

CONTRABANDO E DESCAMINHO – O AUMENTO DOS ILÍCITOS PELA ROTA MARÍTIMA DO NORTE E NORDESTE.

LEANDRO GOLDEMBERG RAMOS DE LIMA¹⁶

RESUMO:

O presente estudo procura demonstrar uma mudança de comportamento logístico no contrabando e descaminho que ocorre no Brasil, indicando o deslocamento significativo do abastecimento do mercado clandestino brasileiro de mercadorias contrabandeadas e descaminhadas para a costa norte e nordeste do país. Para tanto, compilar-se-ão fatores que favorecem a ocorrência de ilícitos na referida região e dados mensurados por confiáveis instituições públicas e privadas, como número de apreensões num determinado período. Tal constatação pode converter-se em fatores adequados de planejamento na tomada de decisão dos governantes e gestores, como subsídio para distribuição do efetivo policial e fiscal e implementação de políticas públicas que contemplem os locais mais vulneráveis ao corrompimento pelo mercado ilícito.

PALAVRAS-CHAVE: Contrabando; Descaminho; Clandestino; Políticas Públicas.

ABSTRACT:

The present study seeks to demonstrate a change in logistical behavior in smuggling and embezzlement that occurs in Brazil, indicating a significant shift in the supply of the Brazilian clandestine market of smuggled and embezzled goods to the north and northeast coast of the country. To this end, factors that favor the occurrence of illicit acts in that region and data measured by reliable public and private institutions, such as the number of apprehensions in a given period, will be compiled. This finding can be converted into adequate planning factors in the decision-making process of government officials and managers, as a subsidy for the distribution of police and supervisory personnel and the implementation of public policies that address the most vulnerable places to corruption by the illicit market.

KEY-WORDS: Smuggling; I go astray; Clandestine; Public policy.

INTRODUÇÃO

Quando é falado em contrabando e descaminho no Brasil, é natural direcionar o pensamento para cidades limítrofes como Foz do Iguaçu no estado do

¹⁶ Bacharel em Ciências Militares. E-mail: leandro.lima@rfb.gov.br

Paraná, Ponta Porã no estado do Mato Grosso do Sul ou, até mesmo, Corumbá no estado do Mato Grosso.

Historicamente, as fronteiras das regiões sul e centro-oeste do país figuram como principais procedências de introdução clandestina de mercadorias no território nacional, enquanto regiões ou estados sem uma fronteira geográfica não apresentavam um risco relevante referente aos crimes de contrabando e descaminho.

Nessa ótica, estados e regiões que não possuem fronteira com outro país, como, por exemplo, o estado do Pará, na região Norte, ou a região Nordeste, que possuem fronteira litorânea, ou seja, são banhados pelo mar, não apresentariam significativas ocorrências dos ilícitos aduaneiros supramencionados.

No entanto, o fluxo frequente e constante de barcos pesqueiros na costa norte e nordeste do Brasil revelou um aparato logístico que poderia ser aproveitado não só para a captação de peixes.

Enquanto isso, alguns países do norte da América do Sul, em especial, o Suriname, tornaram-se destinos bastante atrativos de mercadorias importadas por conta de carga tributária sobre o consumo e valor agregado, políticas econômicas e acordos internacionais de comércio exterior.

Tal fato, caracterizou esses destinos como relevantes “entrepostos” de mercadorias estrangeiras em relação àqueles países, principalmente, de produtos produzidos na China e do cigarro fabricado no Paraguai.

Por outro lado, o cidadão brasileiro sempre adorou fazer compras de mercadorias em países com menor carga tributária, como o Paraguai, e a demanda de cigarros estrangeiros no mercado ilegal brasileiro aumentou ao ponto de que as quadrilhas contrabandistas precisaram abrir fábricas clandestinas para a falsificação do cigarro contrabandeado.

Outrossim, os produtos contrafeitos, aos olhos de uma população com menos poder aquisitivo, tornaram-se uma alternativa “mais em conta” para saciar sua vontade de consumo.

Nesse ponto, o surgimento dos aparelhos de “IPTV” (*Internet Protocol Television*) irregulares, os quais burlam os acessos condicionados estabelecidos por plataformas pagas de *stream*, caíram no gosto do povo.

Isto posto, combinando a oferta em prestação de serviços pelas frotas de barcos pesqueiros com capacidade de navegação costeira pelo mar do norte e nordeste brasileiro juntamente com a disponibilidade em países do norte da América do Sul, como o Suriname, por preço atrativo, de mercadorias cobiçadas pelo mercado brasileiro, restou constatada a viabilidade econômica e logística de um lucrativo comércio ilícito.

Dessa forma, abriu-se os mares do Atlântico brasileiro para uma rota comercial clandestina do contrabando e descaminho, onde as principais portas de entrada estão no estado do Pará e na região Nordeste.

Aproveitando a atuação profissional do autor no combate aos ilícitos aduaneiros nas Regiões Norte e Nordeste do país, o presente estudo busca entender as causas do aumento do contrabando e descaminho usando a rota marítima da costa Norte e Nordeste do Brasil e, desta maneira, despertar a atenção das autoridades de governamentais, em especial, de segurança pública para o referido modal ilícito.

A análise proposta por este artigo é de elevada importância devido às implicações econômicas, sociais e de segurança. A entrada de produtos ilegais e não declarados fere a economia formal, contribuindo para a evasão fiscal e afetando negativamente a competitividade das empresas legítimas.

Além disso, o contrabando pode estar ligado a atividades criminosas, como o tráfico de drogas e armas, ameaçando a segurança pública.

Para alcançar seu objetivo a presente pesquisa vale-se da experiência profissional temática do autor, do uso combinado da análise de dados estatísticos secundários retirados da Receita Federal do Brasil e da revisão bibliográfica, e para favorecer compreensão lógica dos argumentos, discorrer sobre os seguintes tópicos: o Suriname, os barcos pesqueiros, a rota marítima norte e nordeste, apreensões e modo de operação do contrabando com uso do barco pesqueiro.

