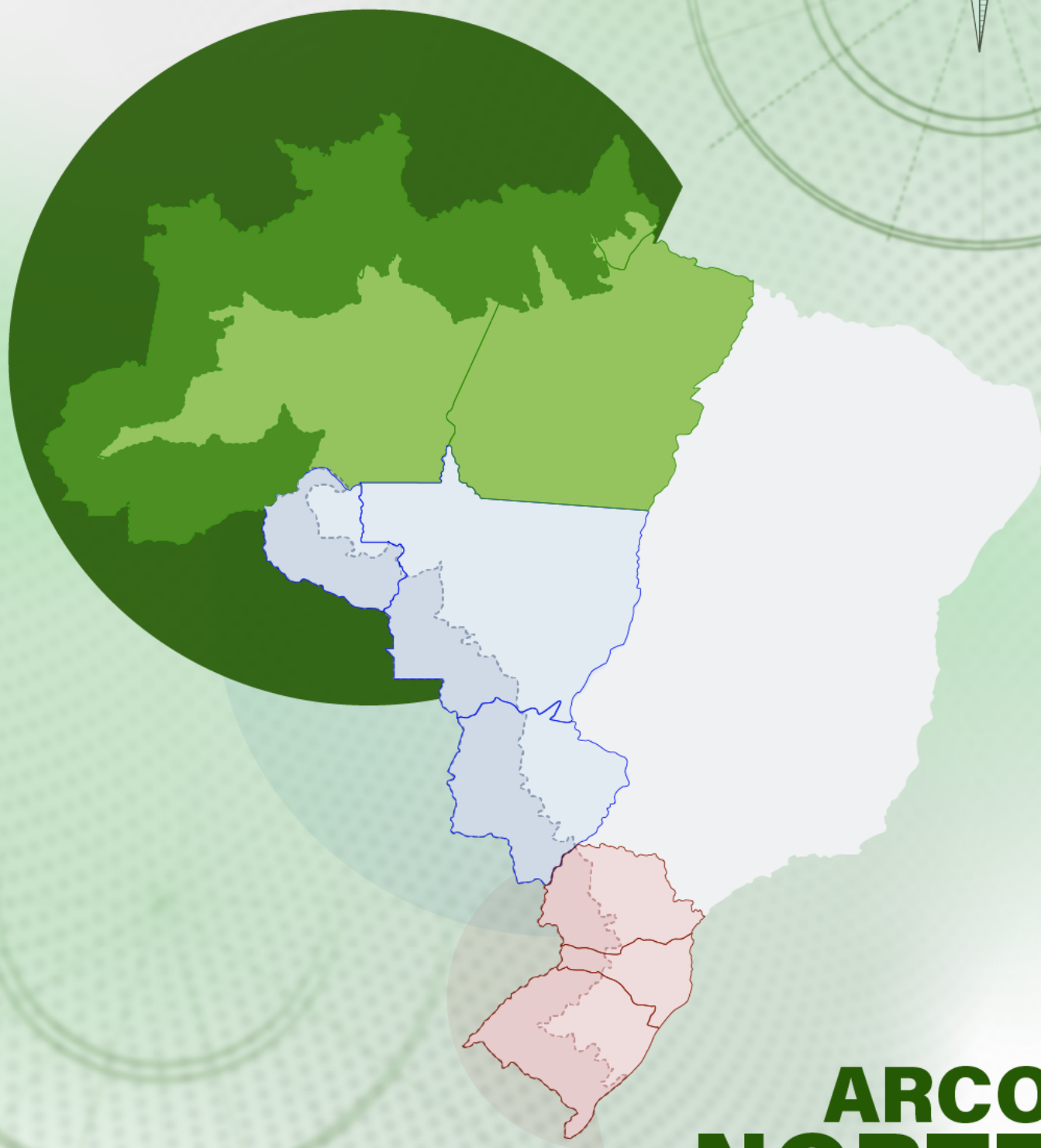
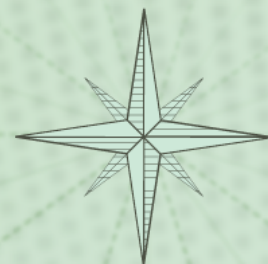


Revista

(RE)DEFINIÇÕES DAS FRONTEIRAS

ISSN 2965-2901

ISSN 2965-2987



ARCO NORTE

Expediente v.2, n. 8 – setembro, 2024.

Editor-chefe:

Me. Luciano Stremel Barros (IDESF)

Conselho Editorial:

Dr. Alexandre Luiz Götz Weiler (ESIC Brasil)

Me. Admar Luciano Filho (PRF)

Me. Alex Jorge das Neves (PM - Goiás)

Dr. Antônio César Bochenek (UEPG/ENFAM)

Dr. Camilo Pereira Carneiro Filho (UFG)

Dra. Daniela Nascimento (Universidade de Coimbra)

Dra. Eloiza Dal Pozzo (UNILA/IDESF)

Me. Fabiano Bordignon (UNIOESTE/UDC/IDESF)

Me. Geórgia Renata Sanchez Diogo (Madruga BTW)

Dr. Ítalo Beltrão Spósito (UFT)

Me. Javert Ribeiro da Fonseca Neto (IDESF)

Dr. Juan Santos Vara (Universidade de Salamanca)

Me. Laura Cristina Feindt Urrejola Silveira (IREL/UnB)

Dra. Licínia Maria dos Santos Simão (Universidade de Coimbra)

Dr. Luis Miguel da Vinha (Flinders University)

Dr. Pery Francisco Assis Shikida (UNIOESTE)

Dra. Rita de Cassia Pereira de Carvalho

Dr. Rodrigo Kraemer (PRF)

Dr. Tássio Franchi (ECEME)

Dr. Tomaz Espósito Neto (UFGD)

Dr. Vicente Giaccaglini Ferraro Junior (UNESP)

Diagramação e projeto gráfico:

Frank Cedeño González.

Editoração:

Eloiza Dal Pozzo.

A revisão e conteúdo dos artigos são de total responsabilidade dos autores e autoras e não expressam a opinião do Conselho Editorial.

É autorizada a reprodução do conteúdo publicado, desde que não se altere seu conteúdo e seja citada a fonte.

Contato:

Revista (Re)Definições das Fronteiras.

Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social de Fronteiras (IDESF).

Travessa Cristiano Weirich, 91. Edifício Metrópole, sala 308, Centro.

CEP: 85851- 140. Foz do Iguaçu/PR, Brasil. **E-mail:** revistaredefinicoes@idesf.org.br

SUMÁRIO

EDITORIAL	5
TRÍPLICE FRONTEIRA (BRASIL, COLÔMBIA E PERU): IMPLANTAÇÃO DE UNIDADE DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E CRIAÇÃO DA FORÇA-TAREFA DO ALTO SOLIMÕES. <i>Aldeney da Silva Fabar</i>	10
TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA ENTRE BRASIL (ACRE), PERU E BOLÍVIA – O CASO PARTICULAR DOS TAXISTAS NA FAIXA DE FRONTEIRA. <i>Bruno Leonardo Lima da Silva</i>	24
RADIOCOMUNICAÇÃO DIGITAL: DIFICULDADES PARA IMPLANTAÇÃO DE UM MODELO INTEGRADO DE COMUNICAÇÃO CRÍTICA. <i>Francisco Valderi F. Mesquita Filho</i> <i>Igo Mayko Evangelista de Lima</i>	68
A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO COMO ESTRATÉGIA PARA COIBIR CRIMES FRONTEIRIÇOS. <i>Jorge Thiago Pinto da Silva</i>	85
CONTRABANDO E DESCAMINHO – O AUMENTO DOS ILÍCITOS PELA ROTA MARÍTIMA DO NORTE E NORDESTE. <i>Leandro Goldemberg Ramos de Lima</i>	103
A NOVA POLÍCIA DA UNIÃO E A LEI 12.885/2013: RELAÇÃO ENTRE ADICIONAL DE FRONTEIRA E DIFICULDADES DE PROVIMENTO. <i>Leonardo Rosa Maia.</i>	127

EDITORIAL

O Arco Norte, localizado na vasta região amazônica, representa não apenas a fronteira do Brasil com países como Colômbia, Venezuela, Peru, Guiana, Suriname e a região ultramarina da França (Guiana Francesa), mas também um espaço dinâmico onde desafios ambientais, sociais e econômicos coexistem. Esta região é composta por estados brasileiros com as mais baixas densidades demográficas do país, como Amazonas, Roraima, Acre, Pará, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Esses "vazios demográficos" são palco de interações complexas que incluem a ocupação territorial, redes socioculturais e a organização da base produtiva (RETIS, 2005; IDESF, 2021).

A região é marcada pela existência de cidades gêmeas, como Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia), que exemplificam a interdependência das comunidades fronteiriças. Essas localidades são conectadas por fluxos intensos de mercadorias, pessoas e serviços, tanto lícitos quanto ilícitos.

A porosidade das fronteiras facilita a movimentação de mercadorias ilegais, como drogas e armas, enquanto os rios da região, como o Rio Solimões, atuam como importantes corredores logísticos para *commodities* e para atividades ilegais (Banco Mundial, 2019, p. 8).

Do ponto de vista ambiental, a região enfrenta a exploração ilegal de recursos naturais, como madeira e ouro, que afetam profundamente a biodiversidade local e a segurança ambiental. Essas atividades, somadas à dinâmica migratória, criam desafios complexos para a gestão dos territórios. Além disso, os "vazios" populacionais tornam a região vulnerável à atuação de redes de crime organizado que se aproveitam da falta de infraestrutura e de fiscalização consistente (IDESF, 2021).

Crimes transfronteiriços, como o narcotráfico, têm se intensificado na região nos últimos anos, principalmente devido à presença de organizações criminosas internacionais que utilizam as rotas amazônicas como caminhos estratégicos para o transporte de drogas em direção à Europa e aos Estados Unidos.

Estudos recentes destacam que as rotas fluviais, combinadas com a ausência de monitoramento contínuo, tornam o Arco Norte um ponto vulnerável na geopolítica do crime transnacional. Além disso, a exploração de recursos minerais ilegais, muitas vezes realizada em territórios indígenas, é financiada por redes globais que integram mercados ilícitos a cadeias de valor internacionais (Ministério da Defesa, 2024; Exército Brasileiro, 2024).

As iniciativas de segurança no Arco Norte envolvem um complexo mosaico de instituições, como a Polícia Federal, Forças Armadas, IBAMA e Receita Federal. Quando essas agências precisam cooperar com seus pares internacionais, enfrentam barreiras diplomáticas e burocráticas que dificultam uma resposta coordenada ao crime transnacional (RETIS, 2005; IDESF, 2020). Operações conjuntas, como a Operação Ágata, demonstram avanços, mas revelam a necessidade de maior integração entre as forças de segurança nacionais e regionais.

A região também se destaca por suas potencialidades. Estudos indicam que o fortalecimento da infraestrutura e o desenvolvimento de corredores logísticos podem promover uma integração econômica mais eficiente e reduzir as desigualdades regionais (IPEA, 2012). Além disso, há disponibilidade de uma miríade de saberes tradicionais dos povos da floresta como oportunidade para a implantação de projetos sustentáveis, como o manejo florestal comunitário e a bioeconomia.

Considerando os Arcos de Fronteira propostos no Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira” disponibilizado no site do Retis (<http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/2005-livro-PDFF.pdf>), que detalhou as distintas perspectivas sobre a ocupação do território das faixas de fronteira brasileiras, indo além das questões econômicas, de segurança e defesa, acrescentando, além do conceito de redes, a compreensão da organização da base produtiva e sociocultural de cada Arco e respectivas sub-regiões.

Com esse olhar transversal e multidisciplinar, este volume destaca perspectivas sobre fenômenos em curso que sedimentam novos arranjos de uso e ocupação do solo e, por conseguinte, dos recursos naturais no Arco Norte onde o Brasil tem suas fronteiras compartilhadas com Bolívia, Colômbia, Guiana, Suriname, Peru, Venezuela e com a região ultramarina da França Guiana Francesa.

Os estados brasileiros inseridos no Arco Norte são: Acre, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará e Roraima. Destacamos, novamente, que estes são os estados com as mais baixas densidades demográficas do país sendo a mais baixa a do Amazonas 2,53 hab/km² (3.941.613 habitantes), seguido por Roraima 2,85 hab/km² (636.707 habitantes), Mato Grosso 4,0506 hab/km² (3.658.649 habitantes), Acre 5,06 hab/km² (830.018 habitantes), Pará 6,52 hab/km² (8.120.131 habitantes) e Mato Grosso do Sul 7,72 hab/km² (2.757.013 habitantes).

Esses “vazios” refletem no resultado da densidade demográfica do Brasil, que é de 23,86 hab/km² que, por outro lado, tem o estado do Rio de Janeiro com 5.174,6 hab/km² (16.055.174 habitantes) e São Paulo com 178,92 hab/km² (44.410.000 habitantes).

Em artigos elaborados por profissionais que dedicam suas carreiras a vivenciar a rotina de tais “vazios” em suas rotas de terras, raros trechos de asfalto e abundantes traçados que singram os rios da região, presenciando e revelando o ir e vir de mercadorias, gentes e *commodities* lícitas e ilícitas.

As fronteiras do Arco Norte demandam a cooperação de operativos que, ademais das forças de segurança pública estaduais, envolvem efetivos das três forças militares brasileiras, além de profissionais da Polícia Federal, IBAMA, Receita Federal e Polícia Rodoviária Federal, dentre outros.

Quando tal ecossistema de agentes de Segurança, Defesa e Proteção Ambiental deve ser combinado com seus respectivos pares de outros países são acionados os meios diplomáticos que por suas evidentes missões, diretrizes institucionais e compromissos com as regras internacionais, por vezes, não alcançam viabilizar a tão sonhada cooperação.

É desta complexidade insolúvel e involuntária aos servidores que atuam nas faixas de fronteiras que os agentes dos crimes transfronteiriços se valem para avançar e promover a cooperação e a integração, do local ao global.

Alguns dos artigos apresentam estudos de casos efetivos de tais estratégias contribuindo com um pensamento crítico sobre as causas e variáveis que viabilizam a ascensão do crime transnacional. Outros debatem sobre as questões burocráticas e/ou jurídicas implícitas nas dificuldades para a cooperação interinstitucional e/ou internacional para o enfrentamento do fenômeno que é comum a todos os países sul-americanos, mas que, na última década fortaleceu sua atuação nos traçados do Arco Norte.

Esta migração das rotas, conforme pode-se verificar nos artigos, deve-se a dois fatores principais. O primeiro tem a ver com a decomposição das bandas criminais no Brasil, com a chegada de atores internacionais (com maior poder econômico) que passaram a atuar na região amazônica, negociando associações ou promovendo conflitos para diminuir a capacidade da concorrência.

O outro fator está relacionado com o incremento dos efetivos de segurança pública nos Arcos Sul e Norte que, mesmo com todas as dificuldades em mobilizar recursos, têm obtido resultados satisfatórios na apreensão de commodities ilícitas transportadas em diferentes rotas e meios.

Ou seja, o “vazio” do Arco Norte estando desguarnecido oferece um portal, principalmente para o narcotráfico, para a passagem bioceânica da droga produzida nos países do Pacífico para a costa do Atlântico brasileiro (outra fronteira a ser analisada em edição específica dedicada a este recorte do Atlântico Sul), rumo ao mercado consumidor europeu.

Este volume é mais uma contribuição do IDESF que, ao organizar produções acadêmicas especializadas no tema “fronteiras”, proporciona uma análise da projeção de poder geopolítico e geoeconômico dos agentes vinculados ao crime transnacional sobre os corredores logísticos estratégicos do continente americano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANCO MUNDIAL. *Estudo dos Corredores Logísticos do Arco Norte: Diagnóstico Preliminar*. 2019. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/pt/324071566827058837/pdf/Estudo-Dos-Corredores-Logísticos-do-Arco-Norte-Diagnostico-Preliminar.pdf>.

TRÍPLICE FRONTEIRA (BRASIL, COLÔMBIA E PERU): IMPLANTAÇÃO DE UNIDADE DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E CRIAÇÃO DA FORÇA-TAREFA DO ALTO SOLIMÕES.

ALDENEY DA SILVA FABAR¹

RESUMO

O presente trabalho, intitulado *TRÍPLICE FRONTEIRA (BRASIL, COLÔMBIA E PERU): IMPLANTAÇÃO DE UNIDADE DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E CRIAÇÃO DA FORÇA-TAREFA DO ALTO SOLIMÕES*, é uma pesquisa interdisciplinar, de método dedutivo, que objetiva demonstrar uma necessidade de implantação de Unidade da Polícia Rodoviária Federal na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) e criação da Força-tarefa do Alto Solimões. Além disso, expõe a Compreensão Holística da Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru). Procurar-se-á descrever as características peculiares da região, o que é essencial para que se compreenda o fenômeno complexo da principal rota do narcotráfico no Brasil; Crime Organizado na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), sendo eles: a Difusão do Crime Organizado e das Facções Criminosas na região; a dinâmica do Narcotráfico. Apresentou ainda de que forma as diversas instituições de segurança, defesa e justiça, que atuam na região tanto a nível estadual como federal, são atores importantes no combate ao narcotráfico na região. Além disso, foi apresentada uma proposta de implantação de Unidade da Polícia Rodoviária Federal na região, e finalmente a criação da Força-Tarefa do Alto Solimões.

PALAVRAS-CHAVE: Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru); Crime Organizado; Facções Criminosas; Estrutura Institucional de Segurança e Unidade da Polícia Rodoviária Federal.

ABSTRACT

The present work, entitled *TRIPLE BORDER (BRAZIL, COLOMBIA AND PERU): IMPLEMENTATION OF A FEDERAL ROAD POLICE UNIT AND CREATION OF THE ALTO SOLIMÕES TASK FORCE*, is an interdisciplinary research, using a deductive method, which aims to demonstrate a need for the implementation of a Unit of the Federal Highway Police on the Triple Border (Brazil, Colombia and Peru) and creation of the Alto Solimões Task Force. Furthermore, it exposes the Holistic Understanding of the Triple Border (Brazil, Colombia and Peru). An attempt will be made to describe the peculiar characteristics of the region, which is essential to understand the complex phenomenon of the main drug trafficking route in Brazil; Organized Crime in the Triple Border (Brazil, Colombia and Peru), namely: The Diffusion of Organized Crime and Criminal Factions in the region; and Dynamics of Drug Trafficking; Also present how the various security, defense and justice institutions, which operate in the region at both state and federal levels, are important actors in the fight against drug trafficking in the region. Furthermore, a proposal will

¹ Pós-graduado em Direito Público. Servidor Público Federal. Aldeney.fabar@prf.gov.br.

be presented for the implementation of a Federal Highway Police Unit in the region, and finally the creation of the Alto Solimões Task Force.

KEYWORDS: Triple Border (Brazil, Colombia and Peru); Organized crime; Criminal Factions; Institutional Security Structure and Unit of the Federal Highway Police.

INTRODUÇÃO

A Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) é o principal entreposto do narcotráfico na Amazônia, o que a coloca no centro da discussão sobre segurança pública e abre caminho para uma melhoria da presença do Estado, para fins de mitigar os principais problemas da região.

Por esta razão, buscar-se-á apresentar três eixos centrais que guiarão o artigo, na ideia de traçar conexões entre os achados de pesquisa e contribuir para presença do Estado brasileiro na Amazônia a partir do olhar da segurança pública e das múltiplas ilegalidades que se sobrepõem no território da região. Além disso, o artigo visa discutir as intersecções entre ilegalidades e território, de modo a se demonstrar os limites e as capacidades institucionais existentes para a garantia da lei e promoção da cidadania em contexto de segurança pública.

Assim, em uma primeira seção, será apresentada a Compreensão Holística da Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru). Procurar-se-á descrever as características peculiares da região, o que é essencial para que se compreenda o fenômeno complexo da principal rota do narcotráfico no Brasil.

Na segunda seção, serão encadeados 2 (dois) subtemas a respeito do Crime Organizado na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), sendo eles: A Difusão do Crime Organizado e das Facções Criminosas na região; e A Dinâmica do Narcotráfico. Essas dimensões interligadas ajudam a explicar a necessidade de reforço da presença do Estado na região.

Finalmente, em uma terceira seção, articular-se-á a Dimensão da Estrutura Institucional da Segurança na região. A ideia central é apresentar de que forma as diversas instituições de segurança, defesa e justiça, que atuam na região tanto a nível estadual como federal, são atores importantes no combate ao narcotráfico na região.

Além disso, foi apresentada uma proposta de implantação de Unidade da Polícia Rodoviária Federal na região, e finalmente a criação da Força-Tarefa do Alto Solimões.

COMPREENSÃO HOLÍSTICA DA TRÍPLICE FRONTEIRA BRASIL, COLÔMBIA E PERU E PRINCIPAIS CIDADES.

A Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) está localizada no Arco Norte (Estados do Amapá, do Pará, de Roraima, do Acre e do Amazonas) das Fronteiras Brasileiras. A região possui mais de 6 mil quilômetros de fronteira (calha de rio e geodésica), 8 (oito) cidades gêmeas, densidade demográfica baixa, baixa presença do Estado, economia informal (mais popular) e economia formal (*commodities*).

A cidade gêmea Tabatinga-AM é a principal cidade da região e fica localizada no extremo ocidental do estado do Amazonas, na margem esquerda do Rio Solimões, fazendo fronteira com a cidade de Letícia-Colômbia, e ainda próxima à Ilha de Santa Rosa, no Peru. E próximas a esta estão localizados os municípios de Benjamin Constant (AM) e de Atalaia do Norte (AM), que são interligados pela extensão de 32 (trinta e dois) KM da BR-307 ou pela via fluvial do Rio Javari.

Essa Tríplice Fronteira apresenta características peculiares, relacionadas a geografia (presença de rios e vários afluentes); grande extensão territorial, marcada pela presença de regiões ainda pouco exploradas; forte presença de peruanos e colombianos; e dificuldades logísticas que serão abordadas.

Conforme observado pelos mapas, o acesso à Tríplice Fronteira é realizado pelas cidades de Tabatinga-AM, de Benjamin Constant (AM) e de Atalaia do Norte (AM).

Na cidade de Tabatinga-AM, distante 1.106 km (mil cento e seis quilômetros) da capital, Manaus-AM, o trajeto é feito por via aérea (1h 30 min de voo) ou fluvial (6 (seis) dias de barco recreio ou 3 (três) dias de lancha rápida, cuja distância aumenta devido às curvas dos cursos hídricos, tendo em vista que não há vias terrestres que possibilitem esse modal de deslocamento.

Para o transporte de veículos de Manaus (AM) para Tabatinga (AM) e Benjamin Constant (AM) há 2 (duas) opções, quais sejam, transporte aéreo com destino a Tabatinga (AM), única cidade que possui Aeroporto Internacional. Ou o transporte fluvial com destino a Tabatinga e/ou Benjamin Constant por balsa (15 a 20 dias de viagem pelos rios) ou barco recreio (3 a 5 dias de viagem pelos rios).

Para o transporte de pessoas de Tabatinga para Benjamin Constant há apenas o transporte fluvial por lanchas rápidas (“voadeiras/baleeiras”) que operam diariamente e tem duração de 30 min de travessia, na época da cheia, ou na época da seca (setembro a outubro) – a profundidade das águas não permite o tráfego de embarcações, afetando toda a logística da região - com pelo menos 1h de travessia pelos rios.

Já para o transporte de veículos de Tabatinga-AM para Benjamin Constant não há o serviço regular de balsa/ferry boat. O que existe é um aproveitamento de transporte nos barcos recreios com destino a Manaus-AM que saem de Tabatinga-AM e realizam atracamento em Benjamin Constant para fins de transporte de passageiros até Manaus-AM. Além de ser um serviço pouco utilizado, existe a possibilidade de os barcos já se encontrarem totalmente carregados, inviabilizando o aproveitamento do transporte.

Para o transporte de pessoas de Benjamin Constant para Atalaia do Norte há o modal rodoviário pela Rodovia Federal BR-307, realizado por motocicletas ou veículos próprios ou ainda por taxistas.

Em relação ao abastecimento de combustível na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), há 2 (dois) postos em Tabatinga, 3 (três) em Benjamin Constant que abastecem com restrição de quantidades para os moradores locais e órgãos públicos.

Nas 3 (três) cidades das 4 (quatro) operadoras (Vivo, Claro, Oi e Tim) de internet (dados móveis e *Wi-Fi*) e voz oscilam bastante, apresentando alta instabilidade, inclusive há dificuldade no uso do WhatsApp, com lentidão no envio e recebimento de mensagens. Até a simples abertura de um e-mail em navegador de internet torna-se uma tarefa quase impraticável.

E em se tratando da BR-307, essa Rodovia Federal interliga os municípios de Benjamin Constant e Atalaia do Norte (segmento, KM 657,30 – KM 625,30 – sentido decrescente) em um trecho compreendendo 32 (trinta e dois) quilômetros. Há um reduzido fluxo de veículos, porém há uma maior movimentação de taxistas, que realizam o serviço de transporte de passageiros entre as 2 (duas) cidades, e de motocicletas, que normalmente estão sem placas, com excesso de lotação, realizando transporte irregular de crianças e sem utilização de capacete. O descumprimento a normas de trânsito, principalmente envolvendo motocicletas, é comum em toda a região da Tríplice Fronteira.

A Rodovia Federal possui pista simples, com várias defensas metálicas ao longo do trecho (principalmente delimitando regiões de igarapés), não possui marcação quilométrica, apresenta asfalto deteriorado em algumas partes e depressões, sendo necessário a redução de velocidade do veículo para transitar em alguns pontos. Embora existam pontos com terreno irregular, é possível realizar o deslocamento sem grandes dificuldades, mesmo sob intensa chuva.

Conforme já ressaltado, a comunicação em toda região da Tríplice Fronteira é precária. Na BR-307, a situação não é diferente. É inviável a realização de chamadas telefônicas e utilização de internet ao longo do trecho.

Observa-se que a cidade de Tabatinga é mais desenvolvida em comparação a Benjamin Constant e a Atalaia do Norte. Todavia, importante destacar a importância estratégica desses 2 (dois) últimos municípios, em decorrência da presença da BR-307 (modal rodoviário), além do fato de Benjamin Constant e Atalaia do Norte serem considerados pontos de estocagem/embarque de drogas oriundas do território peruano.

CRIME ORGANIZADO NA TRÍPLICE FRONTEIRA (BRASIL, COLÔMBIA E PERU): A DIFUSÃO DO CRIME ORGANIZADO E DAS FACÇÕES CRIMINOSAS NA REGIÃO.

É difícil precisar quando surgiu o Crime Organizado e as Organizações Criminosas (ORCRIM'S), todavia uma coisa é certa: as organizações criminosas surgem quando se verifica a ausência do Estado e com o passar do tempo vão

consolidando uma situação de violência contínua. O grau de lesividade das infrações penais praticadas é absolutamente assustador e isso compromete não apenas a sociedade, mas também o Estado Democrático de Direito.

Sabe-se que as Organizações Criminosas não têm sua influência restrita apenas a uma determinada comunidade, bairro ou cidade. E, em alguns casos, elas acabam se infiltrando no próprio governo, seja municipal, estadual ou federal.

No Brasil, a primeira Organização Criminosa brasileira teria sido liderada por Lampião, no Cangaço. As primeiras mais conhecidas seriam o Comando Vermelho (CV) e o Primeiro Comando da Capital (PCC).

Em se tratando do estado do Amazonas, verifica-se a existência e em atividade de pelo menos 6 (seis) Organizações Criminosas (ORCRIM'S), quais sejam, Comando Vermelho do Amazonas (CVAM), Família do Norte (FDN), Cartel do Norte (CDN), Os Crias da Tríplice Fronteira (OS CRIAS TPLC), Guerrilha do Amazonas (GDA) e Revolucionários do Amazonas (RDA).

O Comando Vermelho (CV) e o Primeiro Comando da Capital (PCC) permanecem rivais e disputam as áreas, as rotas e os mercados das drogas, bem como o domínio e o controle da principal entrada de entorpecentes da região norte do país, a região da Tríplice Fronteira - Brasil (Tabatinga/AM), Colômbia (Letícia) e Peru (Santa Rosa).

Como se percebe, a Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) enfrenta problemas relacionados à instabilidade em relação à segurança regional, pois por essa região tem-se uma integração e conexão das redes ilegais do tráfico de drogas, onde estas redes são produzidas a partir da interação espacial que envolve os rios e as cidades da região.

O interesse das facções da região sudeste do Brasil, Comando Vermelho (CV) e Primeiro Comando da Capital (PCC), está relacionado na busca pelo controle das principais rotas do tráfico de drogas na Amazônia em decorrência das cidades consideradas importantes para a fluidez das drogas.

CRIME ORGANIZADO NA TRÍPLICE FRONTEIRA (BRASIL, COLÔMBIA E PERU): A DINÂMICA DO NARCOTRÁFICO.

Em decorrência de sua localização estratégica ao longo de eixos produtores e de distribuição de drogas, a Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) funciona como entreposto para a operacionalização de atividades ligadas ao tráfico de drogas oriundo dos territórios colombiano e peruano. Além disso, a região atrai os narcotraficantes em decorrência de ser uma área de difícil fiscalização, permeada de rios e florestas, passou a ser disputada por diferentes grupos criminosos, que aliciam indígenas e ribeirinhos para trabalharem para rede criminosa, já que nas cidades do interior da Amazônia não há oportunidades de empregos formais.

A partir da Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), o narcotráfico ultrapassa as fronteiras territoriais do Estado brasileiro tendo, assim, um caráter transnacional que envolve as relações em redes de Facções Nacionais e Internacionais que operam na América do Sul criando, desse modo, uma complexa e completa estrutura organizacional de atividades ilícitas.

O estado do Amazonas é porta de entrada da cocaína de origem peruana e de skank de origem colombiana, pois detêm as mais influentes rotas do tráfico de drogas pelos rios da Amazônia. A rota do Solimões é palco de disputas e conflitos envolvendo diversos atores, narcotraficantes colombianos, peruanos e brasileiros pertencentes às Facções Criminosas que atuam na região, o que gera uma série de problemas de segurança pública que atingem as comunidades indígenas e os ribeirinhos da região que são cooptados para realizarem os trabalhos das redes criminosas.

Por fim, o estado do Pará se destaca com uma grande área de trânsito onde rios, estradas e aeroportos particulares são utilizados por narcotraficantes para transportar as drogas para diversos estados brasileiros e outros países. Portanto, os Estados do Amazonas e do Pará seriam considerados pelas Facções Criminosas os principais mecanismos de funcionamento das redes ilegais pela Amazônia e como “corredores” de circulação de drogas para diversos estados brasileiros e outros países.

DIMENSÃO DA ESTRUTURA INSTITUCIONAL DA SEGURANÇA NA REGIÃO

A Criminalidade e a presença de Facções Criminosas, que disputam as principais rotas nacionais e transnacionais de narcotráfico, transformam a Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) em palco de guerras que impactam fortemente os índices de violência letal na região e no Brasil.

A ocorrência de diversos crimes na região relacionados ao narcotráfico e a omissão do Estado em suas múltiplas esferas e Poderes demonstram um quadro de violência e insegurança vivido. Isso acaba aumentando o déficit democrático e as fissuras nas instituições de Estado encarregadas de garantir direitos e manter o Estado de Direito.

A Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) fica na faixa de fronteira que, em tese, deveria ter um nível maior de fiscalização e controle, uma vez que as Forças Armadas (FFAA) têm a atribuição constitucional de vigiar esta faixa.

Embora haja operações pontuais e o financiamento de infraestruturas de segurança na região, a violência extrema e a ocupação do território por Facções Criminosas corroem a soberania nacional, sem que exista coordenação federativa e republicana em torno das grandes consequências derivadas.

Além das Forças Armadas (Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT), Comando de Fronteira do Solimões/8º Batalhão de Infantaria de Selva (CFSOL/8º BIS) e Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Tabatinga (DTCEA-TT), na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) há efetivo de Estrutura Institucional da Segurança, conforme a Tabela 1 a seguir:

Tabela 1 - Estrutura Institucional da Segurança na Tríplice Fronteira.

Estrutura Institucional da Segurança	Tabatinga-AM	Benjamin Constant-AM	Atalaia do Norte-AM
Justiça Federal (JF)	Sim	Não	Não
Ministério Público Federal (MPF)	Sim	Não	Não
Polícia Federal (PF)	Sim	Não	Não
Receita Federal (RF)	Sim	Não	Não
Agência Brasileira de Inteligência (ABIN)	Sim	Não	Não
Polícia Militar do Amazonas (PMAM)	Sim	Sim	Sim
Polícia Civil do Amazonas (PCAM)	Sim	Sim	Sim
Tribunal de Justiça do Amazonas (TJAM)	Sim	Sim	Sim
Ministério Público do Estado do Amazonas (MPAM)	Sim	Sim	Sim
Corpo de Bombeiros Militar do Amazonas (CBMAM)	Sim	Não	Não
Defesa Civil (DC)	Sim	Sim	Não
Polícia Rodoviária Federal (PRF)	Não	Não	Não

Fonte: Coleta de Dados, 2023.

Embora haja o efetivo de Estrutura Institucional da Segurança na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), o crime organizado se espraia, corrompe e ocupa a economia, a política e o cotidiano da região.

Ou seja, a atual estrutura estatal não é capaz de, sozinha, dar conta desse enorme desafio em um contexto de governança complexa e difusa frente à realidade do cotidiano da população amazônica.

PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DE UNIDADE DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL NA REGIÃO.

Criada pelo Presidente Washington Luís em 24 de julho de 1928, a “Polícia de Estradas” foi denominada em 1945 como Polícia Rodoviária Federal.

Com o advento da Constituição de 1988, a Polícia Rodoviária Federal foi institucionalizada e integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública. Sob o novo diploma legal, consolidou sua missão com a segurança pública, além das rodovias federais.

Atualmente, a Polícia Rodoviária Federal tem sob sua responsabilidade a segurança viária e a prevenção e repressão qualificada ao crime em mais de 75 mil quilômetros de rodovias e estradas federais em todos os estados brasileiros e nas áreas de interesse da União. Uma instituição que provê a pronta resposta federal às mais diversas demandas de segurança pública do Brasil.

Nesse sentido, após as negociações na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), uma das rotas do narcotráfico utilizada seria a Rodovia Federal BR-307, que interliga os municípios de Atalaia do Norte e Benjamin Constant. A Rodovia Federal funcionaria como rota do fluxo de entorpecentes peruanos por Atalaia do Norte, pois o transporte fluvial pelo Rio Javari dura em média 2 (duas) horas, a depender do tipo de embarcação, período de seca/cheia e sinuosidade do rio. E chegando ao município de Benjamin Constant, a droga faria a Rota Solimões até a capital Manaus.

Assim, é necessário fazer a implantação de uma Unidade da Polícia Rodoviária Federal na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), não apenas pela existência de uma Rodovia Federal que é utilizada como rota do narcotráfico, bem como pela ausência Estatal na região do entreposto de narcotráfico da Amazônia brasileira.

CRIAÇÃO DA FORÇA-TAREFA DO ALTO SOLIMÕES

A Lei nº 13.675/2018, que instituiu o Sistema Único de Segurança Pública (SUSP), leciona que constituem Objetivos da Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS), (i) a priorização de políticas de redução da letalidade violenta e (ii) o fortalecimento dos mecanismos de investigação de crimes hediondos e de homicídios.

Outrossim, o Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social estabeleceu estratégias, metas, indicadores e ações para o alcance dos objetivos do SUSP, dentre eles, o combate à criminalidade violenta.

Já a Lei do SUSP estabeleceu pilares fundamentais para a atuação dos órgãos de segurança pública com o objetivo de preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio. São eles, a atuação (i) conjunta, (ii) coordenada, (iii) sistêmica e (iv) integrada.

Ressalta-se que, nos termos do art. 5º da mesma Lei, esse mesmo espírito de coordenação, cooperação e colaboração entre os órgãos e instituições de segurança pública deve estar presente nas fases de planejamento, execução, monitoramento e avaliação das ações, respeitando-se as respectivas atribuições legais e promovendo-se a racionalização dos meios de execução das ações com base nas melhores práticas.

Além disso, nos termos do art. 10 da Lei do SUSP, a integração e a coordenação entre os órgãos de segurança incluem a realização de operações com planejamento e execução integrados, ao passo que a atividade de coordenação, em si, é exercida pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Como se percebe, o SUSP foi determinante para a integração formal e material dos órgãos de segurança pública e permitiu a instituição de diversas modalidades de FORÇAS-TAREFAS em todo o território nacional, permitindo que as agências compartilhem espaço físico, informações e experiências, bem como desenvolvam confiança mútua e cumpram os princípios e diretrizes do Sistema, a fim de obterem melhores resultados para a segurança das pessoas e para os patrimônios público e privado.

Assim, é que se propõe a criação da Força-Tarefa do Alto Solimões, para fins de combate ao Crime Organizado na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), cujos motivos já foram anteriormente apresentados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho desenvolve-se pesquisa que demonstrou que a Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) é o principal entreposto do narcotráfico na Amazônia, o que a coloca no centro da discussão sobre segurança pública e abre caminho para uma melhoria da presença do Estado, para fins de mitigar os principais problemas da região.

Na Compreensão Holística da Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) foi possível verificar as características peculiares da região, o que foi essencial para compreender a existência de um fenômeno complexo da criminalidade em decorrência de ser a principal rota do narcotráfico no Brasil.

Nessa perspectiva, na região há a presença do Crime Organizado e de Facções Criminosas que são atraídos em decorrência de ser uma área de difícil fiscalização, permeada de rios e florestas, passando a ser disputada por diferentes grupos criminosos, que aliciam a população local para trabalharem para rede criminosa, uma vez que não há oportunidades de empregos formais na região.

Ainda nesse sentido, os Estados do Amazonas e do Pará seriam considerados pelas Facções Criminosas os principais mecanismos de funcionamento das redes ilegais pela Amazônia e como “corredores” de circulação de drogas para diversos estados brasileiros e outros países.

E para se efetivar a presença Estatal na região é que a Polícia Rodoviária Federal poderia ter a implantação de Unidade Operacional para atuar na prevenção e repressão qualificada ao narcotráfico amazônico na Rodovia Federal BR-307 e nas áreas de interesse da União. Essa instituição poderia ser utilizada como Pronta Resposta Federal às mais diversas demandas existentes na região.

Não por outro motivo, também se poderia criar a Força-Tarefa do Alto Solimões em coordenação, cooperação e colaboração entre os órgãos e instituições de segurança pública para as fases de planejamento, execução, monitoramento e avaliação das ações na Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru), respeitando-se as respectivas atribuições legais e promovendo-se a racionalização dos meios de execução das ações com base nas melhores práticas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado 1988.

BRASIL. Lei Nº 13.675, de 11 de junho de 2018. **Disciplina a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, nos termos do § 7º do art. 144 da Constituição Federal**: cria a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS); institui o Sistema Único de Segurança Pública (Susp); altera a Lei Complementar nº 79, de 7 de janeiro de 1994, a Lei nº 10.201, de 14 de fevereiro de 2001, e a Lei nº 11.530, de 24 de outubro de 2007; e revoga dispositivos da Lei nº 12.681, de 4 de julho de 2012. Brasília, DF.

CAMPOS, S. F. Ações integradas: segurança pública em área de fronteira. **Revista Brasileira de Segurança Pública**. São Paulo, Ano 3, Edição 4, Fev-Mar, 2009, p. 152-164.

CHAUMEIL, J.P. Visão da fronteira: o caso do Trapézio amazônico. Em: ARAÚJO, R. e LÉNA, P. (Org.) Desenvolvimento Sustentável e Sociedades na Amazônia, p.355-377, Museu Paraense Emílio Goeldi - Mpeg, Belém, 2010.

EUZÉBIO, E. F. (2012). **Fronteira e horizontalidade na Amazônia: As cidades gêmeas de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)**.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **17º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Disponível em:

<https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2023/07/anuario-2023.pdf>. Acesso em: 23 out. 2023.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **16º Anuário Brasileiro de Segurança Pública**. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2022. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2022/06/anuario-2022.pdf?v=15>. Acesso em: 20 out. 2023.

Forças-tarefas: direito comparado e legislação aplicável - MPF / Januário Paludo (Coordenador), Carlos Fernando dos Santos Lima, Vladimir Aras. - Brasília : Escola Superior do Ministério Público da União, 2011.

MELO, Arthur do Prado. **A internacionalização do Primeiro Comando da Capital e sua presença na Tríplice Fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru**. 2021. 49 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2022.

Melo, F. (2018). **Pena e perigo no governo da fronteira: considerações para uma análise generificada da fronteira amazônica de Brasil, Peru e Colômbia**. Revista De Ciências Sociais, 49(3 Nov/Fev), 201-242. Disponível em: <http://www.periodicos.ufc.br/revcienso/article/view/32320>

SILVA, Darlan. **Base Anzol é reconstruída pela Polícia Federal no Amazonas**. Revista Prisma. Brasília, Ano XXVI, nº 73, p. 68, Jan-Mar, 2013.

STEIMAN, R. **A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia)**. Dissertação de Mestrado UFRJ. Rio de Janeiro, 2002. 117 p.

