tais como livros acadêmicos, dissertações, artigos de periódicos, além de publicações digitais, visando a construção de uma base teórica que fundamente a investigação do tema proposto. A pesquisa bibliográfica, nesse contexto, assume papel central, facilitando a compilação de dados relevantes, a atualidade dos fatos e a formação de uma base conceitual para a exploração dos tópicos abordados.

Adicionalmente, foi realizada uma análise da legislação, regulamentos e normativas vigentes que norteiam o gerenciamento de riscos e as ações de combate ao contrabando de drogas em portos brasileiros, com foco particular no Porto de Santos (SP). Este exame legislativo permite uma compreensão do quadro regulatório que impacta as práticas de segurança portuária e aduaneira, assim como descreve sua segmentação entre as agências nacionais.

Para enriquecer este estudo foi aplicado um questionário com perguntas fechadas, por meio de entrevistas com profissionais da área da aduana, o delegado (chefe) da Alfândega de Santos Richard Fernando Amoedo Neubarth, e o chefe da Divisão de Vigilância e Repressão ao Contrabando e Descaminho (DIREP) da Alfândega de Santos, auditor-fiscal Ivan da Silva Brasília. Estas entrevistas proporcionaram informações sobre os procedimentos operacionais correntes, desafios enfrentados na rotina de trabalho e estratégias eficazes na prevenção e no combate ao contrabando de drogas.

Este estudo se propõe, portanto, a explorar a efetividade das medidas de segurança implementadas no Porto de Santos, analisando a importância dessas estratégias no contexto do combate ao contrabando de drogas e seu impacto no comércio exterior brasileiro. Investiga-se também o papel vital das ações governamentais e da segurança aduaneira na promoção de um ambiente de comércio mais seguro e eficiente. Além disso, a pesquisa destaca a relevância do gerenciamento de riscos como processo de identificação, análise e mitigação de potenciais ameaças à segurança portuária. Por fim, considera-se o impacto das atividades de contrabando de drogas sobre as operações comerciais e a necessidade de uma infraestrutura de segurança robusta, dada a posição do Porto de Santos como o maior complexo portuário da América Latina.

A pesquisa de campo se apoiou na análise de artigos acadêmicos, monografias, reportagens e estudos de caso, evidenciando como o contrabando de drogas afeta negativamente os parceiros comerciais e compromete a integridade das operações portuárias. Reportagens jornalísticas sobre apreensões recentes de drogas forneceram uma visão atualizada dos desafios enfrentados pelas autoridades aduaneiras e policiais, contribuindo com uma perspectiva dinâmica sobre o tema em investigação.

5 Considerações Finais

Através de uma pesquisa detalhada, o estudo destaca a posição estratégica do Porto de Santos (SP) no comércio exterior brasileiro, mas também expõe os desafios de segurança enfrentados pela Aduana Brasileira no combate efetivo ao contrabando de drogas. É destacado também a necessidade de práticas de gerenciamento de riscos eficazes, assim como a necessidade de uma estreita cooperação entre diversas entidades governamentais e de segurança, além de dar atenção aos acordos de segurança internacionais e combater os desafios impostos pela crescente sofisticação das operações criminosas.

Diante dos fatos apresentados, é demonstrado através da pesquisa que a implementação de sistemas avançados de análise de riscos, como o ANIITA, se torna ferramentas de grande valia para aumentar a eficiência da Aduana Brasileira, possibilitando uma identificação mais precisa das ameaças e uma melhor alocação dos recursos de segurança. Portanto entende-se que o uso de tecnologias tem um impacto positivo nas operações e fortificam a segurança. Logo entende-se também, que a cooperação entre a Receita Federal, a Polícia Federal, as Forças Armadas, entre outros órgãos, na utilização e aplicação dessas tecnologias, são necessárias para o sucesso das estratégias de combate ao contrabando, assim como é ressaltado a importância da troca de informações e de esforços conjuntos.