O SURINAME

Para melhor entender a dinâmica da disponibilidade da mercadoria no exterior, vamos elencar como procedência o Suriname para efeitos de estudo. O Suriname está localizado na costa nordeste da América do Sul, fazendo fronteira com o Brasil, a Guiana e a Guiana Francesa. Em que pese sua fronteira terrestre com o Brasil, o acesso geográfico entre os dois países permeia a Floresta Amazônica virgem, portanto, é bastante dificultado pela falta de infraestrutura.

Figura 01 – Localização do Suriname na América do Sul.



Fonte: www.infoescola.com, 2019.

A capital e maior cidade do Suriname é Paramaribo, que abriga o principal polo econômico e comercial do país. A economia surinamesa, de acordo com o *International Monetary Fund* (2018), está pautada na extração de minérios, como ouro, bauxita e pela exportação de alumínio. A importação de produtos de consumo torna o país dependente do capital externo.

A atividade industrial é voltada à transformação de minérios e de madeira. O processamento de alimentos e a indústria têxtil são outras atividades industriais no Suriname, onde o padrão de consumo é alto.

A moeda do país é o Dólar Surinamês (SRD) que está desvalorizada em relação ao Real brasileiro mais de 8 (oito) vezes, seguindo em queda. Segundo Banco Central, até o final do ano de 2022, era possível comprar 6 SRD com 1 Real.

Com a intensa desvalorização da taxa de câmbio, em 2002, acarretada pela perda em reservas de ouro no Suriname, o governo adotou um câmbio paralelo flutuante como forma de conter a desvalorização cambial. A moeda surinamesa, que se chamava florim surinamês (SGR), em 2004, com a exclusão de três zeros, passou a se chamar dólar surinamês.

O modal marítimo é principal meio de transporte utilizado para o comércio exterior e o modal fluvial é usado para deslocar a produção interna para o interior do país.

Outrossim, a falta de portos com calados superiores a 10 metros é um entrave ao desenvolvimento econômico surinamês. Esta mesma limitação de calado favorece ou direciona a preferência pelo tráfego de embarcações menores, como os barcos pesqueiros.

Figura 02 – Rio Suriname com barco de pesca brasileiro à direita da foto.



Fonte: Eurises.org, 2020.

Para fins de planejamento, as distâncias aproximadas entre a capital Paramaribo e as principais capitais brasileiras alvos de contrabando procedente do Suriname.

Quadro 01 – Distâncias em linha reta entre Paramaribo e as capitais alvos de contrabando procedente do Suriname.

Capital de estado brasileiro	Distância de Paramaribo (Km)
Belém/PA	1030
Fortaleza/CE	2160
Natal/RN	2590
Recife/PE	2750

Fonte: Google Maps, 2023.

Expostas as distâncias da capital surinamesa às capitais do Nordeste do Brasil e do Estado do Pará, cumpre estudar o meio de transporte entre elas que atenda a discricção e a boa capacidade de carga.

OS BARCOS PESQUEIROS

A atividade pesqueira no litoral norte nordeste do Brasil é uma tradição e a região é propícia devido à farta existência e variedade de pescado. Esse fator estimula o crescimento da frota pesqueira e, por consequência, aumenta a oferta logística marítima.

Com barcos que possuem mais de 50 em arqueação bruta (AB), que significa uma possibilidade de carga em volume de uma embarcação, e capacidade de navegação costeira em alto-mar, consoante a NORMAM 1/DPC (Brasil, 2010), alguns barcos pesqueiros são preparados para navegar longas distâncias em alto mar, com a finalidade captar e estocar peixes por um período em dias.

Em média, esses barcos podem aguentar razoavelmente as intempéries do tempo, carregando mais de 10 toneladas de carga. Possuem cerca de 22 metros de comprimento e, pelo menos, 2 metros de calado (Sales, Furtado Junior e Holanda. Levantamento e caracterização da frota pesqueira na região de Bragança, estado do Pará - Litoral Amazônico, Brasil, 2021).

A capacidade de carga em peso é relativamente grande pelo fato de necessitar de amplo porão para estoque de pescado com gelo (para a manutenção da carga). Seu convés é capaz de levar os equipamentos necessários para a pesca, como as redes e suas hastes. Geralmente, são barcos produzidos em madeira e que não dispõem de meios modernos de comunicação, navegação e orientação.

Para expressar uma leve noção de características, tomaremos brevemente o estado do Rio Grande do Norte como parâmetro e o trabalho científico sobre a Dinâmica das Frotas Pesqueiras da Região Nordeste do Brasil realizado pelo programa Revizee – Score Nordeste (2009).

Figura 03 – Painel de embarcações de pesca registradas – Estados da costa norte – nordeste (até o Rio Grande do Norte).



Fonte: Ministério da Pesca e Agricultura, 2023.

A grande jogada para o contrabando e descaminho está na capacidade de carga desses barcos pesqueiros, uma vez que, o grande portão que seria destinado para os peixes e o gelo pode ser preparado para armazenar eletrônicos, cigarros e outros tipos de mercadorias. Ademais, retirando alguns acessórios de proteção para pescados, como estrados para evitar contato com o chão e freezers, a capacidade de volume do porão aumenta.

Ainda, o porão dessas embarcações mantém a discrição do conteúdo carregada, apesar do grande volume, em outras palavras, uma outra embarcação, ainda que próxima, não nota que há carga, salvo pela observação da marcação no casco.

É comum que os barcos pesqueiros que atuam no transporte de contrabando e descaminho, ou melhor, falsos pesqueiros, possuam uma cor furtiva, ou seja, sejam pintados numa cor que os confunda com a água ou o horizonte quando observados à distância. Geralmente, utilizam a cor cinza (semelhante à Marinha do Brasil) ou a cor verde.

Figura 04 – Barco apreendido com contrabando procedente do Suriname em 2022.