Silva Filho, José Vicente da. **Segurança pública: a violência no Brasil requer ações concretas**. Braudel Papers, São Paulo: Instituto Fernand Braudel de Economia Mundial, n. 34, p. 3-14, 2003. Disponível em: http://pt.braudel.org.br/publicacoes/braudel-papers/downloads/portugues/bp34_pt.pdf. Acesso em: 20 ago. 2023.

SUÁREZ-MUTIS, MC; MORA CÁRDENAS, CM; PEREZ REYES, L. del P.; PEITER, PC **Interações transfronteiriças e saúde na fronteira Brasil-Colômbia-Peru**. Mundo Amazônico, [S. l.], v. 1 pág. 243–266, 2010. Disponível em: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/imanimundo/article/view/10268>. Acesso em: 30 out. 2023.

TRÍPLICE FRONTEIRA AMAZÔNICA ENTRE BRASIL (ACRE), PERU E BOLÍVIA – O CASO PARTICULAR DOS TAXISTAS NA FAIXA DE FRONTEIRA.

Bruno Leonardo Lima da Silva

RESUMO

Este artigo visa apresentar um fenômeno pouco conhecido e estudado, que se desenvolve a bastante tempo, na erma região da tríplice fronteira amazônica do Brasil(Acre) com a Bolívia e Peru, Trata-se da intensa participação dos motoristas do serviço de táxi, nos crimes relacionados ao tráfico de drogas e suas possíveis implicações para o aumento da violência nas cidades de fronteira, cortadas pela BR 317, mas conhecida como a Transpacífica. Ademais demonstramos a franca expansão da produção da droga peruana, sua íntima ligação com as rotas do tráfico no estado, com ênfase na utilização do modal rodoviário e hidroviário. Tal fenômeno está diretamente associado às expressivas apreensões de drogas, sobretudo a cocaína, realizadas no estado do Acre, um dos maiores corredores de transporte de drogas do Brasil. Nesse contexto, visamos apresentar uma perspectiva analítica, bem como os possíveis apontamentos na direção de implementar ações repressivas e preventivas, a fim de interromper o elo estabelecido entre a prestação do serviço essencial (táxi) e os crimes enunciados. Assim é de fundamentação precípua a promoção do aumento da integração entre as polícias dos países do arco fronteiriço, somado a ações mais específicas de controle das Polícias da União em conjunto com as Polícias do Estado do Acre, somado ainda ao desenvolvimento de políticas públicas para a região.

PALAVRAS-CHAVE: táxi; tráfico de drogas; tríplice fronteira amazônica; violência local.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A fronteira internacional brasileira e acreana tem 2.230 km de extensão, sendo 30% (670 Km) com a Bolívia e 70% (1.560 Km) com o Peru. A fronteira do Brasil (Acre) com o Peru e a Bolívia representa um dos principais espaços geográficos na América do Sul em que o ingresso da droga no Brasil é grandioso e acontece de modo tranquilo, não causando qualquer tipo de dificuldade para os traficantes e empreendedores criminosos locais (ZEE/AC, 2010).

O Estado do Acre possui um total de 22 municípios, sendo que 18 destes fazem fronteiras diretamente com o Peru e a Bolívia. A ligação por rodovia do Acre (Brasil) com a Bolívia é feita na fronteira das cidades de Epiaciolândia e Brasiléia com Cobija, capital do departamento de Pando da província de Nicolás Suárez.

A ligação por rodovia do Acre com o Peru é feita pelas cidades de Assis Brasil (Brasil)AC e Iñapari (Peru), a capital da Província de Tahuamanu, no Departamento de Madre de Dios (ZEE/AC, 2010).

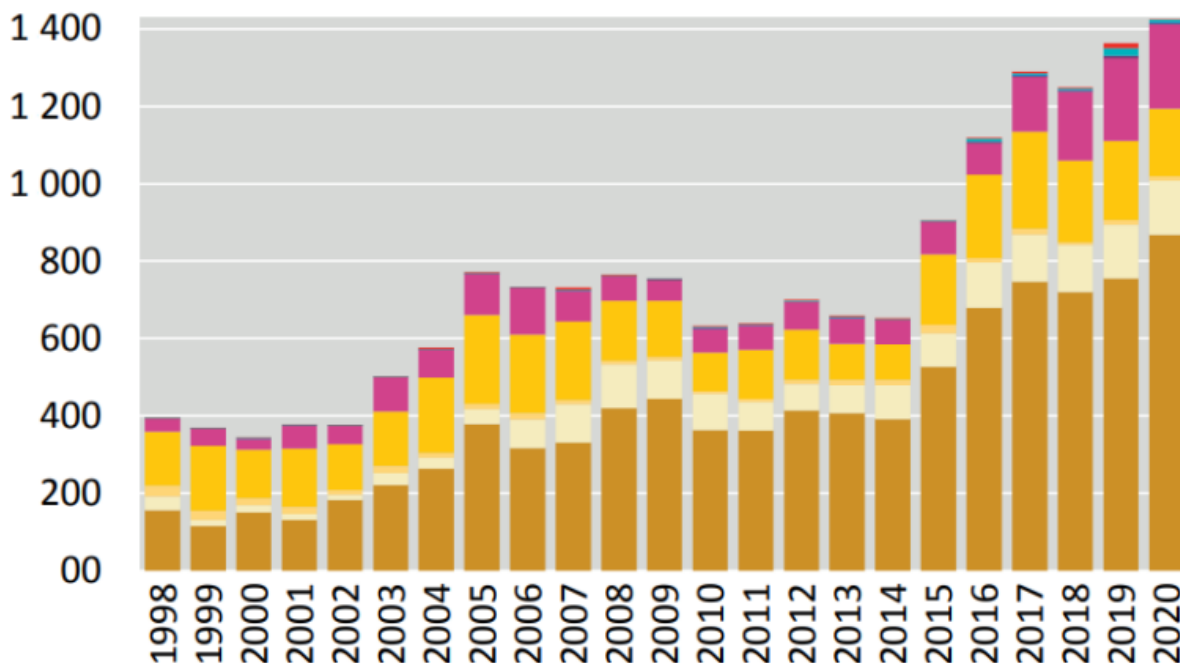
A rodovia Interoceânica ou do Pacífico, no Brasil é conhecida como BR 317 e interliga todos os municípios acreanos da faixa de fronteira. Tal rodovia é um dos empreendimentos do “Eixo Peru-Bolívia- -Brasil” da IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), que tem como objetivo estimular a integração econômica, política e sociocultural da América do Sul (IIRSA, 2010).

Historicamente esta região fronteira internacional, encontra-se em situação de isolamento e abandono, padecendo da falta de efetivas políticas públicas, voltadas para o desenvolvimento local, segurança, saúde e transporte. Essas mazelas estatais contribuem decisivamente para a ocorrência dos mais diversos tipos de ilícitos, incluindo o tráfico de cocaína que representa a principal atividade do crime organizado

O tráfico fronteiriço ocorre diariamente e sem a preocupação por parte dos criminosos de serem reprimidos pelo Estado, que se aproveitam da negligência estatal, para contrabandear a matéria-prima utilizada na fabricação da droga, como também introduzir a cocaína que é vendida em território brasileiro e destinada a outros países.

Dentro deste contexto desenvolve-se um fenômeno ainda pouco evidenciado que é intensa participação dos motoristas do serviço de táxi, nos crimes relacionados ao tráfico de drogas. As figuras elencadas abaixo demonstram as estatísticas de apreensões e monetização realizadas pela PRF no período de 2020 a 2023 na região.

Figura 01 – Total de apreensões em Kg na faixa de fronteira do Acre.



Fonte: Adaptado de UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, 2022b.

O tráfico local procura alocar esses profissionais dentro de suas demandas de transporte, pois sabem que estes desenvolvem uma atividade regular, que permite o transporte da droga diuturnamente pela rodovia ou por rotas mapeadas que conhecem muito bem (carreteras ou ramais), além de serem munidos de um sistema de comunicação rádio eficiente o que permite identificar qualquer atuação policial eminente.

Pois bem, nos cabe questionar se esta participação dos motoristas de táxi nos crimes relacionados ao tráfico de drogas na tríplice fronteira do estado do Acre, contribuem de forma direta para o aumento da violência local?

Hoje no estado do Acre existe uma crescente integração das forças policiais que atuam na região de fronteira e segundo os levantamentos estatísticos da PRF e da Polícia Civil/AC relativos ao número de apreensões de entorpecentes, este grupo (taxista de fronteira) integra grande parte deste montante, devido a facilidade com que cruzam a área de fronteira entre os três países.

Após dois anos a frente da Chefia da Seção de Operações da PRF no Acre, foi possível realizar esse estudo introdutório ao tema do tráfico implementado por parte desses profissionais, isto possibilitou uma constatação direta desse tipo de delito, foram inúmeras operações deflagradas através de planejamento de ações de combate a essa prática, com um grande número de prisões e planejamento de operações de inteligência visando o mapeamento das rotas mais utilizadas.

Os resultados deste diagnóstico preliminar podem:

- Apresentar subsídios para a implementação de ações de policiamento de fronteira a fim de interromper o elo estabelecido e consolidado entre motoristas de táxi e traficantes da região;
- Indicar estratégias para ampliar a integração entre as polícias dos países que fazem parte da tríplice fronteira;
- Viabilizar por meio de uma coordenação ou ações específicas da PRF, PF e Polícias Estaduais, alcançar os objetivos apontados no Plano Nacional de Segurança Pública para a Amazônia;
- Promover a elaboração de propostas/estudos com fins de aumentar a fiscalização efetiva na origem por parte do estado, no cadastro e acompanhamento desses profissionais que realizam o serviço de transporte de passageiros.

A relação entre o consumo de drogas e o aumento da violência nos centros urbanos envolve múltiplas variáveis, onde se inserem a segurança pública e o tráfico de drogas (ENAFRON, 2016).

O Acre representa um componente fundamental para o tráfico de cocaína e pasta base de coca, não que este represente um grande centro consumidor, longe disto, o mercado consumidor de cocaína no Acre é insignificante no que se refere a ganhos econômicos se comparado a outros centros (ENAFRON, 2016).

O poder aquisitivo e o contingente populacional do Estado não oferecem condições de consumo para que seja auferido expressivo faturamento. Porém no Acre está implantado e operando um dos maiores corredores logísticos do transporte de droga, em decorrência da ausência de políticas públicas e aparato policial condizente com a extensão fronteiriça.

Estes são fatores essenciais nesta região de fronteira brasileira, sendo que a violência urbana no Estado pode, em parte, decorre deste fato, pois as facções disputam o controle sobre o lucrativo transporte de passageiros.

O CONTEXTO HISTÓRICO DA REGIÃO DA TRÍPLICE FRONTEIRA

Para sustentar os argumentos deste trabalho, faz-se necessário compreender o contexto histórico inicial da definição desse espaço fronteiriço. A região entre Brasil (Acre), Bolívia (Pando) e Peru (Madre de Dios e Ucayali) se conformou economicamente no contexto do extrativismo do látex, na passagem do século XIX e primeira década do século XX (BELTRÁN, 2001).

Por sua vez, o atual limite internacional da região fronteiriça, formado pelos departamentos de Pando, Madre de Dios e Ucayali, foi consolidado, historicamente, sobre territórios ancestrais de diversos povos indígenas. Destarte, a faixa fronteiriça é habitada por descendentes de diferentes povos nativos e, há pouco menos de 150 anos, por seringueiros de origem nordestina (no caso do Brasil) e, por migrantes do altiplano (no caso da Bolívia e do Peru) (BELTRÁN, 2001).

Em virtude da franca expansão da borracha e o jogo de interesse dos em torno desta, o movimento expansionista obrigou, no final do século XIX, os governos do Brasil, Bolívia e Peru a tomarem decisões para consolidar a soberania naqueles territórios, para assegurar suas fronteiras políticas e, assim, atender também aos interesses dos donos das caucherias, dos seringais e dos seringais (BELTRÁN, 2001).

Inserida nesse limiar de trocas, a formação dessa fronteira trinacional ocorreu, portanto, em uma dinâmica social complexa, entrelaçada a processos de escala regional, nacional e mundial (BELTRÁN, 2001).

Formada pelos departamentos de Pando, na Bolívia, e Madre de Dios, no Peru, e o estado do Acre, no Brasil, a atual região fronteiriça, durante décadas, chamou pouca atenção dos respectivos governos centrais (PAULA; MORAIS, 2010).

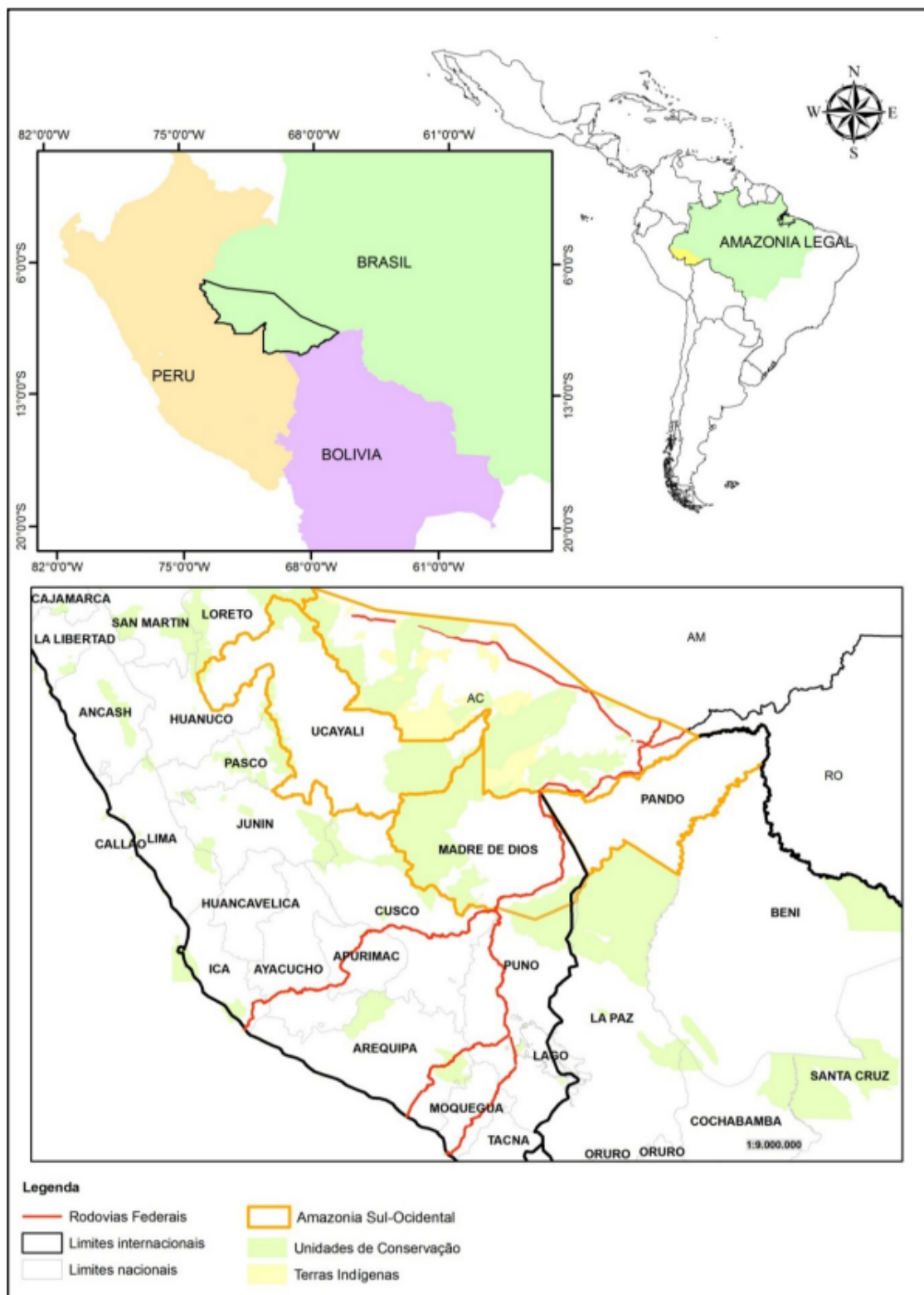
Nas duas primeiras décadas do século XXI, novas dinâmicas econômicas têm mostrado a continuidade dos interesses por esta porção da Pan-Amazônia, sendo verificados na proposição de projetos de integração regional, permitindo, assim, múltiplas territorialidades e fluxos de capital e de pessoas (PAULA; MORAIS, 2010).

Porém, na atualidade, vários eventos mostram sua importância estratégica e geográfica; entre eles, projetos públicos e privados de integração sul americana, além de políticas ambientais envolvendo os três países, que visam, principalmente, à exploração da biodiversidade da floresta tropical (PAULA; MORAIS, 2010).

Dentre os projetos de integração sul-americana, nesta região, destacam-se o Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira, no estado de Rondônia (BR) e a construção da rodovia interoceânica, também conhecida como Estrada do Pacífico ou BR-317 (Oliveira, 2012).

A propósito, cabe ressaltar que esta rodovia de interligação entre os estados nacionais, que dar-se boa parte da dinâmica do estudo a ser apresentado no presente trabalho, servindo como uma grande porta de entrada para os ilícitos do tráfico de drogas, contrabando de armas, cigarros, além de se apresentar-se como um corredor migratório de bolivianos, peruanos, caribenhos e africanos, no sentido América Central-América do Sul e/ou Brasil, com destaque para a entrada no território nacional, via estado do Acre.

Figura 02 – Localização da região da tríplice fronteira.



Fonte: ZEE/AC/BR, 2010; GEOGPS/PE, 2016; CDRNB/BO, 2016.

A DEFINIÇÃO DOS LIMITES DA FRONTEIRA DA BORRACHA

Podemos adotar como definição do termo fronteira a uma linha divisória entre algo que conhecemos e que, em certo sentido, nos pertence é algo que desconhecemos e, portanto, não nos pertence. Nesse sentido, segundo Foucher, (1991) a origem da palavra é derivada do “latim *fronteria* ou *frontaria* e indicava, inicialmente, a parte do território in frente”, isto é, nas margens, nas bordas do mundo conhecido.

A delimitação de fronteiras faz parte de um contexto de interesses e de manipulação. Estas são definidas “como instrumentos para comunicar uma ideologia”, (RAFFESTIN, 1993, p. 167).

Em outros termos, ideologia e poder de controle e legislação estão, em grande medida, ligados. Sendo assim, as fronteiras e os territórios são criados para estabelecer domínios e demarcar territórios, de modo a insinuar precisão, bem como insinuar limites que possam estabelecer múltiplas formas de sociabilidades e redefinir territorialidades, em suas distintas linhas de enfoque (FOUCHER, 1991).

Com isso, a ideia de fronteira entre as nações está associada, como ressalta Foucher, às “estruturas espaciais elementares que correspondem ao invólucro contínuo de um conjunto espacial e, mais especificamente, de um Estado-nação”. Nessa definição de fronteira, é destacada a questão da descontinuidade geopolítica, que possui, de um lado, a função de limitação das soberanias.

De outro lado, coloca em pauta uma função simbólica que designa o pertencimento a uma comunidade política “inscrita em um território próprio e uma função imaginária, que conota uma relação com o outro, o vizinho” (FOUCHER, 1991). É notório que o processo de colonização da região foi impulsionado, de início, pela exploração das “drogas do sertão” e, depois, pela exploração do látex, fator este que levou a inúmeras consequências para seus habitantes originários. Dentre elas, primeiramente, ressalta-se o choque epidemiológico, provocando enorme mortandade e profunda desestruturação social e psicológica, que multiplicava e estendia o efeito das doenças.

Depois, as “correrias”, as expedições armadas, que tinham o intuito de ‘limpar o terreno’ para os não indígenas extraírem o látex. E, também as entradas catequéticas, que foram responsáveis pelo ‘amansamento’ das populações nativas para o trabalho (IGLESIAS, 2008).

Desta forma até meados da década de 1880, o espaço que hoje corresponde ao departamento de Pando, aparecia nos mapas bolivianos como território desconhecido, ignorado. Da mesma forma, os espaços que correspondem ao atual estado do Acre e ao departamento de Madre de Dios(Peru) foram, durante séculos, inexplorados economicamente por uma população não indígena (MORAIS et al., 2012).

A partir do final desta década teve início, de forma mais intensa, a invasão/ocupação da Amazônia Sul Ocidental por uma população não indígena, que adentrou mata adentro para extrair o “leite da seringueira” (BÉLTRAN, 2001).

A extração do látex foi grande força dinamizadora para o despertar da região como espaço produtor de borracha. Com isso, a crescente demanda do mercado internacional valorizou as terras pelo que se observa, o uso industrial elevou a extração do látex à categoria de produtos “estratégicos”, o que estimulou os interesses do capital internacional, como a entrada de companhias europeias e norte-americanas. (BÉLTRAN, 2001).