O estudo também aponta para os desafios e obstáculos enfrentados, incluindo a adaptação constante necessária para acompanhar as evoluções das técnicas utilizadas por organizações criminosas e a necessidade de contínuos investimentos em tecnologia e capacitação de pessoal. O estudo evidencia ainda o impacto negativo do contrabando de drogas não só na segurança pública, mas também na economia, afetando a integridade das operações comerciais legítimas e podendo prejudicar a imagem do Brasil no cenário internacional. Com isso observa-se o dilema entre aumentar a eficiência do porto e melhorar o combate as ações de contrabando, e entende-se que tal dilema não apresenta solução fácil e imediata, mesmo utilizando de grandes recursos e tempo, ainda existirá dificuldades para esse combate.

Diante disso, conclui-se através do estudo que os impactos comerciais causados pela ação criminosa, vão muito além da relação monetária proveniente do contrabando, as organizações criminosas se fortificam cada vez mais através desse sistema, colocando em risco todos os envolvidos no transporte de cargas e a sociedade como um todo. Assim, como consequência também está a reputação e imagem do Porto de Santos, que pode ser interpretada como insegura e ineficaz, o que consequentemente a faz menos atrativa no mercado altamente competitivo.

Desta forma, se conclui que adotar medidas para fortalecer a segurança no Porto de Santos, enfatizando a importância de expandir o uso de tecnologias avançadas, promover uma comunicação eficiente entre as agências nacionais, intensificar a cooperação internacional no combate ao tráfico de drogas e promover políticas públicas que visem ao desenvolvimento social nas áreas portuárias para reduzir as vulnerabilidades exploradas pelo crime organizado, são fatores que unidos e aperfeiçoados vão promover bons resultados. Com isso, a Aduana Brasileira pode mitigar o contrabando de drogas e promover um desenvolvimento sustentável para o Porto de Santos.

Referências

AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTADORES (APEX-BRASIL). **Painéis de Inteligência de Mercado**. São Paulo. Disponível em: <<https://apexbrasil.com.br/br/pt/conteudo/painel-de-data-analytics.html>>. Acesso em: 26 ago. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Estatístico Aquaviário: Total de Movimentação em Toneladas 2023**. [S. l.]: ANTAQ, 2023. Disponível em: <<https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/Relatorio.html>>. Acesso em: 2 out. 2023.

ANUÁRIO BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA 2023. **17º Anuário de Segurança Pública**. Disponível em: <<https://apidspace.universilab.com.br/server/api/core/bitstreams/c0c6abca-36ce-4469-aff1-6cdba95bf197/content>>. Acesso em: 07 abr. 2024.

BESERRA, L. D. **Segurança Aduaneira Brasileira: O tráfico marítimo de cocaína no porto de Santos e o seu impacto para a Segurança Internacional**. Évora, Universidade de Évora, p. 1-88, 7 dez. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 63.659 de 20 de novembro de 1968**. [S. l.], 7 abr. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/memoria/sitios_antigos-da-receita-federal/oitenta-anos-do-imposto-de-renda-no-brasil-2013-1922-a_2002/1968-criacao-da-secretaria-da-receita-federal-do-brasil>. Acesso em: 17 set. 2023.

_____. **Lei n. 8630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, p. 2351, 26 fev., 1993. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.html>. Acesso em: 23 out. 2023.

_____. **Lei n. 11.343, de 23 de agosto de 2006**. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 23 ago., 2006. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111343.html>. Acesso em: 05 mai. 2024.

_____. **Decreto 6.759, de 05 de fevereiro de 2009**. [S. l.], 11 jul. 2022. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.html>. Acesso em: 16 set. 2023.

_____. **Lei Nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre medidas tributárias, promove desoneração tributária de subvenções governamentais destinadas ao fomento das atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica nas empresas. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/Lei/L12350.html>. Acesso em: 11 out. 2023.