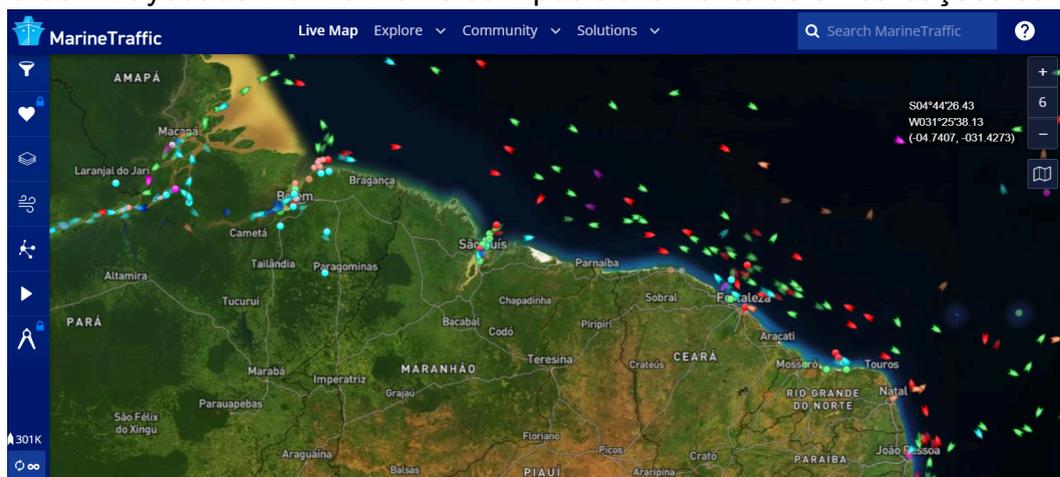


Fonte: Receita Federal do Brasil, 2022.

Como não há obrigação desse porte de embarcações possuírem transponder (*Automatic Identification System – AIS*), diferente dos grandes navios de carga, não é possível monitorá-los ou rastreá-los.

Pelo AIS, pode-se consultar o posicionamento exato ou aproximado de uma embarcação. Aplicativos abertos possibilitam a utilização do recurso por qualquer pessoa. Um exemplo de aplicativo é o “*Marine Traffic: Global Ship Tracking Intelligence*”

Figura 05 – Layout do *Marine Traffic* com posicionamento de embarcações com AIS.



Fonte: Marinetrtraffic, 2023.

Além disso, dada a deficiência de equipamentos de comunicação, a navegação por locais sem cobertura celular brasileira e a preocupação do “encomendante” da carga contrabandeada, é comum que os barcos tragam consigo um telefone portátil “satelital”, de forma que consiga comunicação para as coordenadas com a embarcação, coordenadas de desembarque, alertas contra policiamento ou piratas e encontro com batedores.

Logicamente, há de se esperar que as embarcações pesqueiras que transportam contrabando e descaminho utilizem nome e números de registro da embarcação falsos, em outras palavras, as escritas pintadas na proa lateral e popa lateral de seu casco não serão confiáveis.

Quanto à tripulação, foram poucas ou nenhuma vez em que os integrantes estavam com suas respectivas documentações pessoais. Trata-se de uma artimanha simplória de dificultar o trabalho de identificação com a história de cobertura ser uma pessoa sem instrução. No entanto, em diversas ocorrências de apreensões realizadas pela Receita Federal do Brasil, ou ainda, realizadas por outros órgãos policiais e encaminhadas à Receita Federal do Brasil, foram coletados por entrevistas dados como nome completo, nome da mãe e data de nascimento, que possibilitaram descobrir que os integrantes possuem passaporte.

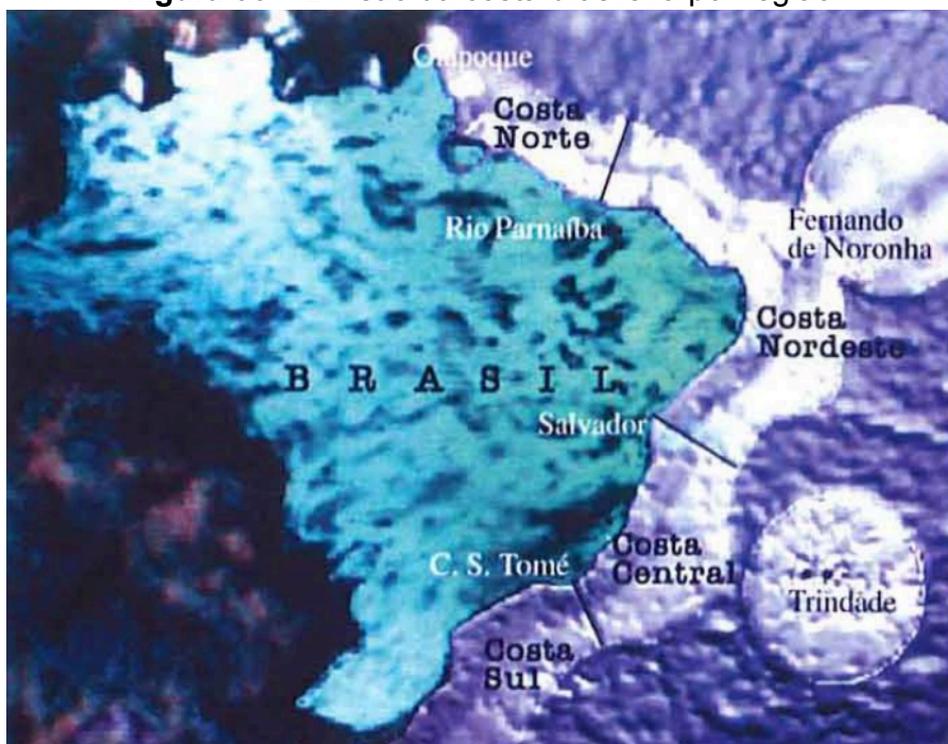
A ROTA MARÍTIMA NORTE E NORDESTE

Dada a concentração de renda do país nas regiões sul e sudeste, torna-se explicável as deficiências das regiões norte e nordeste em suas estruturas de fiscalização e policiamento, fato que se replica com maior potencial no teatro operacional marítimo, tendo em vista as dificuldades intrínsecas ao próprio ambiente.