Nesse cenário, percebe-se que foi a exploração do látex que motivou a Guerra del Acre, conflito armado de brasileiros do rio Acre contra a ocupação boliviana de terras ricas em árvores de seringa. Vale ressaltar que, quando iniciou a exploração do látex, sob comando de seringalistas brasileiros, as terras exploradas por estes, de acordo com o Tratado de Ayacucho de 1867, pertenciam à Bolívia (VALCUENDE, 2009).

Deste modo, foi a disputa pelo domínio das seringueiras que provocou tensões e negociações entre o governo brasileiro e boliviano em um primeiro momento e, depois, com o governo peruano para definição do limite internacional (MORAIS et al., 2012).

Este conflito, ou seja, luta por recursos econômicos, foi o propulsor das negociações que definiram a atual fronteira política entre os três países nesta parte da Amazônia (BÉLTRAN, 2001).

A fim de maiores esclarecimentos a Guerra del Acre, como é denominado o conflito armado, pelos peruanos e bolivianos e, Revolução Acreana, como é designada na Amazônia, iniciou em 1889. Isso acontece quando o governo da Bolívia funda um posto aduaneiro, Puerto Alonso, em território ocupado por brasileiros do rio Acre (VALCUENDE, 2009).

Finda, em 1903, o conflito com a Bolívia e, em 1909, o conflito com o Peru. Até 1902, o governo brasileiro considerava estas terras como bolivianas, pelo Tratado de 1867. Mas, em 1902, diante da formação do Bolivian Syndicate, o governo brasileiro muda a interpretação do Tratado com a Bolívia, e, a partir de então, passa a ser um “território ocupado por nacionais”, que deve nos pertencer (VALCUENDE, 2009).

O Bolivian Syndicate foi pensado pelo governo da Bolívia, quando viu a necessidade de uma “presença mais efetiva da nação boliviana na região, uma vez que esse governo considerava impossível conservar o território do Acre sem o aporte de capitais externos” (MORAIS, 2016, p. 89).

Principalmente, porque faltava uma presença efetiva do Estado boliviano e, também, uma base demográfica nacional na região onde a ocupação era, basicamente, de brasileiros. Assim, a saída pensada pela Bolívia, para não perder a região do Acre, foi arrendar os altos rios para uma empresa de capital privado internacional, inspirada nas chamadas Chartered Company. (MORAIS, 2016).

Com o arrendamento, o Acre passaria a ser administrado por uma companhia de capital estrangeiro que estivesse interessada em arrendar o “território boliviano”, ocupado por brasileiros, em sua maioria. Como sabemos, o desfecho deste conflito foi a Guerra del Acre, que teve fim com a assinatura de tratados de limites com a Bolívia (1903) e o Peru (1909), na primeira década do século XX. (MORAIS, 2016).

Nessa perspectiva, o Governo Peruano, entre 1902 a 1904, começa, a exemplo da Bolívia, a tentar tomar posse das terras que pretendia no Vale do Juruá e Purus. Com os peruanos, não houve guerra declarada, mas dois conflitos foram registrados: o da localidade Funil, onde peruanos foram mortos por brasileiros do Acre, e no rio Amônia, onde tropa do exército brasileiro, sob o comando do então prefeito departamental, coronel Taumaturgo de Azevedo, em 1904, expulsou os peruanos do barracão do Seringal Minas Gerais, hoje terras do município de Marechal Taumaturgo, na fronteira com o Peru (MORAIS, 2008).

Destaque-se, a fronteira com o Peru fora definida após a entrega dos relatórios das comissões mistas de reconhecimento, criadas com a finalidade de atestar o “*uti possidetis*” ao longo dos rios Purus e Juruá. Por fim, durante décadas, após a borracha brasileira ter sido substituída no mercado internacional pela produção da Malásia, a partir de 1913, a zona fronteira, formada pelos três países, tornou-se uma região isolada e distante dos centros econômicos e políticos de cada nação.

Esse isolamento resultou na construção de uma sociedade fronteira. Portanto para os “antigos moradores”, a fronteira foi constitutiva da vida regional, o que significa dizer que as relações econômicas e afetivas se deram entre os habitantes da tríplice fronteira (VALCUENDE, 2009).

A fronteira, no caso, “tem um caráter transnacional e suas ações cotidianas negam, em muitas ocasiões, a sua própria existência”. Para os recém-chegados, no contexto das décadas de 1970 e 1980, a “fronteira e os referentes identitários passam a ser a identidade nacional”. Entretanto, os moradores da região fronteira vivem fluxos e vínculos que ultrapassam as fronteiras nacionais (PAULA; MORAIS, 2010).

No início adotamos a definição de fronteira como uma “linha divisória”, nesse diapasão apresenta-se a necessidade de adoção do termo fronteira política, que por este prisma interpretativo, é concebida como o traço definidor de poderes territorialmente instituídos, isto é, das divisões político administrativas entre Estados, mas também como zona de interação, como parte constitutiva da vida regional

transfronteiriça, e, apresenta uma porosidade de múltiplas relações e fluxos econômicos e de mobilidade humana (PAULA; MORAIS, 2010).

A demarcação das fronteiras políticas entre os Estados Nacionais confronta-se com “outras lógicas, através das quais a fronteira transforma-se em fronteiras, que assinalam diferentes formas de vivenciá-las” (CÁRDIA, 2009). Para a população fronteiriça, os “outros” são o estrangeiro, que são, ao mesmo tempo, o vizinho, o parente e, em determinados contextos, estes se transformam em um “nós” (CÁRDIA, 2009).

Do percurso reflexivo empreendido até aqui, fica, assim, entendido que a linha fronteiriça, neste caso, delimita o princípio da identidade territorial e a separação entre os “nacionais” e os “não-nacionais” via impedimentos jurídicos, políticos e ideológicos (RAFFESTIN, 2005).

O PONTO DE INFLEXÃO DA INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA: A ESTRADA DO PACÍFICO - TRECHO DA BR-317 E SUAS IMPLICAÇÕES

Na Amazônia, destacam-se o Estado do Acre e Roraima, como as únicas unidades da federação que estão localizados totalmente dentro da faixa de fronteira, definido como o corresponde a 150 km de largura interna do território brasileiro estabelecido pela Constituição Federal de 1988, enquanto nos países vizinhos da Bolívia e Peru correspondem a 50 km (ZEE/AC, 2016).

O estabelecimento da faixa de fronteira atende ao critério de planejamento estatal de investimentos na área de segurança, desenvolvimento econômico e regional, atendendo especificidades locais transfronteiriças. (BRASIL, 2005). O Estado do Acre apresenta a peculiaridade territorial de formar a Tríplice Fronteira com Brasil, Bolívia e Peru (ZEE/AC, 2016).

A região da Amazônia Sul-Occidental é estratégica para integração continental e regional entre os países do Brasil-Bolívia-Peru, estabelecida pelo poder público dos países fronteiriços que buscam alternativas de desenvolvimento socioeconômico e ambiental.

Nesta região, a estratégia de integração regional é corroborada, após a conclusão da Estrada do Pacífico ou Rodovia Interoceânica no ano de 2010, que perpassa a região. (ZEE/AC, 2016).

A melhoria da infraestrutura rodoviária busca impulsionar a integração comercial, alavancando o fluxo do comércio exterior e a circulação de pessoas e mercadorias, almejando o acesso aos mercados internacionais via a rota de menor distância, por meio do acesso ao Oceano Pacífico. (ZEE/AC, 2010; PPA/AC, 2015; 2011; 2007; PDES/RO, 2015; IIRSA, 2010; 2016).

A Estrada do Pacífico é denominação genérica da junção de duas rodovias brasileiras que ligam o Brasil ao Peru, a BR-364 se interliga com a BR-317, e ao atravessar a fronteira internacional do Brasil com Peru, passa a ser denominada de Rodovia Interoceânica.

A rodovia inicia-se na cidade de Porto Velho, em Rondônia, na BR-364, prolonga-se até o Estado do Acre, interconecta-se com a BR-317, em Rio Branco, e segue o extremo sudeste do Estado margeando a fronteira com a Bolívia até a cidade acreana de Assis Brasil, na Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental (ZEE/AC, 2010; PPA/AC, 2015; 2011; 2007; PDES/RO, 2015; IIRSA, 2010; 2016).

A partir aí segue o território peruano em percurso em torno de 2.600 km de extensão, onde passa a ter a denominação de “Rodovia Interoceânica ou Carreteira Interoceânica Sul”, percorrendo o Departamento de Madre de Dios, Cuzco, Juliaca, até os portos peruanos da Costa do Pacífico. (IIRSA, 2010; 2016).

A Estrada do Pacífico na Amazônia Sul-Occidental, elo fundamental, no intrínseco processo de integração territorial na fronteira Brasil, Bolívia e Peru, tendo como análise empírica e recorte espacial no Brasil, sobretudo no seu margeamento delimitador no Estado do Acre (IIRSA, 2010; 2016).

O recorte temporal que trata o período de construção e conclusão centra-se nos anos de 2000, até o findar de 2017, tendo influenciado em grandes transformações socioespaciais associadas à Estrada do Pacífico na região da Tríplice Fronteira da Amazônia Sul-Occidental (ZEE/AC, 2016).

Neste período entra em curso na região além das transformações territoriais e socioambientais, o tráfico humano, contrabando de mercadorias e de entorpecentes, exploração madeireira e mineral (garimpos) de forma ilegal, expansão das relações comerciais, fluxos de pessoas, migrantes e turistas entre os países fronteiriços (IIRSA, 2010; 2016).

De forma geral, as territorialidades abrem possibilidades de análises voltadas às transformações espaciais associadas à integração territorial na região da Amazônia Sul-Occidental, que são somadas à inexistência de abordagens regionais sobre o processo recente de integração territorial, que elencados com os ilícitos anteriores e a forma que ocorrem na região, são justificadamente fatores motivadores para elaboração do nosso tema (IIRSA, 2010; 2016).

A concretização da Estrada do Pacífico foi um acontecimento preponderante para a integração territorial, mesmo não sendo um elemento norteador para a integração regional da Amazônia Sul-Occidental. Foram necessárias outras ações de políticas institucionais (locais, regionais, nacionais e internacionais) para dinamizar o processo integracionista na região da Tríplice Fronteira. De toda forma é inegável sua influência na integração regional e territorial, na Amazônia Sul-Occidental, sobretudo na região da Tríplice Fronteira, no Estado do Acre (IIRSA, 2010; 2016).

A rodovia faz parte do grande Projeto IIRSA, definido para a região da Amazônia Sul-Occidental no Eixo Peru-Brasil-Bolívia (PBB). A rota rodoviária abre possibilidade de ligação comercial do Brasil e Bolívia pelos portos peruanos no Oceano Pacífico e, por conseguinte, ao mercado asiático, e aos demais países sul-americanos, por eixos intermodais já existentes (IIRSA, 2010; 2016).

A Estrada do Pacífico é defendida como a rota internacional de menor distância entre os oceanos, o que possibilita melhor relação custo-benefício na logística, transportes e desenvolvimento do comércio exterior. Entre as funções estratégicas destaca-se, na carteira de projetos, facilitar serviços logísticos que incidem no intercâmbio comercial e turístico, promovendo um processo integracionista dos territórios da região fronteiriça. (IIRSA, 2010; 2016).

Essa estrada é o principal acesso terrestre para a Amazônia Sul-Occidental, perpassa a região sudoeste do Estado do Acre no Brasil, principalmente nos municípios da Regional do Alto e Baixo Acre, possibilita o acesso à capital do Estado do Acre e Rondônia, em direção às cidades fronteiriças de Cobija, capital do Departamento de Pando, na Bolívia, e a cidade de Iñapari, no Peru, transcorrendo a porção sudeste peruana em direção à Costa do Pacífico (IIRSA, 2010; 2016).

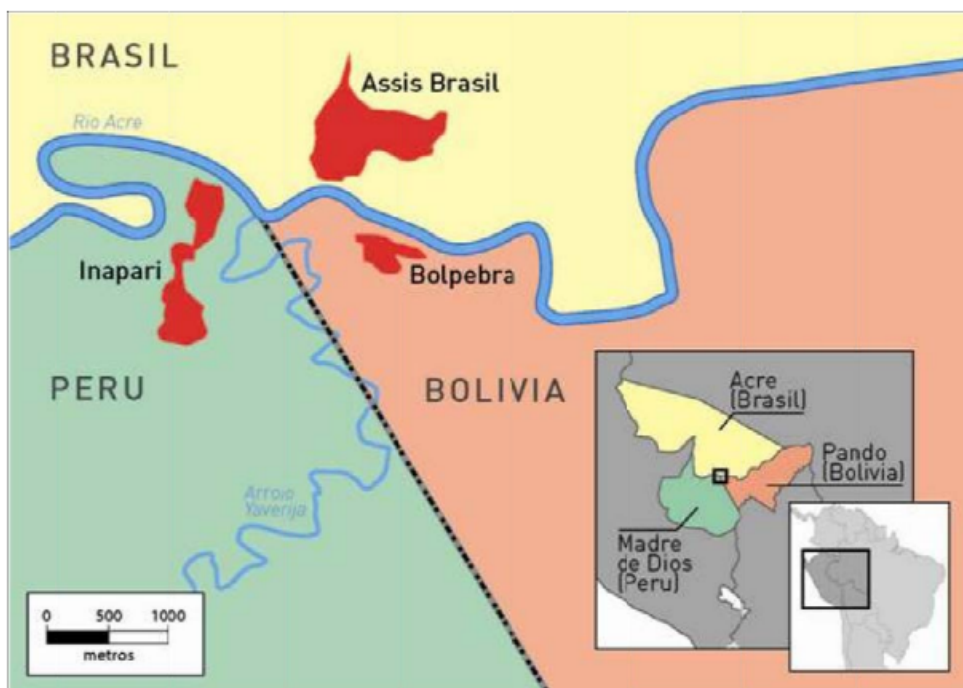
ABRANGÊNCIA DAS RODOVIAS FEDERAIS NO ESTADO DO ACRE

No Estado do Acre a malha rodoviária federal tem como principais vias a BR364, com 871,10 km e BR-317, com 415,70 km, além de rodovias estaduais e municipais, e estradas vicinais (ramais) (ZEE/AC, 2010).

A principal rodovia, a BR-364 corta transversalmente no espaço norte do Acre interligando 18 dos 22 municípios, se conecta a Rondônia, Mato Grosso em direção à região centro-sul do Brasil. Enquanto, a BR-317 liga a cidade de Boca do Acre-AM, cortando a porção central do município de Rio Branco-AC e Senador Guimard, seguindo a borda de fronteira com o país vizinho da Bolívia na porção sudeste do Acre, cortando vários municípios da faixa de fronteira, Capixaba, Xapuri, Brasília, Epitaciolândia e Assis Brasil (ZEE/AC, 2010).

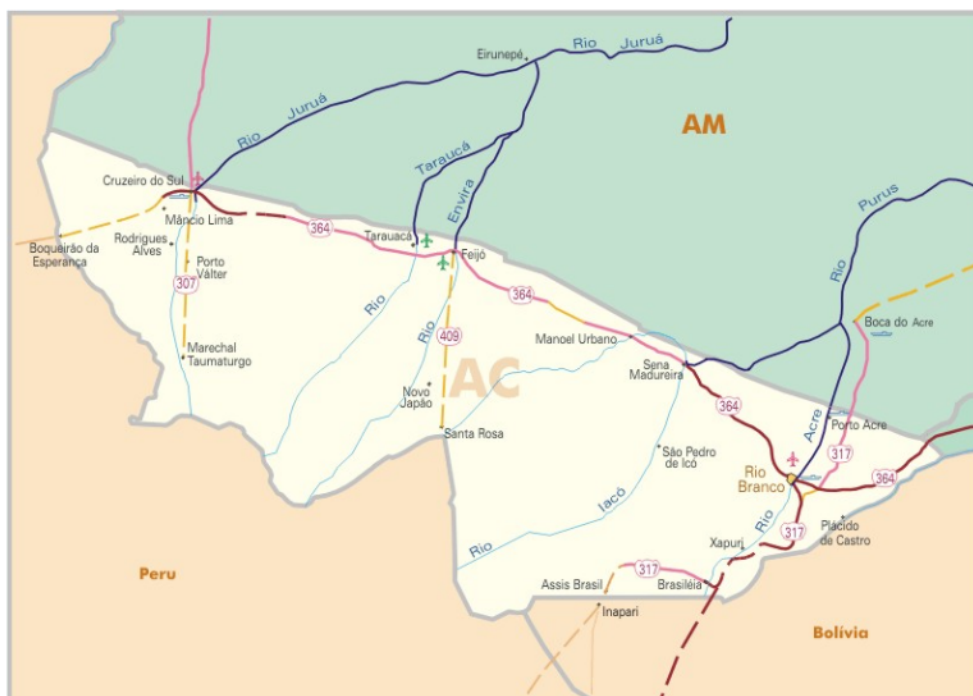
Estes municípios anteriores formam a Regional do Alto Acre, apresentando várias características fisiogeográficas, políticas e socioeconômicas. Destacamos que todos esses municípios são cortados pela BR-317 e banhados pelo Rio Acre, que permitem acesso terrestre e fluvial intraregional e internacional (ZEE/AC, 2010).

Figura 03 – Localização da Tríplice Fronteira e da Amazônia Sul Ocidental.



Fonte: VALCUENDE; ARRUDA, 2009.

Figura 04 – Malha rodoviária no Acre e sua região de fronteira.



Fonte: ZEE/AC/BR, 2010; GEOGPS/PE, 2016; CDRNB/BO, 2016.

A DINÂMICA DA DROGA NA FRONTEIRA - O EIXO BR 317

A rodovia Interoceânica, pensada e construída com o intuito da integração internacional entre Brasil-Bolívia-Peru, além de garantir a boa circulação e a facilitação do comércio e indústria dentro do eixo econômico Acre-Rondônia e demais países, há muito tem servido de porta de entrada ao tráfico internacional de drogas no Brasil.

Embora haja fiscalização e policiamento das autoridades peruanas e brasileiras, o narcotráfico consegue agir não só pela estrada, mas também por pistas clandestinas, os chamados Ramais no Brasil ou carreteiras no Peru e Bolívia, o transporte dá-se por terra ou pelo rio que passam às margens delas.

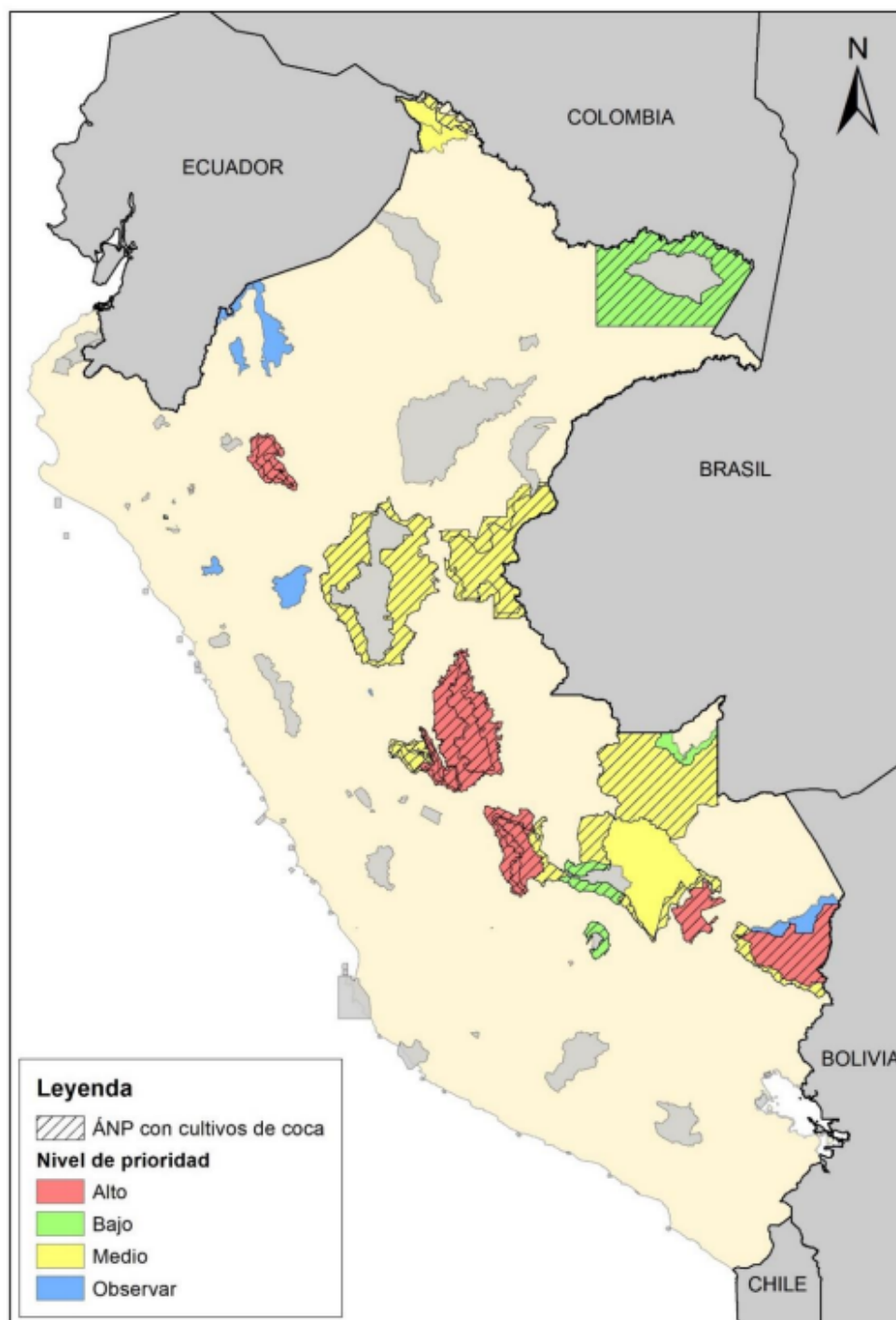
Dentre os municípios de fronteiras com o Peru que fazem parte dessa dinâmica, podemos citar Atalaia do Norte (AM), Cruzeiro do Sul (AC), Feijó e Jordão (AC), Assis Brasil, este último é o ponto final da rodovia em território brasileiro e principal alvo dessa dinâmica. Este problema da atuação do tráfico internacional de drogas pelas cidades localizadas nas rotas de entrada do Brasil é antigo, porém nos últimos anos vem apresentando um grande incremento no quantitativo de droga que entra no território brasileiro (ENAFRON, 2016).