_____. **Lei n. 12.815, de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, p. 1, edição extra 05 jun.,

2013. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112815.html>. Acesso em: 02 out. 2023.

_____. **Lei n. 13.008, de 26 de junho de 2014.** Dá nova redação ao art. 334 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal e acrescenta-lhe o art. 334-A. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, p. 1, 26 jun., 2014. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2014/lei-13008-26-junho-2014-778956-publicacaooriginal-144447-pl.html>>. Acesso em: 05 mai. 2024.

_____. **Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. Planejamento Estratégico.** Brasília, DF: Ministério da Fazenda, 2021a. Disponível em: ><https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/planejamento-estrategico>>. Acesso em: 30 out. 2023.

BUAINAIN, A., CARVALHO, S., PAULINO, S., YAMAMURA, S. **Propriedade Intelectual e Inovação Tecnológica - algumas questões para o debate atual.** 2011.

CAMEX. **Programa de Financiamento às Exportações – PROEX.** Disponível em: <<https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/camex/financiamento-ao-comercio-exterior/proex>>. Acesso em: 27 ago. 2023.

CARONE, C., PINHEIRO, M. Cargueiros do Pó: A Rota Marítima do Tráfico de Cocaína do Brasil à Europa. **Metrópoles**, [S. l.], p. 1, 30 jul. 2023. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/materias-especiais/a-rota-maritima-do-trafico-de-cocaina-do-brasil-a-europa>>. Acesso em: 2 out. 2023.

CARVALHAL, C. MAIS DE UMA TONELADA DE COCAÍNA É APREENDIDA PELA RECEITA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS. **Segurança Portuária em Foco, Portal de Segurança Portuária**, p. 1, 23 mar. 2022. Disponível em: <<https://www.segurancaportuariaemfoco.com.br/2022/03/mais-de-uma-tonelada-de-cocaina-e.html>>. Acesso em: 02 out. 2023.

CERVO, A L., BERVIAN, P. A. **Metodologia científica.** 6ª ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007. Disponível em: <<https://acervo.enap.gov.br/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=208>>. Acesso em: 27 ago. 2023.

COUTINHO, G. L. **ANIITA – uma abordagem pragmática para o gerenciamento de risco aduaneiro baseada em software.** Disponível em: <<https://repositorio.enap.gov.br/jspui/handle/1/4607>>. Acesso em: 27 mar. 2024.

DADOS DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (ANITA) – **RFB – Exportação.** 12 set. 2019. Disponível em: <<http://haidar.com.br/dados-do-sistema-de-gerenciamento-de-risco-e-inteligencia-artificial-anita-rfb-exportacao/>>. Acesso em: 30 mar. 2024.

FERREIRA. B. F., TIUSSI, G. C. **FERRAMENTAS DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL PARA GESTÃO DE RISCOS ADUANEIROS.** Diego & Joaquim Advogados, 2019. Disponível em: <<https://dja.adv.br/ferramentas-da-receita-federal-do-brasil-para-gestao-de-riscos-aduaneiros/>>. Acesso em: 07 abr. 2024.

FILHO E VAZ, P. **Relações internacionais. O Brasil no contexto do narcotráfico internacional**, [S. 1.], p. 01-48, 13 out. 2008. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/mhDdvn6Mgkrqytyy9bLrdmg/>>. Acesso em: 02 out. 2023.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança**. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/publicacoes_posts/17-anuario-brasileiro-de-seguranca-publica/>. Acesso em: 02 out. 2023.

HIDALGO, R. Tráfico faz gigante mundial de contêineres pausar operações no Brasil. **Jornal da Band**, Band, p. 1, 17 jan. 2022. Disponível em: <<https://www.band.uol.com.br/noticias/jornal-da-band/ultimas/menor-empresa-de-containeiro-do-mundo-interrompe-parte-das-atividades-no-brasil-16473734>>. Acesso em: 2 out. 2023.