Ainda utilizando o trabalho científico sobre a Dinâmica das Frotas Pesqueiras da Região Nordeste do Brasil realizado pelo programa Revizee – Score Nordeste (2009) como subsídio geográfico e de peculiaridades da atividade pesqueira no litoral norte e nordeste, pode-se observar que a rota de risco está inserida numa área pesqueira de cerca de um milhão de quilômetros quadrados onde é perfeitamente coerente o tráfego de uma embarcação de pesca.

A ZEE-Nordeste do Brasil (2° a 13° S 34° a 41° W) (Figura 01) se limita, convencionalmente, pela foz do rio Parnaíba (PI), a noroeste, e pela baía de Todos os Santos (BA), ao sul, entre o limite do mar territorial brasileiro, de 12 milhas náuticas (mn), até 200 mn da costa, perfazendo um total de cerca de 1 milhão de km². (Lessa, Bezerra Jr e Nóbrega, 2009, p. 16).

Figura 06 – Divisão da costa brasileira por região.



Fonte: Lessa, Bezerra Jr e Nóbrega, 2009.

A atividade pesqueira no litoral norte e nordeste do Brasil é uma tradição e a região é propícia devido à farta existência e variedade de pescado. Esse fator estimula o crescimento da frota pesqueira e, por consequência, aumenta a oferta logística marítima.

Cumprir destacar que as margens referentes às áreas estudadas, normalmente, apresentam baixo índice de povoamento, ou seja, uma diversidade de áreas pouco habitadas ou desabitadas, o que se traduz em discrição e sigilo para as operações logísticas ilícitas de contrabando e descaminho.

Outrossim, o litoral com bastantes recortes no terreno e presença de rios, canais e “furos”, os quais adentram o continente permitindo navegação razoável em condições favoráveis, também representam atrativos às operações ilícitas utilizando embarcações pesqueiras.

COSTA NORTE E NORDESTE – APREENSÕES E MODO DE OPERAÇÃO DO CONTRABANDO COM USO DO BARCO PESQUEIRO

Para cumprir a finalidade de expor, ainda que sucintamente o “*modus operandi*” do contrabando e descaminho com uso de um barco pesqueiro, nos moldes que ocorrem na costa norte e nordeste é necessária lançar mão de dados não registrados, mas empiricamente aprendidos com a experiência operacional do tema, tomando as devidas cautelas para não expor informações sob sigilo.

Fruto de conversas e entrevistas com condutores de embarcação de pesca, uma viagem náutica na referida embarcação da cidade de Belém, no estado do Pará, até a capital Paramaribo do Suriname tem duração aproximada de cinco dias.

Pode-se presumir pela coerência do referido dado, quando se toma que uma embarcação de pesca, normalmente, desenvolve velocidade de 5 nós, que é equivalente a 9,26 quilômetros por hora, consoante o sítio Marina Imperial, 2022. Isto posto, pode-se inferir que a embarcação percorreu pouco mais de 1080 quilômetros em cinco dias.

Relatos de comandantes que tiveram a embarcação apreendida com contrabando indicam que os barcos carregados com cigarros e mercadorias procedentes do Suriname evitam as águas francesas na Guiana Francesa. Isso se deve ao fato da fiscalização e do policiamento realizado num padrão europeu de segurança e infraestrutura, com leis ríspidas.

Acrescentando ainda que procuram navegar até 80 quilômetros da costa quando já estão em águas brasileiras. Dependendo da precariedade dos equipamentos de navegação, podem precisar realizar a navegação com terra à vista na costa do Amapá.

No trecho costeiro do Amapá e Pará, especialmente nas adjacências da ilha do Marajó, a incidência de ataques a embarcações com intuito de furto é grande e, nesse sentido, uma embarcação com cigarros ou mercadorias torna-se um alvo extremamente compensador. Dessa forma, tais embarcações carecem de escolta, uma espécie de proteção armada realizada em caráter ilegal.

A realidade impõe que a embarcação com grande carregamento de cigarros/mercadorias, quando próximo ao local de desembarque, aproxime-se por itinerário abrigado (águas abrigadas) e permaneça atracado por um tempo relevante que possibilite o transbordo da mercadoria para veículos.

Figura 07 – Abordagem ao contrabando durante o transbordo da carga ilícita no PA.



Fonte: Receita Federal do Brasil, 2021.

Consoante a expertise do autor adquirida nas operações de combate ao contrabando e descaminho nesse teatro de operações, observa-se que o sigilo de toda operação impõe condições mais desafiadoras a estas embarcações, de forma que:

- O local de atracação escolhido possivelmente será clandestino, sem estrutura de atracação, com profundidade arriscada ou temporária que permita a navegação;
- O itinerário de aproximação também poderá oferecer riscos quanto a profundidade, além disso, condutor deverá conduzir a embarcação completamente apagada para não chamar a atenção de terceiros;
- O tempo de atracação será o período de maior vulnerabilidade da embarcação, uma vez que pode ser acessada por terra e a variação do nível da água pode deixá-la encalhada, por isso, o transbordo geralmente é feito com o número de veículos necessários para esvaziar a embarcação (nenhum deles fará segunda viagem) e quantidade de carregadores suficiente para dar agilidade ao transbordo; e,
- Possivelmente, haverá observadores (“olheiros”) com a finalidade de dar um alerta antecipado com relação a aproximação de veículo ou pessoa estranha à quadrilha.