O Peru vem alavancando sua produção de drogas com destino a fronteira Brasileira, o mercado de drogas brasileiro está alterando o mapa da droga na região de produção e distribuição deste país. O Brasil hoje desponta como o maior consumidor da América Latina, mas a droga provinda daquele centro produtor possui também outros destinos, Argentina, Chile e Europa (UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022).

Em análise ao mapa abaixo, podemos observar que grande parte da produção de drogas do país localiza-se na parte central e sul do território peruano. Considerável parte da área produtora encontra-se nas regiões Ucayali, Madre de Dios e Pando (Bolívia), todas estas províncias perfazem fronteira com o estado do Acre e encontram-se interligadas à rodovia do pacífico, tanto por via terrestre quanto fluvial.

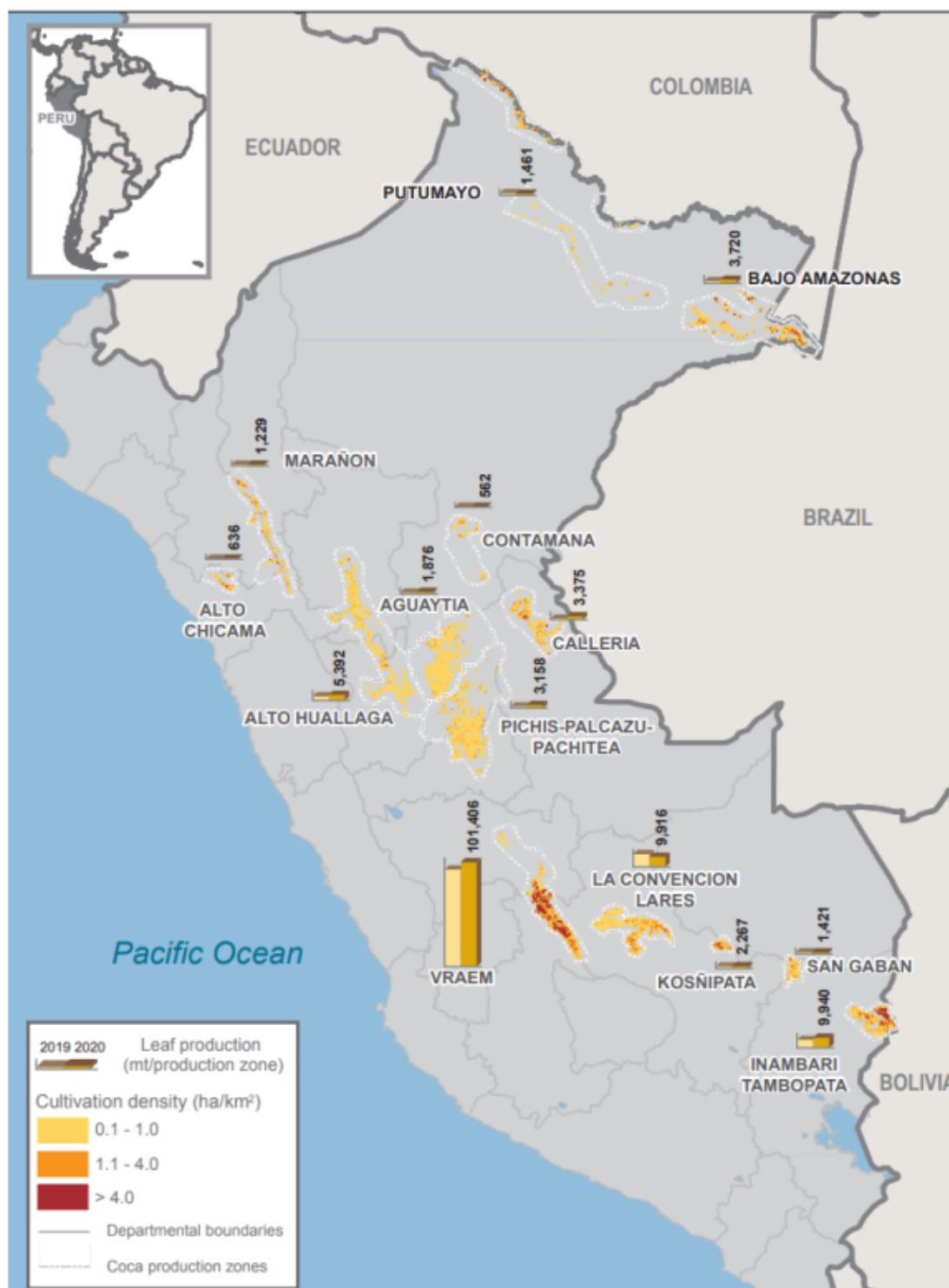
Como o cultivo tem suas raízes históricas, parte dele permanece em localidades em que está associado ao consumo legal, como em Cusco, cidade turística, embora tenha se expandido além dos seus limites legais (UNDC, 2022).

Figura 05 – Áreas de cultivo da folha de coca no Peru.



Fonte: – DGANP SERNANP - 2022.

Figura 06 – Densidade do Cultivo da droga por províncias.



Fonte: UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022c.

O Brasil tem uma grande importância na dinâmica do tráfico de drogas na região sul-americana. É considerado um país de ciclo completo para o tráfico, no qual internamente ocorrem a produção, a venda e o consumo de drogas, além do uso do sistema financeiro local para a lavagem de dinheiro gerado por esta atividade ilícita. (DREYFUS, 2009).

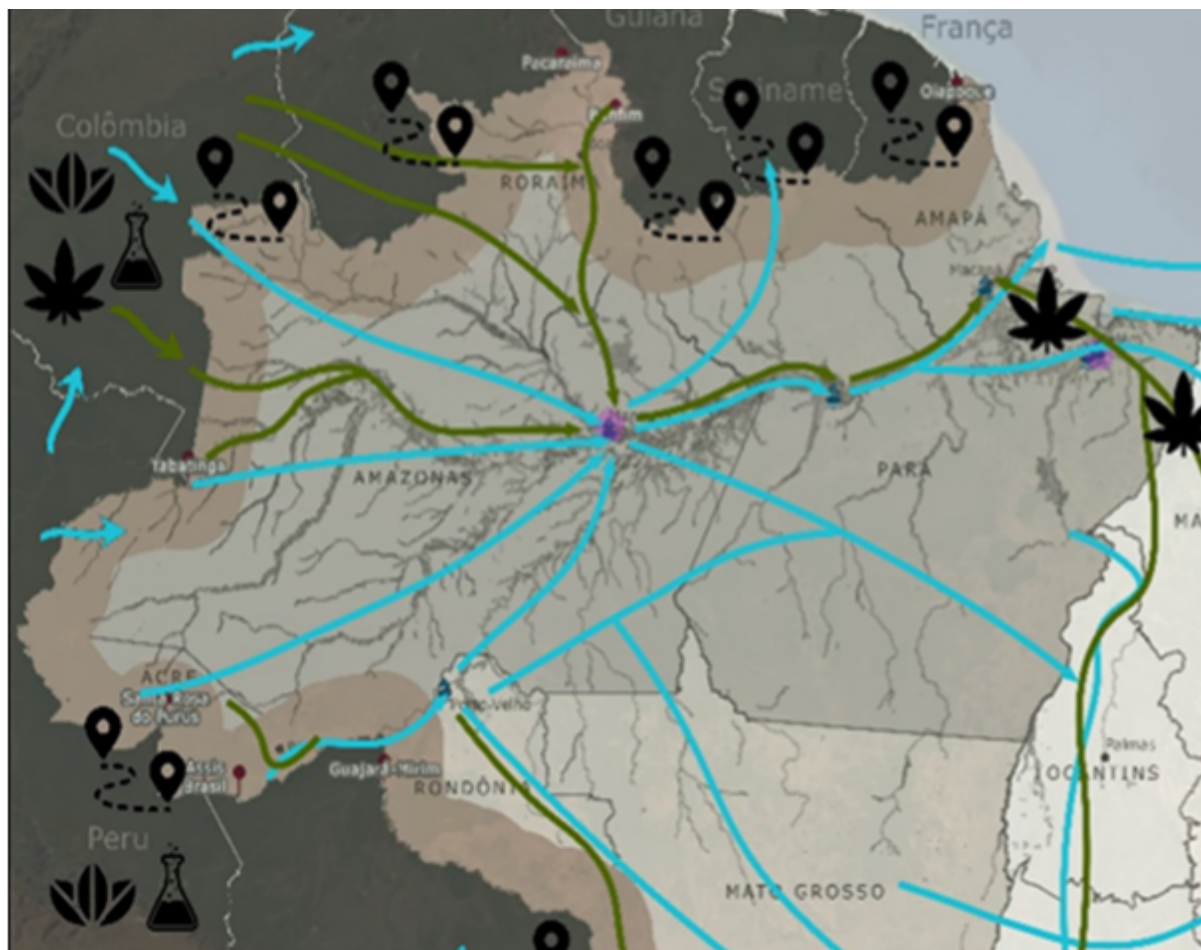
O país tem papel fundamental no contexto do tráfico sul americano e mundial, pois é um grande consumidor de cocaína e serve também como corredor de exportação para o mundo. São duas as rotas do tráfico a partir do Acre a serem observadas no mapa esquema abaixo (CDE-BRASIL, 2021).

A primeira segue para o Estado de Roraima, passando pelo Estado do Amazonas, com destino a Venezuela e, em seguida Cuba, para ser destinada à Europa e aos Estados Unidos. Outra segue pelo Estado de Rondônia com destino ao comércio do Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste e Sul do país.

Parte da cocaína enviada ao Sudeste chega ao mercado consumidor, outra é direcionada aos portos brasileiros do Nordeste com destino à Europa, sendo a Espanha a principal porta de entrada da cocaína para este mercado consumidor. (CDE-BRASIL, 2021).

Esta dinâmica não se encerra dentro destas duas rotas, citamos apenas como exemplo, existem inúmeras conexões de distribuição dentro do território peruano e boliviano, aos quais fazem uso de várias rotas alternativas, carreteiras, estradas não pavimentadas, ramais, aéreo e pequenos rios.

Figura 07 - Rota do tráfico na região amazônica, fluvial e terrestre.



Fonte: Adaptado de CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA A REDUÇÃO DE DROGAS ILÍCITAS, 2021.

Considerável parte do transporte se dá através de pequenos rios, o transporte, sendo ilícito, é feito clandestinamente nos barcos dos pescadores e moradores ribeirinhos, em fundos falsos ou disfarçados como outra mercadoria, mas sempre com destino final a região de fácil acessibilidade da fronteira seca de Assis Brasil Acre ou Guajará Mirim e Nova Mamoré em Rondônia, onde encontram uma farta rede de colaboradores cooptada para distribuição, a exemplo do nosso apontamento os motoristas de táxi. A região conta com a presença de várias facções criminosas que disputam o controle da distribuição da droga no território brasileiro.

O AUMENTO DA PRODUÇÃO DE COCAÍNA NO PERU

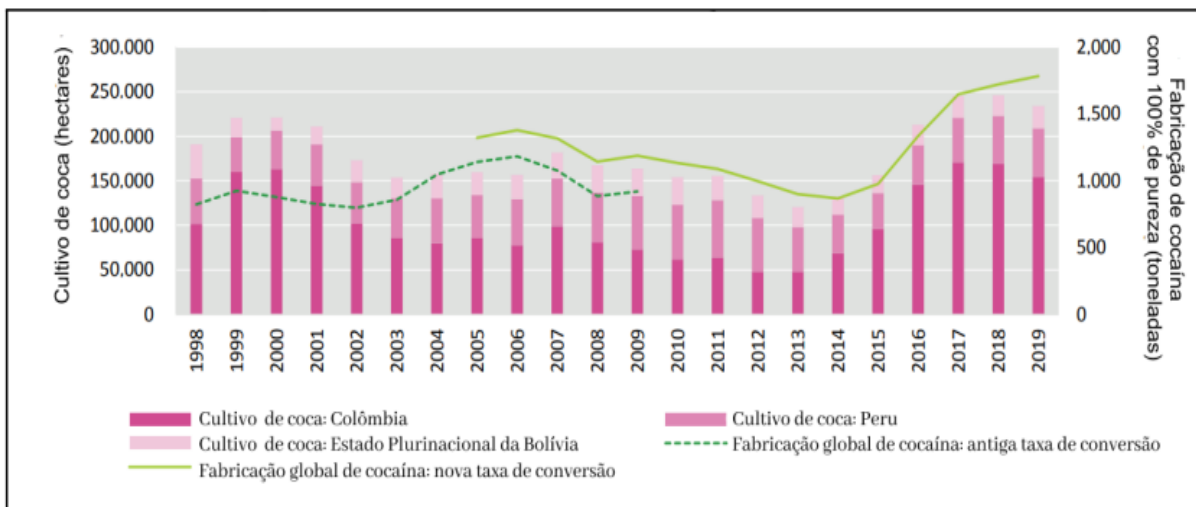
Antes de apontarmos para o caso específico dos taxistas, cabem algumas considerações sobre a região em questão. É sabido que o local da produção da droga concentra-se sobretudo nos países andinos, especialmente Colômbia e Peru. Em 2019, 89% de toda a área de cultivo mundial de *Erythroxylum coca* localizava-se nesses dois países (UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, 2021c).

Portanto há um aspecto importante que devemos considerar: a produção da planta é legalizada nos países andinos para uso pessoal e vinculado à religião, devido à tradição milenar de seus povos; porém, a destinação não é limitada e é difícil controlar seus destinos e produção lícita e ilícita (PFRIMER; SILVA, 2019).

As plantações aumentaram mediante investimento, a população tornou-se mais dependente da atividade econômica - inclusive com emigração urbana para trabalhar no cultivo e refino da droga - e, conseqüentemente, cartéis de drogas cresceram, fortaleceram-se e se estabilizaram na região, atingindo patamares transnacionais (FUKUMI, 2010).

Para um panorama geral, é interessante analisar dados quantitativos. Segundo o World Drug Report de 2022, o cultivo global de coca era cerca de 234.200 hectares em 2019 - um decréscimo de 5% em comparação ao ano anterior. O mesmo número manteve-se em 2020. Quanto à produção, estima-se que, em 2020, foram produzidas 1,982 toneladas de cocaína pura a um nível de 100% de pureza; ao contrário do cultivo, representa um aumento de 11%. (UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, 2021a; 2021c; 2022c).

Gráfico 01 - Cultivo global da coca e manufatura de cocaína, 1998 - 2019.



Fonte: extraído de UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME.

Conjuntamente a essas áreas de cultivo, estão os cartéis de drogas. Historicamente, nos anos 1980, o narcotráfico (especialmente nas regiões de Huánuco, San Martín e Ucayali) assumiu uma forma simbiótica chamada de “narcoterrorismo”.

Nessas regiões, a população de agricultores, além de ser forçada a produzir a coca para o tráfico, era obrigada a entregar parte da produção aos militares - em troca de proteção contra os mesmos narcotraficantes (STÖCKLI, 2014).

O narcotráfico no país foi estruturado com base no medo e na violência, expandindo seu poder até os dias atuais, nas zonas em que a população é mais pobre, vulnerável e a ausência do Estado, mais sentida. Contudo, a partir de 2012, o Estado peruano iniciou a Estratégia Nacional de Lucha Contra las Drogas (2012-2016), a qual pretendia lidar com o tráfico a partir de um desenvolvimento alternativo - uma resposta não violenta ao narcotráfico (STÖCKLI, 2014).

Outro instrumento de combate ao tráfico está na fiscalização e apreensões. Assim como na vizinha Colômbia, houve um aumento expressivo nas apreensões peruanas no ano de 2020. Porém, o país não figura nas primeiras posições em quantidade apreendida, representando 2,7% das apreensões mundiais em 2020 (UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022c).

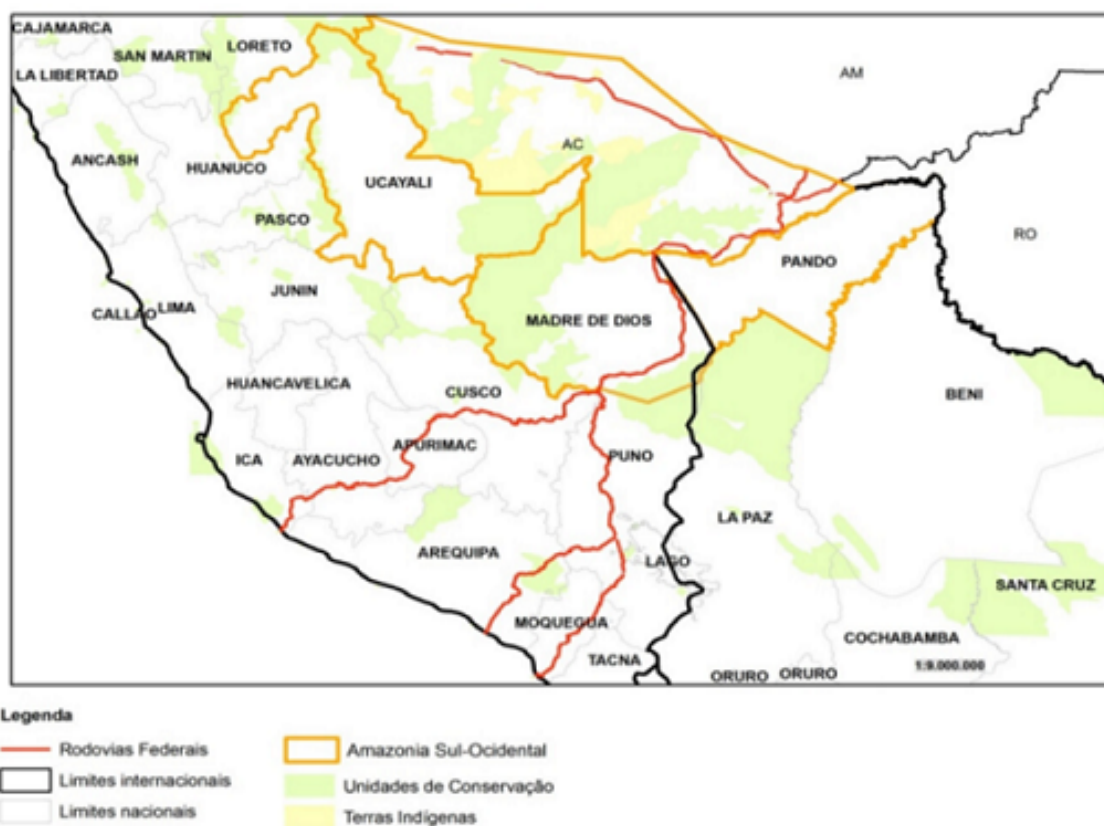
O NARCOTRÁFICO NA FRONTEIRA DO ACRE

A fronteira do Brasil (Acre) com o Peru e a Bolívia representa um dos principais espaços geográficos na América do Sul em que o ingresso da droga no Brasil é grandioso e acontece de modo tranquilo, não causando qualquer tipo de dificuldade para os traficantes e empreendedores.