MINISTÉRIO PÚBLICO DE SÃO PAULO. **MPSP**, 2024. Disponível em: <<https://www.mpsp.mp.br/>>. Acesso em: 07 abr. 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ADUANAS. **WCO Annual Report -2022-2023**. Disponível em: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/annual-reports/annual-report-2022_2023.pdf>. Acesso em: 02 out. 2023.

PAIVA, I. Porto de Santos lidera apreensões de drogas, aponta Anuário. **Diário do Litoral**. Disponível em: <<https://www.diariodolitoral.com.br/santos/porto-de-santos-lidera-apreensoes-de-drogas-aponta-anuario/171252/>>. Acesso em: 07 abr. 2024.

PORTO DE SANTOS. **Fatos e Dados**. Ed 2023. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/fatos-e-dados/>>. Acesso em: 08 nov. 2023.

RECEITA FEDERAL. **Prestação de Contas Anuais**. [S. 1.], 28 nov. 2014. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios/auditoria-interna/auditoria-interna-prestacao-de-contas/2014/rg-srrf06-ex2014>>. Acesso em: 13 out. 2023.

_____. **Receita Federal apreende 1.240 kg de cocaína no Porto de Santos totalizando mais de 16 toneladas em 2021**. 28 dez. 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2021/dezembro/receita-federal-apreende-1-240-kg-de-cocaina-no-porto-de-santos>>. Acesso em: 07 abr. 2024.

RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE DROGAS 2022 DO UNODC. **Destaca as tendências da pós-legalização da cannabis, os impactos ambientais das drogas ilícitas e o uso de drogas por mulheres e jovens**. Disponível em: <<https://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2022/06/relatorio-mundial-sobre-drogas-2022-do-unodc-destaca-as-tendencias-da-pos-legalizacao-da-cannabis-os-impactos-ambientais-das-drogas-ilicitas-e-o-uso-de-drogas-por-mulheres-e-jovens.html>>. Acesso em: 20 out 2023.

REVISTA BRASILEIRA DE INTELIGÊNCIA. **Atividade de Inteligência – Periódicos Agência Brasileira de Inteligência**. Vol. 2 n. 2, abr. 2006 – Brasília. Disponível em: <<https://rbi.enap.gov.br/index.php/RBI/issue/view/3>>. Acesso em: 23 out. 2023.

RUPPENTHAL, J. E. **Gerenciamento de Riscos. Rede e-Tec Brasil**, [S. 1.], p. 1-119, 14 nov. 2013. Disponível em:

<<https://site.educacao.go.gov.br/files/SESMT/GerenciamentodeRiscosOcupacionais.pdf>>. Acesso em: 01 nov. 2023.

SCHMITT, G., RIBEIRO, A. Brasil tem recorde nas apreensões de cocaína em 2018. **O Globo**, São Paulo, 19 dez. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/brasil-temrecorde-nas-apreensoes-de-cocaina-em-2018-23309144>>. Acesso em: 25 out. 2023.

SECRETARIA ESPECIAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Sistema Integrado de Comércio Exterior: SISCOMEX**. Brasília, DF: Ministério da Fazenda, 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/sistema-integrado-de-comercio-exterior-siscomex#anuentes>>. Acesso em: 28 out. 2023.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review of maritime transport 2022**. United Nations, 2022. Disponível em: <https://unctad.org/system/files/press-material/PR22025_RMT22_pt_Final.pdf>. Acesso em: 28 out. 2023.

WEISS, E., SILVA ALCANTARA, F. A FRONTEIRA BRASILEIRA E O CONTRABANDO DURANTE A PANDEMIA DE CORONAVÍRUS. **Revista (RE) DEFINIÇÕES DAS FRONTEIRAS**, v. 1, n. 3, p. 285-295, 2023. Disponível em: <<http://journal.idesf.org.br/index.php/redfront/article/view/63>>. Acesso em: 08 nov. 2023.