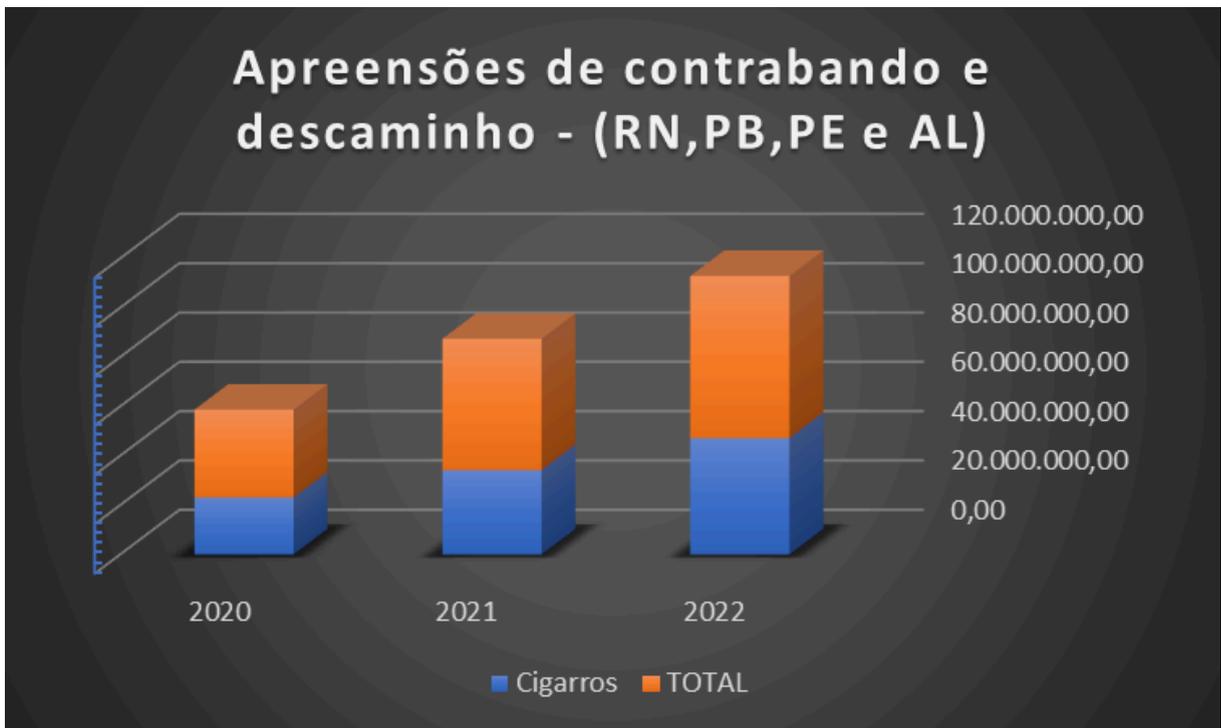
Tais requisitos operacionais acarretaram desenvolvimento de expertises náuticas com a finalidade furtiva para garantir o sigilo da operação de contrabando e descaminho, como, por exemplo, a preferência pela execução em maré alta e lua cheia.

A fase da lua cheia, além de garantir a luminosidade natural para que o condutor navegue por água abrigada sem auxílio de luzes da embarcação, também possui influência sobre o nível das águas, o que proporciona um período (em horas) com maior calado para o itinerário de aproximação e ponto de atracação escolhido.

É notável a logística multimodal clandestina do contrabando e descaminho com uso dos barcos de pesca, tendo em vista que, após o deslocamento marítimo e o transbordo da carga, haverá o deslocamento rodoviário.

Segundo a Receita Federal do Brasil, as apreensões de mercadorias e cigarros introduzidas clandestinamente no território nacional por barcos de pesca pela costa norte e nordeste está numa crescente desde 2020, para tanto, vamos observar os dados apresentados pela Receita Federal do Brasil para a 4ª Região Fiscal, que compreende os estados do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco e de Alagoas.

Figura 08 – Apreensões de contrabando e descaminho nos estados do RN, PB, PE e AL.

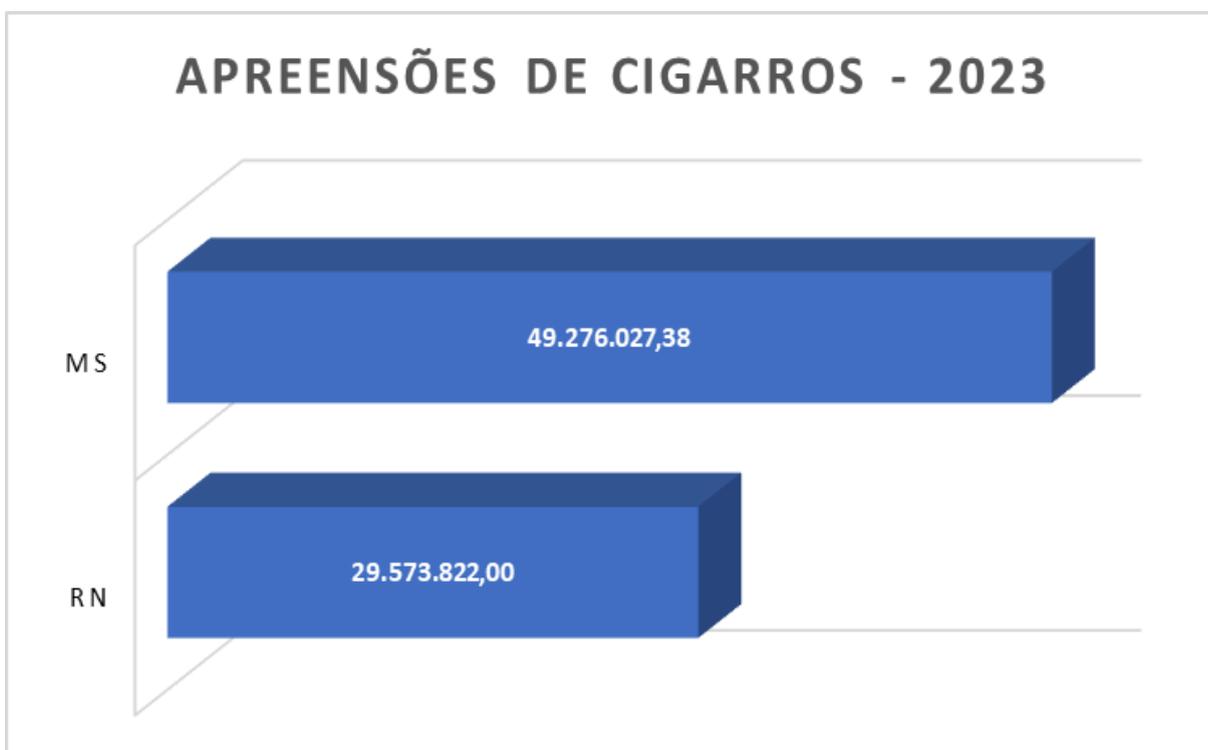


Fonte: Receita Federal do Brasil, 2023.