A Bolívia e o Peru são na atualidade dois dos maiores produtores mundiais de cocaína. O Peru por sua vez já ultrapassou a Colômbia em matéria de produção e refino da pasta base de cocaína. Estes países adotam políticas públicas que visam incentivar a produção de folha de coca, com a alegação de que o cultivo da planta representa um aspecto cultural.

Porém o fato notório é que quase a totalidade da produção da folha de coca é destinada para a fabricação de pasta base de cocaína, que agrega valor extremamente superior ao da folha de coca para utilização cultural (fazer chá ou mascar)(UNITED NATIONS ON DRUGS AND CRIME, 2022c).

Figura 08 – Províncias Peruanas na fronteira com o Estado do Acre.



Fonte: ZEE/AC/BR, 2010; GEOGPS/PE, 2016; CDRNB/BO, 2016.

A fronteira internacional brasileira e acreana com esses dois países andinos possui 2.230 km de extensão, sendo 30% (670 Km) com a Bolívia e 70% (1.560 Km) com o Peru. (ZEE/AC/BR, 2010).

O Estado do Acre possui 22 municípios, sendo que Rio Branco, Bujari, Porto Acre, Senador Guimard e Tarauacá não fazem fronteira direta com a Bolívia ou Peru, desta maneira temos 16 cidades fronteiriças com estes dois países, sendo destaque Assis Brasil, Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Epitaciolândia e Brasiléia. Esta vasta fronteira, sem controle efetivo e aberta ao crime, representa a principal porta do tráfico de cocaína e pasta base na região (ENAFRON, 2016).

A ligação por rodovia do Acre (Brasil) com a Bolívia é feita na fronteira das cidades de Epitaciolândia e Brasiléia com Cobija, capital do departamento de Pando da província de Nicolás Suárez. A ligação por rodovia do Acre (Brasil) com o Peru é feita pelas cidades de Assis Brasil-AC e Iñapari, a capital da Província de Tahuamanu, no Departamento de Madre de Dios. (ENAFRON, 2016).

O Acre representa um sistema importante para o transporte de cocaína, por dois motivos: a facilidade existente para a droga chegar até a Venezuela e ao centro do Brasil, somada à falta de estrutura mínima na fronteira para repressão ao tráfico. Duas são as principais rotas de entrada: a do Alto Acre e a do vale do Juruá (ENAFRON, 2016).

Parte da cocaína entra no Acre pelos municípios Acrelândia, Plácido de Castro, Capixaba, Xapuri, Epitaciolândia, Brasiléia e Assis Brasil, todas essas cidades ligadas pela rodovia do pacífico. A droga proveniente da Bolívia e do Peru na maioria das vezes é direcionada ao Centro-Oeste, Sul e Nordeste do Brasil. Nesta região, conhecida como Alto Acre, a cidade de Assis Brasil é a principal porta de entrada da cocaína proveniente do Peru, enquanto Brasiléia e Epitaciolândia (***cidades gêmeas***), recebem a droga da Bolívia. (ENAFRON, 2016).

A outra rota de entrada da cocaína no Acre proveniente do Peru, se encontra localizada na região do Vale do Juruá, esta é realizada preferencialmente pelos municípios de Mâncio Lima, Rodrigues Alves e Cruzeiro do Sul.

O rio Juruá passa pela cidade de Cruzeiro do Sul e desemboca no rio Amazonas. O rio Tarauacá, que passa pela cidade de mesmo nome, deságua no Juruá. O rio Envira passa pela cidade de Feijó-AC, sendo tributário do rio Tarauacá. O rio Iaco passa pela cidade de Sena Madureira e desemboca no Purus. (ZEE/AC/BR, 2010).

O rio Purus passa pela cidade de Manoel Urbano, sendo tributário do rio Amazonas nas proximidades da cidade de Manacapuru-AM, ligada a cidade de Manaus-AM, importante destacar que todos esses rios utilizados para escoamento da droga do estado, são transversais à rodovia BR 364, ligada a BR 317, se constituindo em uma rota extremamente viável a distribuição às demais regiões do país (ZEE/AC/BR, 2010).

Mapa do Estado do Amazonas, Brasil, mostrando a rede hidrográfica, principais cidades, aeroportos, portos, limites estaduais e principais rodovias. O mapa inclui uma escala de 0 a 80 km, o logotipo do IBGE e uma seta indicando o ponto mais ocidental do Brasil (nascente do Rio Moa).

Revista (RE)DEFINIÇÕES DAS FRONTEIRAS, Foz do Iguaçu, v. 2, n. 8, outubro 2024

O NARCOTRÁFICO NA FRONTEIRA DA BOLÍVIA

O Estado do Acre possui 670 km de fronteira com a Bolívia, abrangendo os municípios de Acrelândia, Plácido de Castro, Capixaba, Xapuri, Epitaciolândia, Brasiléia e Assis Brasil. Esta faixa na Bolívia corresponde às províncias de Nicolás Suárez e Abunã, no departamento de Pando. (ZEE/AC/BR, 2010).

O país andino é um dos maiores produtores de cocaína da América do Sul. Esta imensa capacidade produtiva da Bolívia se deve essencialmente aos incentivos governamentais, sobretudo por instrumentos legais, para a produção da folha de coca, a matéria prima para a produção da cocaína (CASTRO, 2019).

A questão das drogas na Bolívia está intimamente relacionada ao cultivo da folha de coca, com o argumento de que o plantio e consumo são elementos culturais inerentes ao modo social boliviano. Todavia, quase a totalidade da folha de coca produzida é utilizada para a produção de pasta base e, apenas uma ínfima quantidade é utilizada para fazer chá ou mascar (CASTRO, 2019).

Parte da cocaína boliviana é introduzida no Estado pelo Acre sem a menor forma de controle estatal. Na fronteira do Acre (Brasil) com a Bolívia, a droga entra pelos municípios de Acrelândia, Plácido de Castro, Capixaba, Xapuri, Epitaciolândia, Brasiléia e Assis Brasil (ENAFRON, 2016).

Nesta parte o tráfico de cocaína e de pasta base é efetuado por via aérea, terrestre e hidroviária. A BR 317 que atravessa todos esses municípios é a principal via de escoamento da droga no Estado do Acre, estabelecendo conexões entre os estados de Rondônia e Mato Grosso (ENAFRON, 2016).

A repressão ao tráfico por parte das autoridades policiais é quase inexistente nos municípios acreanos desta fronteira, existe apenas uma Delegacia da Polícia Federal na cidade de Epitaciolândia e uma Unidade Operacional da PRF em Xapuri. A presença das Polícias Civil e Militar na região é diminuta. Agregado à falta de agentes policiais, a ausência de políticas públicas gerais nos três níveis de governo, representa outro fator que contribui para o tráfico de cocaína na fronteira com a Bolívia.

O tráfico de cocaína nesta fronteira é feito em sua maioria pela malha rodoviária por meio de carros e motos, contudo aviões de pequeno porte são também utilizados. A cocaína que entra pela fronteira com a Bolívia tem como destino a cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, de onde é encaminhada para a Venezuela. Outra parte desta droga tem como destino as regiões Sudeste, Nordeste, Centro-Oeste e Sul do Brasil (ENAFRON, 2016).

Na região de fronteira compartilhada com a Bolívia, devido ao grande fluxo de atividades ilegais, tem destaque a questão do tráfico de cocaína e derivados da pasta base de coca. O país andino é um dos grandes produtores de cocaína da América do Sul e um dos principais exportadores da droga para o Brasil. (CASTRO, 2019).

O NARCOTRÁFICO NA FRONTEIRA COM PERU

Os municípios acreanos limítrofes aos Departamentos peruanos de Madre de Dios, Ucayali e Loreto perfazem uma fronteira de 1.560 km, mais de duas vezes a extensão da divisa entre Acre (Brasil) e Bolívia (ZEE/AC/BR, 2010).

As cidades do Estado do Acre que fazem fronteira com o Peru são: Assis Brasil, Sena Madureira, Manuel Urbano, Santa Rosa do Purus, Feijó, Jordão, Marechal Thaumaturgo, Porto Valter, Cruzeiro do Sul, Rodrigues Alves, Mâncio Lima. É a denominada fronteira da cocaína do Acre com o Peru ou fronteira do Juruá (ENAFRON, 2016).

O tráfico de cocaína nesta região emprega meios rodoviários e hidroviários, entretanto, existe a utilização de aviões de pequeno porte. A cocaína que entra pela fronteira com o Peru tem como principal destino o Estado de Rondônia, onde é distribuída a região centro oeste, outro destino é a cidade de Manaus-AM, de onde é encaminhada para a Venezuela e distribuída para outros Estados brasileiros da região Norte e parte do Nordeste do Brasil (ENAFRON, 2016).

A rodovia do pacífico se depreende por duas regiões peruanas. A província de Sandía – região de Puno, conhecida região produtora de drogas, fica bem conectada com o Brasil, pela rodovia 348, do lado peruano, onde entronca com a rodovia 30C, em Puerto Maldonado, seguindo até Inapari divisa com Assis Brasil(BR), se ligando a Rodovia Interoceânica BR-317 (ZEE/AC/BR, 2010).

A região de Madre de Dios, Localizada a sudeste do país, cuja capital é Puerto Maldonado, parte fronteira com o Brasil, Bolívia e Peru, aqui o principal caminho segue pela rodovia 30C peruana diretamente a BR 317 em Assis Brasil. (ZEE/AC/BR, 2010).

Na fronteira do Acre (Brasil), de igual modo a Bolívia, inexistem políticas públicas de prevenção e repressão ao tráfico. A Polícia Federal tem uma Delegacia que funciona de maneira precária, com baixo contingente de pessoal, com escassos meios materiais, Inexiste também a presença da PRF, sendo o posto de fiscalização mais próximo localizado na cidade de Xapuri, distante 186 Km.

A presença das Polícias Civil e Militar na região é insignificante. Agregado à falta de agentes policiais, a falta de políticas públicas gerais representa outro fator que contribui para o tráfico de cocaína na fronteira com o Peru.

Outra rota que merece destaque localiza-se no município de Cruzeiro do Sul, este possui a segunda maior população do Acre e apresenta a melhor infraestrutura da região, aqui ao contrário de Assis brasil, não existe ligação rodoviária entre os dois países e sim uma imensa área de reserva florestal, com envoltos acessos através rios, o tráfico de cocaína nesta região é feito basicamente pela malha hidroviária, até o município de de Mancio Lima passando por Cruzeiro do Sul, a partir deste segue pela rodovia BR 364, com destino a Rondônia ou manaus-AM, principal destino (ENAFRON, 2016).

O CASO PARTICULAR DO SERVIÇO DE TÁXI NA FRONTEIRA DO ACRE.

A partir da constatação direta em campo, durante dois anos à frente do setor de operações da Polícia Rodoviária Federal no Acre, foi possível verificar a participação direta e indireta dos profissionais do serviço de transporte de passageiros cooperado e autônomo, nos ilícitos transfronteiriços.

Esses profissionais têm profundo conhecimento das peculiaridades de cada cidade cortada pela BR 317, além de conhecerem todas as rotas dos ramais que deságuam na rodovia e desta forma realizam o transporte de pessoas, e de pequenas cargas diuturnamente.

Transitam com extrema facilidade pelas cidades Gêmeas, contam também com uma rede rádio abrangente, que possui um canal de comunicação oficial e uma rede de comunicação definida ponto a ponto frequentemente utilizado por alguns de seus integrantes, na busca de procurar frustrar a fiscalização policial ou aduaneira.

Uma parcela significativa desses profissionais se dedica a desenvolver e facilitar atividades criminosas na região da tríplice fronteira, são facilmente cooptados pelos traficantes de drogas do lado boliviano e peruano, ou por facções criminosas brasileiras, pela facilidade com que transitam na região, horários aleatórios, além de uma fácil comunicação via rádio e ao primeiro sinal de fiscalização disparam informações da presença policial entre seus pares e desta forma reduzem boa parte do prejuízo que poderiam obter.

As condutas delituosas referente ao tráfico não implicam em grandes quantidades de entorpecentes apreendidos, sobretudo cocaína ou a pasta base desta, todavia, devemos considerar que são contínuas e se dão em todos os horários diariamente.

Toda essa logística se dá sob a forma direta e indireta, direta podemos dizer que o motorista realiza o transporte com a droga alojada em compartimentos elaborados ou construídos no próprio veículo, como fundo falso, entre as partes de forração do veículo(teto, entre as colunas, estofados) ou até mesmo alojados nos espaços do motor, tanque de combustível e dutos de refrigeração.

A forma indireta ocorre quando o motorista realiza o transporte de pessoa com a posse do entorpecente diretamente consigo ou acomodado em suas bagagens.

Cabe citar que executam também a atividade de batedor (provendo a segurança no transporte do ilícito) ou esclarecedor (verificação de atividade policial em campo), onde por sua vez o motorista vai a frente com o veículo de táxi, vislumbrando a presença de atividade policial e logo em seguida outros veículos em atividade de transporte carregando o cloridrato de cocaína.

Os últimos levantamentos da PRF nessa região de fronteira apontam também um número cada vez maior de estrangeiros, caribenhos, franceses, peruanos, norte americanos, arriscando-se no tráfico de cocaína ou cloridrato pela BR fronteira, haja vista a percepção de facilidade no transporte dado também em parte pela falta de uma presença maior de fiscalização policial.

Podemos observar também que o desvio de rota na BR é algo comum e dificulta de sobremaneira a fiscalização policial, uma vez que os motoristas de táxi são profundos conhecedores dos Ramais de acesso a BR, o que pode facilmente ocasionar burlar a fiscalização.

A seguir listamos alguns exemplos dessas apreensões, com participação de motoristas de táxi e estrangeiros.

Quadro 01 - Apreensões realizadas com motoristas estrangeiros.

NARRATIVAS EXTRAÍDAS DOS BOLETINS DE OCORRÊNCIA POLICIAIS	
A Polícia Rodoviária Federal (PRF) informa a apreensão no Acre de mais de 48 quilos de cloridrato de cocaína que estavam sendo transportados em táxi com destino a Rio Branco. A abordagem ocorreu na terça-feira (25) no km 97 da BR-317, no município de Senador Guiomard, próximo ao trevo para Plácido de Castro. No momento da abordagem ao táxi, que se deslocava de Epitaciolândia para Rio Branco, os policiais perceberam entre os passageiros dois peruanos, conforme a PRF constatou na documentação encontrada no interior de suas bagagens, que apresentavam muito nervosismo com a presença policial. Com motivos para desconfiar dos motivos da viagem dos dois à capital acreana, os policiais iniciaram uma busca pessoal nos estrangeiros, vindo a encontrar em suas bagagens vários tablets característicos para embalagem de droga.	
A Polícia Rodoviária Federal apreendeu nesta sexta-feira(29) 8,5 quilos de cocaína que estavam sendo transportados em compartimentos escondidos nas mochilas de 3 estrangeiros. A equipe da PRF abordou um motorista de táxi em frente a Unidade Operacional de Xapuri, no km 237 da BR 317. No veículo, além do motorista, estavam 3 franceses que informaram que viajavam a passeio pelo Peru e estavam seguindo viagem para o Rio de Janeiro. Durante a conversa, os passageiros omitiram algumas informações constantes em seus passaportes, o que elevou o nível de suspeita dos policiais. Ao realizar uma vistoria minuciosa nas mochilas, foram encontrados 15 embalagens contendo 8,5 kg de cocaína. Os passageiros foram presos pelo crime de tráfico internacional de droga e encaminhados para a Polícia Federal.	
A Polícia Rodoviária Federal apreendeu 58 kg de cocaína no km 237 da BR 317, no município de Xapuri/AC. A droga estava sendo transportada por dois peruanos, passageiros de um táxi. Por volta das 5 horas e 30 minutos de hoje (8), os policiais rodoviários federais abordaram um Chevrolet Spin que seguia pela BR 317 km 237 em direção a Rio Branco/AC. No veículo, estavam o condutor, taxista, e dois passageiros peruanos, que apresentaram sinais de nervosismo e respostas divergentes sobre origem, destino e motivo da viagem. Durante a vistoria nas bagagens, foram encontrados 38 embalagens contendo cloridrato de cocaína – aproximadamente 58kg. Diante dos fatos, a equipe deu voz de prisão aos envolvidos e conduziu-os à Delegacia da Polícia Civil de Xapuri.	

Fonte: Boletins de Ocorrências Policiais da PRF/AC.

É sem dúvida um serviço de táxi peculiar, pois na verdade por assim dizer, esses profissionais não atendem a um chamado exclusivo de um único passageiro com destino certo, como ocorre em cidades comuns, estes sempre transportam quatro passageiros, nunca menos que isso, a despeito de compensarem os custos de deslocamento e distância entre as cidades amazônicas. A região historicamente não possui uma dotação de serviço de ônibus intermunicipal ou interestadual que possa atender as necessidades locais da população, ficando o transporte entre as cidades na maioria das vezes dedicado aos taxistas que funcionam como um tipo de lotação.

Todo esse contexto não se resume a uma única prática delituosa existe também o transporte de produtos proibidos, como cigarros, bebidas, remédios, anabolizantes, armas e munições, além do frequente descaminho de mercadorias diversas providas da região de Cobiá Bolívia, sobretudo celulares e eletrônicos.

Ultimamente, tem-se mostrado frequente também apreensões relacionadas a crimes contra saúde pública, em que estes profissionais atravessam em caixas de isopor de 50 Kg, camarões sem procedência definida e nota fiscal falsificada, com destino às cidades de Rio Branco e Porto Velho, haja vista o ótimo preço que este tipo de produto alcança no mercado local.

Não é escopo deste trabalho construir e traçar características de uma determinada profissão, muito menos desprestigiar uma categoria de profissionais, tratamos apenas em apontar um comportamento que vem crescendo e se enraizando nesta longínqua parte do Brasil, é claro que a maioria dos profissionais são dedicados e prestam um serviço de grande relevância a sociedade desses municípios, sem os quais o movimento ambulatorial seria por demais prejudicado.

Apontamos como parte de uma solução do problema, a mais breve e urgente regulamentação do serviço por parte do poder público concedente, tanto na esfera municipal quanto na estadual, haja vista que 90% do transporte na região entre os municípios de fronteira e estes com a capital Rio Branco.

A obrigatoriedade de criação de um cadastro único dos motoristas que atuam na região no serviço regular, controle através de escala de serviço dos motoristas que atuam em determinado dia com acesso e disponibilizada para as autoridades de fiscalização, postos de controle fiscal, Detran, PF e PRF.

Fica claro que toda esta atividade de produção, transporte e distribuição que o tráfico de drogas envolve, não seria possível sem a adição de um elemento motivador para seu êxito. Qual seja, o preço pago para cooptação desses profissionais, no nosso caso em específico, motoristas de táxi.

Assim após inúmeros procedimentos relacionados às apreensões realizadas na BR 317, tais como entrevistas realizadas diretamente com estes profissionais, após efetiva prisão em flagrante pelo crime de tráfico de drogas, este revelam que o preço pago pelo transporte do quilo do cloridrato ou da cocaína já refinada, pode variar de R\$ 800,00 a R\$ 1.200,00 reais, de acordo com sua procedência (Peru ou Bolívia) e rota a ser adotada, ao passo que a corrida normal de passageiros não chega a somar R\$ 300,00 reais até a capital Rio Branco a exemplo.

A competência da Polícia Rodoviária Federal definida pela Constituição Federal em seu artigo 144, pela Lei nº 9.503 (Código de Trânsito Brasileiro) e pelo Decreto nº 1.655, de 3 de Outubro de 1995, tem dever de combater o tráfico de drogas, armas e crimes congêneres nas rodovias federais e áreas de interesse da União.

No estado do Acre o seu efetivo soma aproximadamente 80 policiais, a malha de rodovia sob sua circunscrição consta de 2307 Km, sendo que deste 800 dedicados a BR 317, sendo 400 Km (alvo do nosso estudo), perfazem nossa faixa limítrofe de fronteira, não somados aqui a vasta quilometragem dos Ramais periférico, em conjunto com a imensa faixa de domínio. alvo do nosso estudo.

O Brasil vem cada vez mais se destacando no cenário mundial como um grande mercado consumidor e exportador de drogas, particularmente, para Europa e África.

No cenário nacional, o estado de Acre tem sido um importante entreposto para o escoamento de cocaína advinda dos países andinos produtores (Bolívia, Peru, entre outros), sobretudo, através do modal rodoviário e fluvial para o abastecimento do mercado interno e externo.

Conforme pode ser visto ao analisarmos a quantidade apreendida em 2020, nesse estado, e a variação percentual expressiva das apreensões de cocaína que foram da ordem de 86,28%, entre o 1º semestre de 2020 e de 2021, segundo fonte do sistema analytics PRF.

Em seu plano estratégico a Polícia Rodoviária Federal tem como missão "Promover a prosperidade da Nação garantindo a segurança pública e a mobilidade no Brasil", sendo um compromisso institucional desenvolver ações visando promover a "Paz no trânsito e a Segurança Viária".

Porém, ao tratarmos do plano tático do órgão, este é responsável por coordenar, planejar, avaliar, orientar, controlar e gerenciar as operações de prevenção e repressão à criminalidade que competem à Polícia Rodoviária Federal, inclusive as operações especiais, especializadas e de fronteira.

Assim pelo plano tático a região estaria incluída como prioridade no desenvolver de apoio em recursos, meios e pessoal, mas na prática pouco tem sido feito por essa região, falta infraestrutura predial para alojamento dos policiais, existe um grande espaçamento na distribuição física das Unidades operacionais da PRF, para se ter uma ideia do problema a sede de operações fica localizada em Rio Branco, capital do estado, entrecortada pela BR 317 e 364 e a próxima unidade de controle fica em Xapuri AC, em um distanciamento de quase 200 quilômetros.

A partir de Xapuri, passando por Brasiléia, Epitaciolândia, chegando a Assis Brasil, última cidade da BR 317, não existe posto de fiscalização policial. Falta a implementação de um sistema de rádio comunicação digital eficiente, equipes que atuam dentro desse perímetro ficam sem a menor cobertura de apoio rádio para comunicação, tornando praticamente impossível a orientação em campo.

Ainda com o objetivo de aumentar a atividade de repressão ao tráfico de entorpecentes, cabe apontar que a PRF no estado não possui um serviço de utilização de cães policiais, que como bem sabemos se projeta como uma ferramenta extremamente eficiente em regiões de grande fluxo de drogas, esta possibilidade faria com que o efetivo das Unidades Operacionais obtivesse um ganho considerável no auxílio do trabalho especializado nas ações de fiscalização.

A PRF conta com o sistema alerta Brasil, mas este parece não funcionar nesta região tão crítica de crimes transnacionais, conhecida como corredor de entrada de todo tipo de drogas no país. Este sistema conta na referida região com apenas dois pontos de monitoramento, que por questões óbvias não citaremos, o que torna qualquer trabalho de monitoramento espacial uma tarefa quase hercúlea, visto que a área de cobertura de BR chega a abranger 2307 Km de circunscrição de malha rodoviária.

Neste caso o que acaba valendo mesmo é a pura habilidade de percepção do policial que trabalha na fiscalização direta, bem como o apoio fornecido pela atividade de monitoramento exercida pelos elementos destacados de inteligência. Como maneira de aumentar a malha de monitoramento local, a PRF no Acre vem buscando acordos de cooperação com órgão de controle aduaneiros do estado, buscando uma possível integração a sua base de dados e controle de veículos, bem a fim de viabilizar a interligação de seu sistema de monitoramento por câmeras e desta forma poder cobrir uma área maior com eficiência.

Existe uma busca incessante pela cooperação entre os entes policiais, no sentido de se empreender operações em conjunto na região, PF, Gepron, PM, PC, em face da busca de integração das atividades policiais e de inteligência para essa faixa do território nacional. Contudo essas iniciativas em sua maioria acabam sendo frustradas ou descontinuadas em face muitas das vezes pela busca do mérito maior pela apreensão, o que tem se mostrado na verdade de grande valia na promoção individual do órgão, em particular, com vistas ao grande prejuízo a sociedade, na realidade ninguém pretende abrir mão do seu poder e influência junto ao governo, uma afirmativa muito equivocada na gestão desses órgãos.

O plano nacional de segurança pública prevê o Aperfeiçoamento, a atuação, a coordenação estratégica, a integração operacional dos órgãos de segurança pública e defesa social para o enfrentamento de delitos transfronteiriços e transnacionais com ênfase na ampliação, prevenção e a repressão aos delitos transfronteiriços e transnacionais, com o fortalecimento do controle e da fiscalização nas fronteiras, nas rodovias, nas ferrovias, nos portos e nos aeroportos, de forma compartilhada e integrada, por meio de operações de segurança pública articulada com as Forças Armadas e os órgãos de fiscalização e controle.

Porém na prática pouco se tem feito para essa região em específico. A bem da verdade o que existe é um insignificante contingente policial, frota de automóveis reduzida ou muito antiga, armamento obsoleto ou em falta, indisponibilidade de munição, oferecimento de condições mínimas de saúde e segurança para servidores da segurança, unidades policiais em condições precárias de funcionamento o que contribui decisivamente para o tráfico na fronteira e nos centros urbanos.

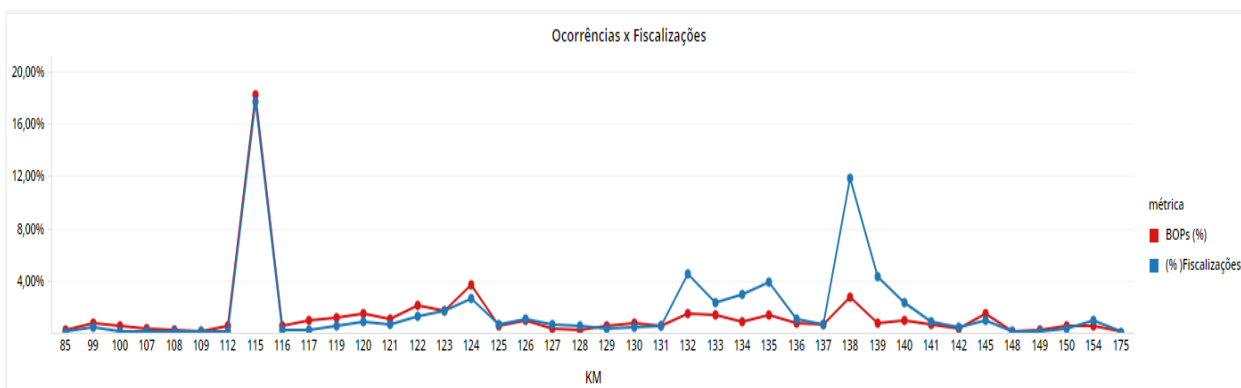
Todos esses fatores aliados ainda a total falta de políticas públicas para a região de fronteira faz com que os traficantes de cocaína tenham toda a liberdade para atuar. O Ministério da Justiça e Segurança Pública, por intermédio da SENAD(Secretaria Nacional de Política sobre Drogas) em Brasília, que tem por missão reduzir a oferta de drogas no País e o combate ao tráfico de drogas e crimes conexos, têm realizado operações na busca de uma maior integração para a região, mas no entanto, sem maiores resultados práticos relevantes, muito por não conhecerem a estrutura e realidade da dinâmica do tráfico deste espaço brasileiro.

A dinâmica apontada neste tópico, tem como base os estudos, levantamentos e discussões, as quais direciono como trabalho de campo, apresentadas no congresso internacional para as polícias de fronteira Brasil, Bolívia e Peru, realizada na região do Pando Bolívia, a qual teve como escopo traçar os apontamentos, metas, objetivos e políticas entre órgãos, para realização de ações integradas entre as polícias, para um melhor enfrentamento ao tráfico internacional de drogas.

Cabe enfatizar ainda, que este congresso possibilitou a realização de várias operações em conjunto, através de um intercâmbio de várias ações na região de fronteira, com expressivo ganho de conhecimento entre as forças policiais de cada lado, desta forma podemos por assim dizer, que uma vez conhecido o modus operandi do tráfico de drogas por cada instituição, dentro de sua fronteira(área de atuação), implica no êxito da outra a fim de pode executar melhor suas operações de forma a vir direcionar seus meios materiais e humanos, além de propiciar um grande incremento para as atividades de inteligência possibilitando um completo mapeamento das rotas do tráfico.

Assim a efeito de quantificarmos, apresentamos os dados a seguir, os quais referem-se às apreensões de drogas realizadas nos últimos cinco anos pela PRF na faixa de fronteira do estado do Acre e demonstram uma grande participação desse grupo(taxistas) de profissionais nessa atividade criminosa, todos os dados extraídos do sistema analítico da PRF e foram baseados nos registros diretos realizados através dos Boletins de Ocorrência Policiais(BOP) no Estado pela PRF.

Gráfico 02 – Pontes de fiscalização relevantes.



Fonte: Sistemas PRF - Analytics.

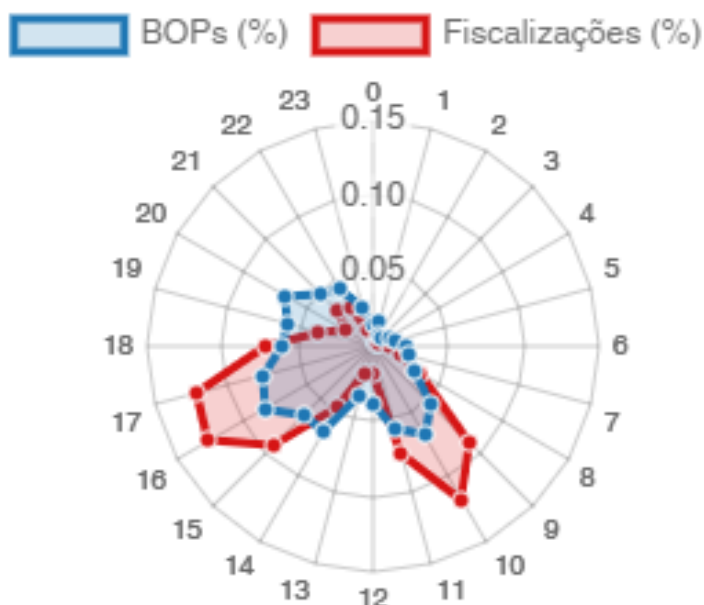
O gráfico nos mostra as fiscalizações implementadas por quilômetro da BR 317, pela PRF e os trechos de maior incidência de tráfico de drogas, podemos observar que entre os 112 e 116 (município de Senador Guiomar) são implementadas a maioria das ações de fiscalização.

Isto ocorre devido ao município ocupar uma localização estratégica para a distribuição da droga vinda do Peru e Bolívia, este município funciona como um ponto de entroncamento entre as Rodovias federais BR 317, BR 364 e a estadual AC 040, com destino a capital Rio Branco.

Esta localização é um ponto de passagem obrigatória para os motoristas de táxi tanto da região do Alto Acre (Brasiléia, Eptaciolândia e Assis Brasil), quanto para os motoristas do Vale do Juruá (Cruzeiro do Sul, feijó, Manuel urbano) as duas maiores rotas de entrada da droga pelo Acre em território brasileiro.

Gráfico 03 – Horários de maior fiscalização.

Fiscalizações x Ocorrências por Hora



Fonte: Sistemas PRF - Analytics.

O gráfico circular projeta os horários de maior implementação de fiscalização em conjunto com a incidência das ocorrências a este relacionadas, notadamente entre 09h – 11h, 15h – 17h e 20h – 22h são os indicadores de maior registro do crime de tráfico, coincidente com o maior fluxo de motoristas do serviço de transporte.

Figura 10 – Montante de apreensões de cocaína no período de 2021 - 2023.



Fonte: Sistemas Analytics PRF.

Figura 11 – Registro de Crimes 2020 - 2022.

Enquadramento	
Enquadramento	Total de Ocorrências
Tráfico de drogas	143
Mandado de Prisão	106
Porte ilegal de arma de fogo de uso permitido	82
Embriaguez ao volante	71
Descaminho	68
Receptação	55
Contrabando	47

Fonte: Sistemas PRF - Analytics.

CONCLUSÃO

O tráfico e o possível aumento da violência na faixa de fronteira.

Um dos motivos de nossa inquietação parte justamente da necessidade em verificar se toda essa dinâmica envolvida na logística de produção da distribuição da droga acarreta em um aumento considerável na violência local ou seja nos principais municípios da faixa de fronteira já que esse eixo serve como conexão de passagem do tráfico.

Em trabalho de campo, realizado junto a delegacia de fronteira da Polícia Civil, do Estado do Acre, no município de Assis Brasil, esta por sua vez, responsável pelos dados estatísticos, com abrangência Assis Brasil – Epitaciolândia - Brasiléia, todos municípios da faixa de fronteira e cortados pela BR 317. Através deste levantamento foi possível a consolidação das informações a seguir.

Não é mister apontarmos com certo grau de segurança, que a violência urbana no Brasil, tem se mostrado como sendo uma consequência direta do acesso e da facilidade ao consumo de drogas. O Estado do Acre está inserido nesta dinâmica social, apresentando altos índices de violência urbana e criminalidade em todos os municípios decorrentes de um acentuado consumo de cocaína e crack, conforme veremos.

A facilidade da entrada da droga no País encontra relação direta com a falta de políticas públicas direcionadas à área da segurança destinadas à região de fronteira. Nessa grande faixa do Acre com a Bolívia e o Peru, mais de 2200 km, as políticas públicas, são de maneira geral, inexistentes. A segurança pública conta com um insignificante aparato estatal tanto no âmbito federal quanto estadual para combater o tráfico e a criminalidade.

A presença de órgãos públicos encarregados de combater o tráfico de drogas é pífia, tornando a execução do serviço policial precário e de baixa eficiência. A cidade de Rio Branco, capital do Acre, é o ponto de entroncamento das duas rodovias BR 317 e BR 364, portanto um corredor obrigatório no escoamento da droga.

A situação de violência na cidade fica evidenciada em decorrência do tráfico de drogas. Desde o ano de 2015 os índices de criminalidade no Estado têm se mostrado como um dos maiores do Brasil, causando grande repercussão social e uma sensação de insegurança altíssima.

Facções criminosas participam da venda e distribuição de cocaína e outras diferentes drogas, contribuindo para uma situação permanente de guerra pelo controle dos pontos de vendas no Estado.

No Acre, três facções narcocriminosas rivalizam pelo controle da droga para o mercado consumidor: PCC (Primeiro Comando da Capital), CV (Comando Vermelho) e B13 (Bonde dos Treze), uma dissidência do PCC. Esta situação acontece em todo Estado, sendo mais evidenciada na Capital. Parte das cidades do Estado apresentam altos índices de violência acima da média nacional, consequência do tráfico de cocaína, crack e outras drogas.

Conforme estudos no atlas da violência 2020, no Acre se observa altas taxas de homicídio, que muito reflete a criminalidade existente. O Atlas da Violência 2020 apresenta as seguintes taxas de homicídio, para cada 100 mil habitantes: Rio Branco (85,3), Porto Acre (80,2), Assis Brasil (57,3) e Senador Guimard (51,0), Cruzeiro do Sul (64,1) e Feijó (54,9), e de acordo com a delegacia de fronteira a maioria dos homicídios no Estado tem relação com os confrontos entre as facções criminosas Comando Vermelho (CV) contra a união do Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Bonde dos Treze (B13), numa disputa por rotas de escoamento das drogas no Estado e pelo controle dos pontos de vendas, as chamadas “bocas de fumo”.

Somado a todo esse levantamento na esfera criminal, temos ainda a evidente falta de políticas públicas voltadas ao combate do tráfico de drogas na fronteira do Acre (Brasil) com a Bolívia e o Peru, o que transformou essa região em uma ótima opção para o tráfico de cocaína e de pasta base e como já evidenciado anteriormente a atividade de repressão ao narcotráfico é bastante precária, as facções criminosas brasileiras relacionadas com o tráfico migraram para a região infligindo grave dano social a população local.

Portanto cria-se um laço intrínseco e não desatável entre as atividades ilícitas e os meios de transporte da droga e seu impacto sobre a crescente violência local, de modo a que a disputa pelo controle da fronteira pelas facções rivais tem ajudado de sobremaneira ao aumento da violência local na tríplice fronteira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BELTRÁN, Clara López. **La exploración y ocupación del Acre (1850-1900)**. La Paz, Revista das Índias, 2001.

BRASIL. Departamento de Polícia Rodoviária Federal – **Estatísticas de crimes no Acre**. Disponível em: [http://www. Analytics.prf.gov.br](http://www.Analytics.prf.gov.br). Acesso em: 21 jan. 2023.

CARDIA, Laís M; José M. VALCUENDE, *et al.* **Relatório Técnico de Pesquisa** (Projeto Fronteira). Mimeo. CNPq, 2006.

CASTRO, Edna. **A Amazônia e seu lugar central na integração sul-americana**. In: NASCIMENTO, Durbens M. (Org.). **Relações internacionais e defesa na Amazônia**. Belém-PA: NAEA; UFPA, 2008. p. 21-45.

CAVALCANTI, Francisco Carlos da Silveira. **O Processo de Ocupação Recente das Terras do Acre**. Dissertação de Mestrado. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, 1983.

DREYFUS, Pablo. **Mapeo del Crimen Organizado de Brasil**. In: MATHIEU, H. M; ARREDONDO, P. R. (Eds.) **Anuario 2009 de Seguridad en America Latina y el Caribe**. Bogotá, jun. 2009.

FOUCHER M. **Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique**. Paris: Fayard, 1991

FUKUMI, Sayaka (2010). **Cocaine Trafficking in Latin America: EU and US Policy Responses**. Drug and Alcohol Review.

GUICHONNET, Paul; RAFFESTIN, Claude. **Géographie des frontières**. França, Paris: Presses Universitaires de France, 1974.

IGLESIAS, Marcelo Manoel Piedrafitas. **Os Kaxinawá de Felizardo**. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Rio de Janeiro: UFRJ/MN/PPGAS, 2008.

IIRSA. **A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA**. Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010. Relatório de Avaliação. [S.l.]: IIRSA, 2010. IIRSA.

MACHADO, Lia O.; NEVES, Alex J. das. (Org.). **Segurança pública nas fronteiras, diagnóstico socioeconômico e demográfico: Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON)**. Brasília-DF: Ministério da Justiça e Cidadania/Secretaria Nacional de Segurança Pública, 2016.

MORAIS, M. de J. **Acreanidade**: invenção e reinvenção da identidade acreana. 2008. 301 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2008.

OBSERVATÓRIO BRASILEIRO DE INFORMAÇÕES SOBRE DROGAS (OBID). Disponível em: <http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/index.php#definicao>. Acesso em: 15 dez. 2022.

PAULA, Elder Andrade de, MORAIS, Maria de Jesus. **Nos labirintos das fronteiras amazônicas**. In. VALENCIO, Norma; PAULA, Elder Andrade de; WITKOSKI, Antônio Carlos. (orgs.). Processos de territorialização e identidades sociais. São Carlos, Rima, V 1. 2010.

RELATÓRIO da Comissão Global de Políticas sobre Drogas. **Guerra às Drogas**. Disponível em: http://www.globalcommissionondrugs.org/wp-content/uploads/2017/10/GCDP_WaronDrugs_PT.pdf. Acesso em: 20 Dez. 2022.

RONDÔNIA. Governo do Estado de Rondônia. **Plano de Desenvolvimento Estadual Sustentável de Rondônia-PDES/RO 2015-2030**. Porto Velho-RO: Secretaria de Estado do Planejamento Orçamento e Gestão, 2015

UNITED nation Office on Drugs and Crime. Disponível em: <http://www.unodc.org>. Acesso em: 18 nov. 2022.

RADIOCOMUNICAÇÃO DIGITAL: DIFICULDADES PARA IMPLANTAÇÃO DE UM MODELO INTEGRADO DE COMUNICAÇÃO CRÍTICA.

FRANCISCO VALDERI F. MESQUITA FILHO²

IGO MAYKO EVANGELISTA DE LIMA³

RESUMO

A radiocomunicação crítica é uma importante ferramenta para o desempenho da atividade policial. Em razão da natureza das mensagens veiculadas por este meio, faz-se necessário que o sistema de comunicação satisfaça critérios mínimos: ele deve ser seguro, conter regras disciplinadoras do fluxo da informação, deve ser resiliente a falhas, mesmo nos locais mais inóspitos onde não há outros meios de comunicação. Nas condições ideais, a radiocomunicação crítica possibilitaria a mobilização e a coordenação das forças de segurança para conter e controlar eventos de crise onde se faz necessário, a cooperação entre as várias agências de segurança pública.

No entanto, a materialização de um sistema radiocomunicação crítica envolve elevados custos de implantação, manutenção e expansão das redes objetivando abranger grandes escalas territoriais. Esse custo é suportado pelo contribuinte e cabe ao Poder Público direcionar os investimentos de forma eficiente. A radiocomunicação remonta a era do telégrafo e sua tecnologia não parou de evoluir, possui legislação específica, regras de mercado específicas para telecomunicações e mesmo assim, o desenvolvimento acelerado dessa tecnologia ameaça, em futuro próximo, remodelar a forma como esse serviço é prestado.

PALAVRAS-CHAVE: radiocomunicação crítica; protocolos; compartilhamento; inovação tecnológica.

ABSTRACT:

Critical radio communication is an important tool for the performance of police activity. Due to the nature of the messages conveyed by this means, it is necessary that the communication system meets minimum criteria: it must be safe, have disciplining rules for the flow of information, it must be resilient to failures, even in the most inhospitable places where it does not there are other means of communication. Ideally, critical radio communication would enable the mobilization and coordination of security forces to contain and control crisis events where necessary, cooperation between the various public security agencies.