De acordo com os dados da Receita Federal do Brasil (2022), para os principais estados alvos de contrabando e descaminho procedente do Suriname, percebemos um aumento anual de aproximado de 10 milhões de reais em apreensões de cigarros e de 15 milhões de reais em apreensões em geral.

Ainda apreciando os dados de apreensões da Receita Federal do Brasil, tomando o estado do Rio Grande do Norte como indicador e fazendo uma breve comparação com o estado do Mato Grosso do Sul, que figura entre os estados com maior número de apreensões de cigarros, percebemos.

Figura 09 – Apreensões de cigarros estrangeiros nos estados do RN e MS em 2023 (em reais).



Fonte: Receita Federal do Brasil, 2023.

Nota-se a representatividade do volume de apreensões de cigarros contrabandeados pela costa do Rio Grande do Norte em relação às apreensões no estado do Mato Grosso do Sul.

Tomando o valor de R\$ 3,50 como preço do cigarro estrangeiro contrabandeado no varejo, pode-se dimensionar que, em 2023, só o Rio Grande do Norte foi porta de entrada para quase 8,5 milhões de carteiras de cigarros contrabandeados, mais que o dobro da população do estado, que é aproximadamente 3,3 milhões, segundo o último Censo.

Figura 10 – Cigarros estrangeiros contrabandeados expostos à venda no Brasil.



Fonte: Jornal Ladodecá 2023.

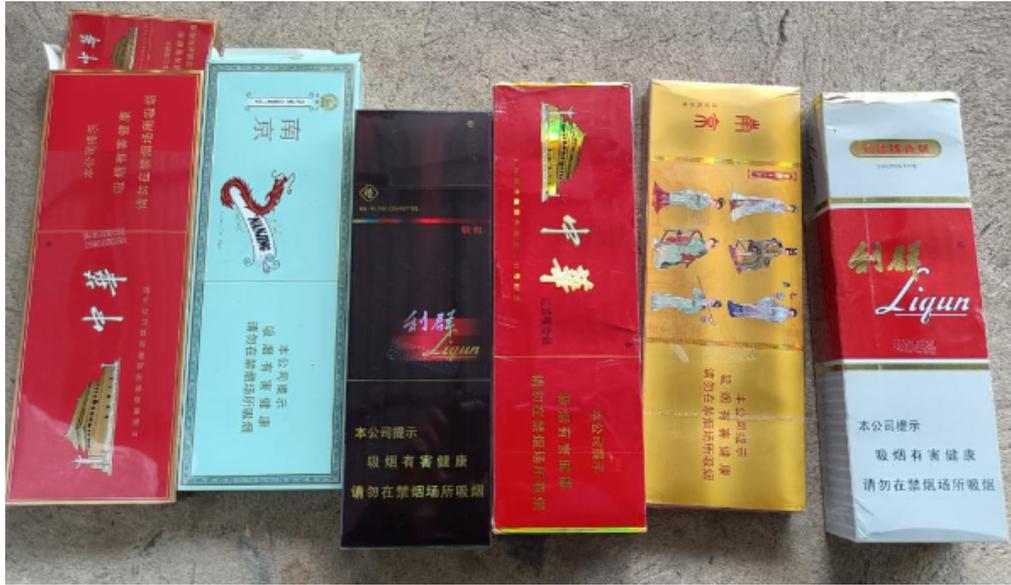
Atenção deve ser dada à diversidade de marcas de cigarros contrabandeadas pela costa norte e nordeste do Brasil, que, enquanto as fronteiras sul e centro-oeste são palcos do contrabando de marcas paraguaias de cigarros como GIFT e EIGHT, a costa norte e nordeste possui registro de apreensões de cigarros da Indonésia e da China além de marcas paraguaias não tradicionais no centro-sul do Brasil, como CONVAIR, RECORD e PINE.

Figura 11 – Marcas de cigarros apreendidos no RN em 2023.



Fonte: Receita Federal do Brasil, 2023.

Figura 12 – Marcas de cigarros apreendidos no PA em 2022.



Fonte: Receita Federal do Brasil, 2023.

Cumpra apresentar que informes em mais de uma instituição dizem que os barcos pesqueiros que atuam no contrabando e descaminho também introduzem armamento e munição no território nacional, no entanto, o transbordo do material é realizado ainda durante a navegação para embarcações de menor porte. Todavia, em que pese a coerência das informações, não há registros de apreensões de carga de armas e munições procedentes do exterior em barcos pesqueiros na costa norte e nordeste.

Figura 13 – Mapeamento de apreensões de contrabando pela costa norte e nordeste.



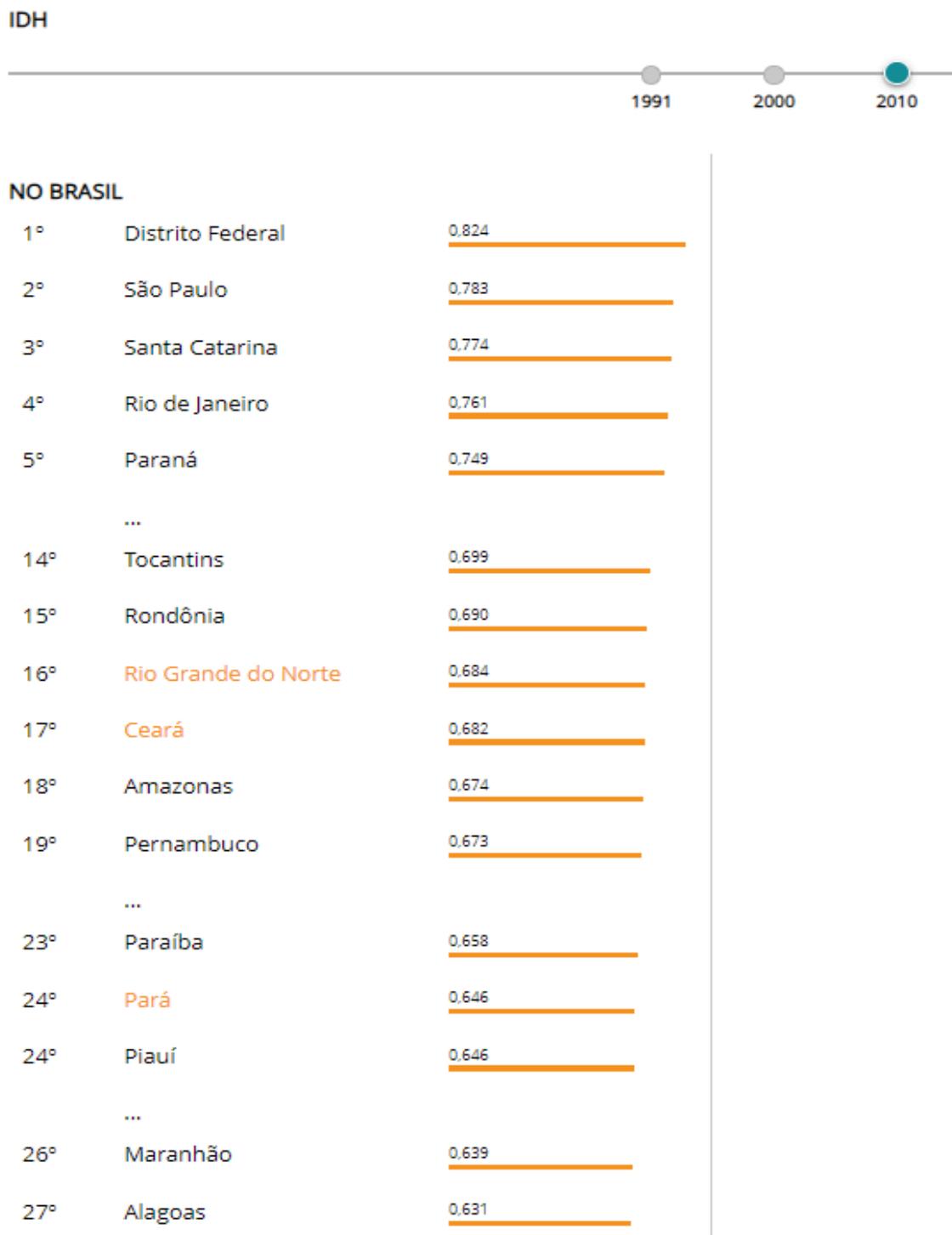
Fonte: Receita Federal do Brasil, 2022.

Importante frisar que só é possível mensurar o que há registro para compor um banco de dados e é extremamente difícil fazer uma mensuração referente às ocorrências de contrabando para cargas não apreendidas, ou seja, sobre o contrabando e descaminho bem-sucedido.

Outrossim, os destaques das fronteiras do Brasil com o Paraguai como principal porta de entrada do contrabando e descaminho direciona grande esforço fiscal e policial das esferas estaduais e federais para aquelas fronteiras, aumentando a sensação de risco por parte das quadrilhas de contrabando e descaminho. Enquanto no norte e nordeste é encontra-se maiores áreas territoriais combinadas com menor índice demográfico, o que impacta no fator habitacional e, por sua vez, no efetivo de policiamento e fiscalização.

Também é mister destacar que as referidas regiões não são tão privilegiadas com políticas públicas sociais, principalmente nas áreas da educação, do trabalho e da segurança, acarretando um direcionamento de parte da população à realização de atividades irregulares, ou seja, pode-se dizer que parcela das pessoas são acometidas por uma vulnerabilidade ética.

Figura 14 – Ranking brasileiro de Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) com a posição dos principais estados com ocorrências de contrabando por rota marítima (Pará e Rio Grande do Norte).



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2010.

Figura 15 – Ranking brasileiro de Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) dos principais estados com ocorrências de contrabando por rota marítima (Pará e Rio Grande do Norte).



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2010.

Corroborando com a ideia do parágrafo anterior, as posições inferiores dos estados com maior ocorrência de contrabando (Pará e Rio Grande do Norte) por rota marítima, tanto no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), quanto no Índice de Desenvolvimento de Educação Básica (IDEB) indicam que condições humanas inadequadas e educação deficiente estão intrinsecamente ligadas ao aumento de ilícitos.

Historicamente, sabe-se que os baixos IDEB e IDH refletem um sistema educacional e social fragilizado. A falta de investimentos em educação de qualidade e o acesso limitado a serviços de saúde e oportunidades de emprego contribuem sobremaneira para um ciclo de pobreza e desigualdade. Nessa ótica, o contrabando e o descaminho podem se apresentar como uma alternativa econômica para comunidades carentes.

A ausência de educação adequada e qualificação funciona como limitador para as perspectivas de emprego legal, levando ao envolvimento das pessoas com atividades ilegais, como o contrabando e o descaminho, como uma forma de sobrevivência.

Além de tudo, as áreas com baixo desenvolvimento humano tendem a ter menos recursos e capacidade para aplicar leis aduaneiras e reprimir o contrabando e o descaminho de forma eficaz. Isso cria um ambiente propício para o comércio ilícito, uma vez que a falta de recursos torna mais difícil para as autoridades rastrear e impedir a entrada clandestina de mercadorias do território nacional. Portanto, o combate eficaz ao contrabando muitas vezes exige não apenas ações de fiscalização, mas também investimentos significativos em educação e desenvolvimento humano para abordar as raízes subjacentes desse complexo problema.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ante o exposto, pode-se observar que países do norte da América Latina, como o Suriname, podem proporcionar uma procedência vantajosa de mercadorias para o comércio irregular, em especial, aquele que visa evadir-se dos tributos relacionados às operações de importação.

Observa-se também que a oferta de barcos pesqueiros é generosa e que os barcos possuem capacidade de carga adequada e autonomia suficiente para longas viagens costeiras, tornando-os opções privilegiadas para um frete marítimo clandestino entre Brasil e Suriname.

Ademais, evidencia-se que a dificuldade de se rastrear, monitorar e vigiar no mar territorial brasileiro é um desafio ingrato, favorecendo os criminosos nesse teatro operacional.

Além disso, considerando as condições geográficas e geopolíticas da região da costa norte e nordeste, as quais apresentam maior proporção territorial desabitada, menos policiada e fiscalizada em comparação à região centro-oeste e sudeste, mais uma vez ressalta-se uma discricção propícia para a atuação ilícita.

O registro de apreensões de marcas de origens diversas, inclusive do próprio Paraguai, e de marcas distintas das apreendidas no centro-oeste e sul também representa um atrativo à realização de contrabando pela rota marítima nas costas norte e nordeste do país.

O aumento do volume de apreensões nos Estados do Pará e no Estado do Rio Grande do Norte, especialmente de cigarros estrangeiros, mostra um indicador de deslocamento do eixo do contrabando e descaminho.

O novo eixo supracitado tem potencial logístico para suprir o mercado ilícito da parte oriental da Amazônia e do Nordeste como, bem como pode ser uma alternativa ao abastecimento da região sudeste, onde estão as principais e mais perigosas facções do Brasil.

Em que pese os argumentos destacados no estudo, cumpre salientar que não houve mensuração total de contrabando e descaminho pelo eixo da costa norte e nordeste, visto que não se pode contar o que não foi detectado. Desta forma, o estudo limitou-se a trabalhar com os dados registrados oficialmente por instituições renomadas.

Como não é novidade que as grandes facções, como o Primeiro Comando da Capital (PCC) por exemplo, trabalham com a estratégia de “diversificação de investimentos”, destarte, urge a necessidade da atuação do Estado sobre a questão dissertada neste artigo, antes que se torne um problema maior do que as forças de segurança são capazes de lidar.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 05 de fevereiro de 2009.** Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Brasília, DF: Presidência da República, [2009]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 19 jun. 2023.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal.** Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 19 jun. 2023.

BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima** – NORMAN 1. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam01_0.pdf. Acesso em: 22 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990**. Define crimes contra a ordem tributária, econômica e contra as relações de consumo, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: [FORUM nacional de contra à pirataria e A ilegalidade. Contrabando de cigarro agora chega ao Nordeste também pelo mar. **Correio Brasiliense**, Brasília, 16 dez. 2020. Disponível em: <https://www.correiobrasiliense.com.br/parceiros/fncp/2020/12/4895327-cigarro-ilegal-mercado-atraente-favorece-chegada-de-novos-players-no-brasil.html>. Acesso em: 17 jun. 2023.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8137.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.137%2C%20DE%2027%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201990.&text=Define%20crimes%20contra%20a%20ordem,consumo%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 19 jun. 2023.</p></div><div data-bbox=)

GRAPH the data. **2023 Index of economy freedom**. Paris. 2023. Disponível em: <https://www.heritage.org/index/visualize?cnts=brazil|suriname&src=country>. Acesso em: 18 jun. 2023.

IBGE. Panorama. **Rio Grande do Norte**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/panorama>. Acesso em: 17 jun. 2023.

IBGE. Panorama. **Pará**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/panorama>. Acesso em: 17 jun. 2023.

IBGE. Panorama. **Ceará**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/panorama>. Acesso em: 17 jun. 2023.

INTERNATIONAL Monetary Fund. (2018, December). Suriname: 2018 Article IV *Consultation - Staff Report* (Country Report No. 18/376). IMF. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Home>. Acesso em: 22 ago. 2023

LESSA, R., JUNIOR, J. L. B., NÓBREGA, M. F. Dinâmica das frotas pesqueiras da região nordeste do Brasil. **Programa revizee – score nordeste**. Fortaleza, v. 04, 2009.

LIVE Map. **Marine Traffic**. Estados Unidos da América. 2023. Disponível em: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-42.6/centery:-3.2/zoom:6>. Acesso em: 21 jun. 2023.

MINISTÉRIO DA PESCA E AGRICULTURA. **Frota Pesqueira**. Painel de embarcações de pesca registrada no sistema informatizado do registro geral de atividade pesqueira – SISRGP. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mpa/pt-br>. Acesso em: 22 ago. 2023.

OS 5 PRINCIPAIS portos do Suriname. **Eurisles, a mídia especializada na indústria marítima**. Portugal. 31 dez. 2022. Disponível em: <https://www.eurisles.org/pt/les-5-principaux-ports-en-suriname>. Acesso em: 18 jun. 2023.

PACIEVITCH, Thais. Economia do Suriname. **InfoEscola**. Navegando e aprendendo, São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.infoescola.com/suriname/economia-do-suriname>. Acesso em: 17 jun. 2023.

POLÍCIA prende camelô vendendo cigarros no Vila Três, em São Gonçalo. **LadodeCá**. São Gonçalo. 11 jul. 2023. Disponível em: <https://ladodeca.com.br/pm-prende-camelo-vendendo-cigarros-no-vila-tres-em-sao-goncalo/>. Acesso em: 23 jun. 2023.

RECEITAS tributárias na América Latina e no Caribe sofrem um golpe histórico antes de apresentar os primeiros sinais de recuperação. **Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OECD)**. Paris. 27 abr. 2022. Disponível em: <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/receitas-tributarias-na-america-latina-e-no-caribe-sofrem-um-golpe-historico-antes-de-apresentar-os-primeiros-sinais-de-recuperacao.htm>. Acesso em: 17 jun. 2023.

SALES, Abner Dias. FURTADO JUNIOR, Ivan. HOLANDA, Francisco C. A. Fonteles. **Levantamento e caracterização da frota pesqueira na região de Bragança, estado do Pará - Litoral Amazônico**, Brasil. 2021. Artigo Científico – Instituto Federal do Amazonas, Universidade Federal Rural da Amazônia e Universidade Federal do Pará. Manaus, 2021.

TOLEDO, Marcelo. Contrabando de cigarro agora chega ao Nordeste também pelo mar. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 16 dez. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/12/contrabando-de-cigarro-agora-chega-a-ao-nordeste-tambem-pelo-mar.shtml>. Acesso em: 17 jun. 2023.