However, the materialization of a critical radiocommunication system involves high costs of implantation, maintenance and expansion of the networks aiming to cover large territorial scales. This cost is borne by the taxpayer and it is up to the

²Bacharel em Direito. Policial Rodoviário Federal. francisco.filho@prf.gov.br

³Bacharel em Segurança Pública. Tenente-Coronel da Polícia Militar de Roraima. igomayko121@gmail.com

Government to direct investments efficiently. Radio communication dates back to the telegraph era and its technology has not stopped evolving, it has specific legislation, specific market rules for telecommunications and even so, the accelerated development of this technology threatens, in the near future, to remodel the way this service is provided.

KEYWORDS: critical radio communication; protocols; sharing; technologic innovation.

INTRODUÇÃO

O projeto de implantação de um sistema de radiocomunicação digital troncalizado (SRDT) no Departamento de Polícia Rodoviária Federal (PRF) teve as etapas de estudo desenvolvidas entre os anos de 2007 a 2012. O Brasil se preparava para sediar uma série de eventos internacionais como a Copa das Confederações e a Jornada Mundial da Juventude no ano de 2013; a Copa do Mundo de 2014, as Olimpíadas e Paraolimpíadas nos anos de 2016 e 2017.

A preparação desses eventos possibilitou a concentração de uma gama de investimentos públicos em infraestrutura e em Segurança Pública avaliava-se naquele período, que o País seria alvo em potencial de ataques terroristas.

Parcela considerável dos investimentos foram direcionados para constituição de sistemas de comunicação crítica nas mais variadas esferas da segurança pública em nível federal, estadual e municipal especialmente nas cidades que sediaram os eventos esportivos. Os estudos para escolha do padrão de radiocomunicação digital estavam amparados em três tecnologias principais diferenciadas pelos protocolos Tetrapol, Tetra e APCO25⁴.

Um problema inicial sobre o projeto, que se revelaria inconveniente no decorrer dos anos, estava lastreado no fato de os estudos que nortearam a escolha desses protocolos não terem sido gerenciados de forma centralizada. Autonomamente, os órgãos de segurança e mesmo órgãos da mesma esfera de atuação (federal, estadual ou municipal) captaram e investiram recursos em sistemas de comunicação diferentes e incompatíveis entre si, resultando em

⁴ FREIRE, Débora Vanessa Campos; JORGE, Juliana Müller Reis; CÂNDIDO, Ana Clara. Avaliação tecnológica para comunicações críticas: contexto social. In: PINTO, Adilson Luiz (org.). Aproximação entre a Ciência da Informação com a Ciência Policial. Florianópolis, SC: Senac SC, 2019. p. 105 – 133. ISBN – 978-85-67932-08-8

desperdícios, perda de desempenho e limitações nas redes que foram criadas que, praticamente, impossibilitava uma estratégia integrada por parte dos órgãos de segurança na combinação de forças visando a constituição de um modelo compartilhado de radiocomunicação crítica⁵.

ASPECTOS JURÍDICOS

A implantação das primeiras redes de radiocomunicação digital troncalizada ocorreu entre os anos de 2015 e 2016 contudo, os problemas advindos dessas iniciativas parecem ser objeto de preocupação alguns anos depois quando o Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) por meio da Portaria nº 587 de 27 out. 2020 constituiu um grupo de trabalho para tratar do assunto. O art. 4º desta Portaria determinou a suspensão dos investimentos direcionados à ampliação de redes de telecomunicação crítica até que o grupo concluísse os estudos sobre o tema.

Art. 3º O Grupo de Trabalho terá a duração de trinta dias, contados do ato de designação de seus integrantes, ao fim dos quais apresentará ao Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública nota técnica que contemple, no mínimo:

Observe que no âmbito do MJSP, a formação do grupo de trabalho é feita bem depois da constituição das primeiras redes de radiocomunicação troncalizada. Na PRF, esses estudos datam do ano de 2012 e as redes são implementadas já no ano de 2016.

I - o atual cenário de radiocomunicação crítica dos órgãos de segurança pública no âmbito do Ministério da Justiça e Segurança Pública;

II - os estudos já realizados no âmbito do Ministério da Justiça e Segurança Pública, se houver.

⁵ Admite-se que o aprimoramento das redes de comunicação crítica foi fortemente estimulado por falhas observadas em eventos importantes da história recente. Por ocasião dos atentados terroristas de 11/09/2001, foi observado que as agências de segurança envolvidas (polícia, bombeiros atendimento médico de emergência) tinham grande dificuldades de comunicação comprometendo a eficiência dos serviços prestados; Essa constatação fomentou estudos para correção do problema que deram impulso à adoção de redes de radiocomunicação crítica adaptadas à nova realidade da segurança pública nos EUA.

Como os órgãos de segurança estão desenvolvendo seus parques de comunicação de forma autônoma, o MJSP por meio da Portaria 587, procurou regulamentar a constituição de novas redes, avaliar os custos envolvidos e os aportes financeiros empregados até então. O lapso temporal entre a ativação dos primeiros parques de radiocomunicação e a edição da Portaria 587 sugere uma percepção tardia sobre o custo que radiocomunicação digital exigiria e o impacto orçamentário que essa iniciativa poderia causar à pasta ministerial nos anos seguintes.

III - os investimentos já realizados e os previstos;

IV - as linhas estratégicas e os subsídios técnicos, considerando a interoperabilidade entre os órgãos de segurança pública e a autonomia dos entes federados para instituírem seus modelos de radiocomunicação;

O conceito de interoperabilidade é destacado no texto da Portaria 587, ou seja, além do impacto orçamentário, percebe-se que os órgãos de Segurança Pública não usufruem de todo potencial da radiocomunicação crítica. Ao adotarem tecnologias distintas para suas redes de comunicação crítica observou-se que o fluxo da informação se dava de maneira estanque, as redes criadas eram ineficazes em possibilitar o compartilhamento das informações considerando um cenário em que fosse necessário uma atuação colaborativa entre os órgãos de segurança pública.

V - recomendações para o tratamento de investimentos em radiocomunicação com recursos do Ministério da Justiça e Segurança Pública; e

VI - outras recomendações que o Grupo de Trabalho entenda necessárias.

Art. 4º Os investimentos que visem à ampliação de soluções de radiocomunicação ficarão suspensos desde a data de designação dos membros do Grupo de Trabalho até a avaliação pelo Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública da nota técnica de que trata o art. 3º.⁶

⁶ Nota Técnica Nº 58/2020/CGFRON/DIOP/SEMPI/MJ apresenta as conclusões definidas no Art. 3º (conteúdo sob sigilo).

A normativa pontua nos vários incisos e no caput do art. 4º a preocupação com o impacto orçamentário causado com os investimentos nos parques de radiocomunicação crítica.

Embora as conclusões do grupo de trabalho fossem apresentadas posteriormente, restam muitas evidências indicando que a implementação de tecnologias diferentes para prestação do serviço de radiocomunicação crítica foi um equívoco grave.

Em função da frequência de operação de cada protocolo de radiocomunicação troncalizada, a existência de poucos fabricantes internacionais e, por consequência, a oferta restrita de equipamentos e do emprego direcionado a uma tecnologia específica possibilitando aos poucos fabricantes criarem reserva de mercado para seus produtos contribuiu para indesejadas situações práticas na qual, dentro de uma mesma área, diferentes coberturas de sinal se sobrepõem fazendo com que a informação que trafegava por uma rede não possa ser transmitida a outra.

Ou seja, a informação circula de forma compartimentada dificultando a integração entre os operadores das forças de segurança que, por sua vez, envergam um volume cada vez maior recursos orçamentário que poderiam ser otimizados caso a escolha estratégica tivesse sido pautada num cenário onde um protocolo tecnológico comum para radiocomunicação crítica tivesse sido o critério aplicado para criação e expansão de novas redes.

A TECNOLOGIA DE RADIOCOMUNICAÇÃO TRONCALIZADA ESCOLHIDA PELA PRF

No âmbito da Polícia Rodoviária Federal, o protocolo Tetra foi definido como padrão para sistemas de radiocomunicação crítica. Até o momento em que este trabalho é escrito, a Polícia Federal adota uma tecnologia distinta que não permite, caso fosse interesse comum às forças de segurança, compartilhar os parques de radiocomunicação e dessa maneira, otimizar os recursos aplicados aumentando a área de abrangência.

Além da frequência de operação das estações, outras variáveis como a zona de cobertura das Estações de Rádio Base (ERBs), o número de terminais de comunicação e os custos de operação e manutenção assumem escalas muito díspares.

Quadro 01 - Tecnologias de radiocomunicação digital nos Órgãos de Segurança Pública.

ÓRGÃOS	TECNOLOGIA	FAIXA	UF ATUAÇÃO
SEOPI	APCO25	800Mhz	AM e PR
DFNSP	APCO25	800Mhz	USO TÁTICO EM OPERAÇÕES NOS ESTADOS
EXÉRCITO	APCO25/LTE	800Mhz	AM; RO; PA; MT; GO; MS; PR; RS; SP; RJ; MG; BA; PI; CE; RN e PE.
PF	TETRAPOL	450Mhz	USO TÁTICO EM TODOS ESTADOS.
PRF	TETRA	380Mhz	AC; AM; RR; RO; AP; PA; MT; GO; MS; PR; SC e RJ

Fonte: Adaptado da Nota Técnica nº 58/MJSP, 2020.

Com a escolha do protocolo Tetra, a PRF privilegia como parâmetros os critérios: menor custo e maior área de cobertura. Os estudos técnicos utilizados como base para tomada de decisão foram encomendados, pela Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP) através da Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON) e executados por pesquisadores de pelo menos duas instituições de ensino superior: a Universidade Federal do Paraná (UFPR) e o Departamento de Engenharia Elétrica da Universidade Federal do Tocantins (UFT). A localidade escolhida para realização dos testes foi a cidade de Oriximiná, no Estado do Pará.

Na mensuração do parâmetro maior ganho de cobertura, um conceito básico proporciona ao modelo Tetra certa vantagem comparativa substancial em relação ao padrão APCO25 (sistema adotado pela Polícia Federal e pelo Exército Brasileiro). Enquanto que o protocolo APCO25 opera na frequência próxima de 800 Mhz, o protocolo Tetra opera em 380 Mhz.

Como o comprimento de onda é dado por: $\lambda = V/f$ (lê-se lambda é igual ao quociente entre a velocidade da luz e a frequência)⁷ sendo a velocidade da luz constante temos que quanto menor a frequência, maior será o comprimento de onda e, por consequência, maior será a área de cobertura. Mas a frequência não determina unicamente a área de cobertura, ela também afeta a operação dos equipamentos de radiocomunicação pois, exatamente por terem faixas de frequência distintas o terminal de rádio que opera em 800 Mhz, a princípio, não funcionará em uma rede que trabalha em 380 Mhz, ou seja, não há compatibilidade entre os equipamentos que trabalham em faixas de frequência distintas.

Restou claro que a padronização de um sistema digital único seria a melhor estratégia para constituição de uma infraestrutura de radiocomunicação crítica eficiente e de ampla cobertura capaz de maximizar o emprego dos recursos como o menor nível de dispêndio financeiro.

OUTROS SISTEMAS DE RADIOCOMUNICAÇÃO TRONCALIZADA

Nos estudos realizados em Oriximiná⁸ não foram realizados testes com o protocolo Tetrapol, mas os ganhos de eficiência e de alocação de recursos se mostraram evidentes quando confrontamos o padrão Tetra e o APCO25. Entre as premissas que balizaram o desenvolvimento do projeto no âmbito da PRF foram levados em conta: alta disponibilidade (acima de 90%), o georreferenciamento dos ativos em tempo real e a possibilidade de cadastramento de administradores por órgão.

Por essa premissa, busca-se a colaboração com outros órgãos de segurança com objetivo de diminuir os custos de implantação da rede ao mesmo tempo em que seria possível garantir a cada órgão participante a gestão total e

⁷ O comprimento de onda é a distância que separa duas posições com o mesmo valor. Digamos que um ponto material percorrendo uma oscilação completa se desloca ao longo da onda partindo do ponto mais alto (crista), desce até o ponto mais baixo (vale) e novamente atinge sua altura máxima na crista seguinte. O comprimento de onda neste exemplo é a medida em linha reta que separa duas cristas em suas posições mais elevadas. O mesmo raciocínio pode ser aplicado para distância em linha reta que separa dois vales que sucedem em seus pontos mais baixos. Referência bibliográfica: SAMPAIO, José Luiz e CALÇADA, Caio Sérgio. Universo da física: Ondulatória, eletromagnetismo, física moderna vol.3, 2ª edição, 2005.

⁸ E. Nascimento Júnior, H. T. D. Santos Filho, E. C. Rolin, T. M. S. Ootob, C. A. Dartora and J. R. Descardec - Performance Analysis of 380-470 MHz Band Radio Systems for Brazilian Public Security Use. Processo SEI! 08650.003222/2017-98 documento: 5218702.

exclusiva dos seus ativos sem que suas informações fossem, de qualquer forma, capturadas por outro órgão participante, ou seja, garantindo a segurança da rede de modo independente.

Uma rede de comunicação crítica se caracteriza pela segurança da informação, pela resiliência a falhas e por sua disponibilidade. Para garantir essas características são necessários recursos não só para implantação do sistema como também certo volume de dispêndios com a manutenção do parque instalado.

Estima-se que a soma de recursos atinja algo entre 3 a 5% do valor gasto na implementação do sistema nos primeiros 5 anos. Depois disso, o percentual é elevado para 5 a 10% o que torna o sistema bastante caro. Quanto maior o custo de implantação, maiores serão os gastos com manutenção do sistema, daí a opção por uma radiocomunicação crítica baseada em protocolo unificado: otimização de recursos e integração entre os órgãos de segurança.

Além do critério de cobertura de radiocomunicação, a PRF também adota o conceito de cobertura populacional, contabilizando a população atendida com o sistema de radiocomunicação, o que torna a rede atrativa para outros órgãos de segurança pública com circunscrição sobre a área com intuito de viabilizar o compartilhamento da rede a otimização dos recursos com novas parcerias entre as instituições congêneres.

No caso específico de Roraima, a cobertura populacional chega a 88%. Destaca-se que parte da população é domiciliada em regiões absolutamente distantes da circunscrição da PRF. Da mesma forma que em outros estados, foram buscadas parcerias via acordo de cooperação técnica (ACT) junto aos órgãos de segurança de Roraima para implantação do parque de radiocomunicação digital.

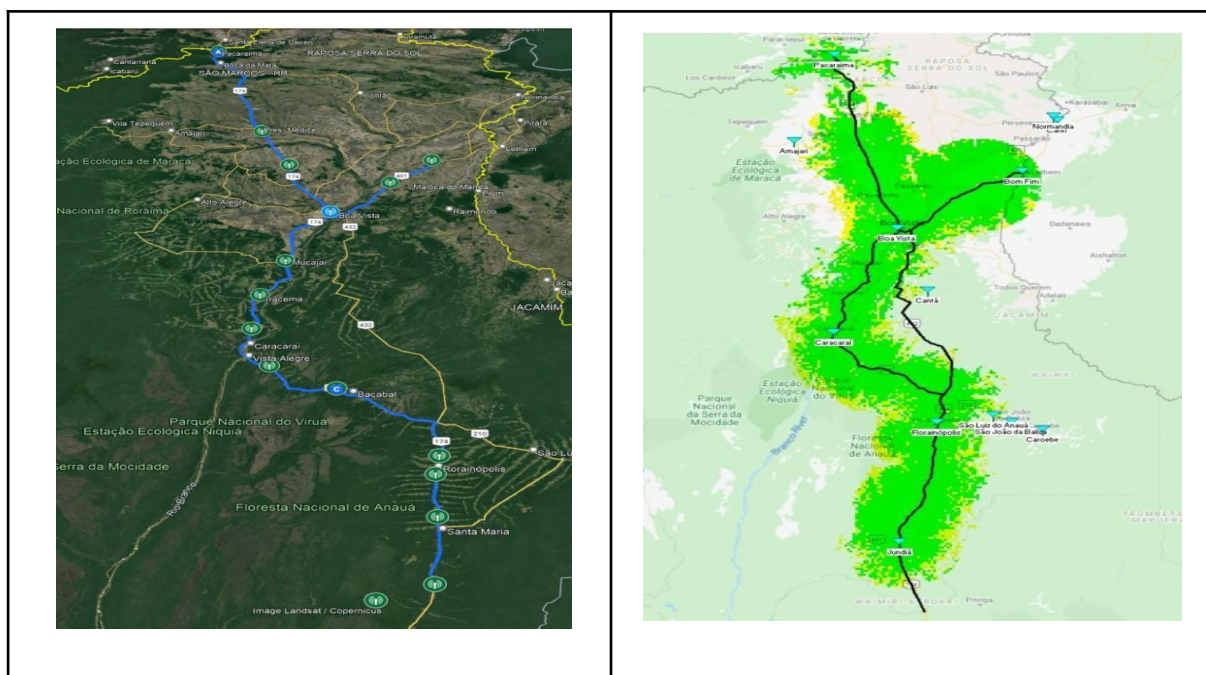
Atualmente, o sistema implantado conta com 17 sites de radiocomunicação digital que atendem boa parte dos órgãos de segurança do Estado. Os estudos realizados para implantação de um sistema capaz de atender 100% do território estadual, previa a instalação de 22 sites de radiocomunicação. Além da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Roraima (SPRF-RR), a Polícia Militar (PM-RR), o Corpo de Bombeiros Militar (CBM-RR), a Polícia Civil (PC-RR) e a

Assembleia Legislativa (AL-RR) compartilham dos ativos de rede já instalados e em operação. Apesar da quantidade de instituições, até o momento, os custos de implantação e custeio do parque são suportados apenas pela PRF.

Problemas como esse revelam a dificuldade em se estabelecer parcerias entre órgãos de segurança pública, ainda que haja acordo de vontades para alcance de objetivos comuns, ainda que os objetivos sinalizem para uma economia de escala, ainda que haja efetividade no serviço contratado, os trâmites administrativos necessários para elaboração do instrumento jurídico nem sempre transcorre conforme o ajuste celebrado.

Entre as consequências advindas das falhas administrativas como as descritas no parágrafo anterior estão o desequilíbrio financeiro em desfavor de um órgão, o comprometimento para alocação de recursos necessários à manutenção e o consequente sucateamento do parque ao longo dos anos. Tudo isso contribui para a inoperância dos sites de radiocomunicação impactando também na credibilidade do sistema perante as mesmas instituições participantes, posto que o sistema opera em condições muito diferentes das previstas no planejamento do sistema.

Figura 01 - À esquerda a localização dos sites de Radiocomunicação Digital à direita a representação da área de cobertura atendida pelo sistema.



Fonte: Programa de radiocomunicação digital em Roraima. PRD-RR.

VANTAGENS TÉCNICAS DA RADIOCOMUNICAÇÃO TETRA

Determinadas características técnicas do sistema de rádio baseado na tecnologia Tetra influenciaram na escolha deste protocolo no âmbito da PRF como dito antes. Trata-se de um sistema de rádio troncalizado terrestre com padrão digital para redes de rádio móvel privado (*Private Mobile Radio* - PMR). O protocolo Tetra⁹ É escalável e de grande eficiência espectral, possibilita a configuração de redes de várias dimensões podendo constituir desde redes distintas para pequenas áreas até redes de amplitude territorial capazes de possibilitar transmissão de informações para todo o País e, até mesmo, alcançar amplitudes de operabilidade para as fronteiras de países vizinhos. O protocolo foi desenvolvido especificamente para comunicação crítica.

O protocolo Tetra possibilita integração com outros protocolos de radiocomunicação por meio de Gateways que podem ser instalados nas unidades controladoras ou nas ERBs. Isso permite a circulação da comunicação de modo transparente pelos usuários do sistema e mesmo para usuários de outros sistemas que possuam cobertura local de instalação de Gateways. (Barros e Guimarães, 2021)¹⁰.

Esse sistema suporta diversos tipos de criptografias aéreas (TEA1, TEA2, TEA3...) e criptografia ponto a ponto E2EE. É possível inclusive mesclar chaves criptográficas aéreas com a E2EE. Abaixo seguem as características básicas sobre os padrões criptográficos:

- **E2EE:**
 - Tipo: Terminal para Terminal (Ponto-a-ponto).
 - Tipo de Chave: Estática com a vida útil.
 - Dependência: Transparente para a rede.
 - Tamanho da chave: 128 ou 256 bits.
 - Nível de Segurança: Violação não permitida.

⁹ O padrão Tetra foi definido e padronizado em 1994 pelo Instituto Europeu de Padronização de Telecomunicações.

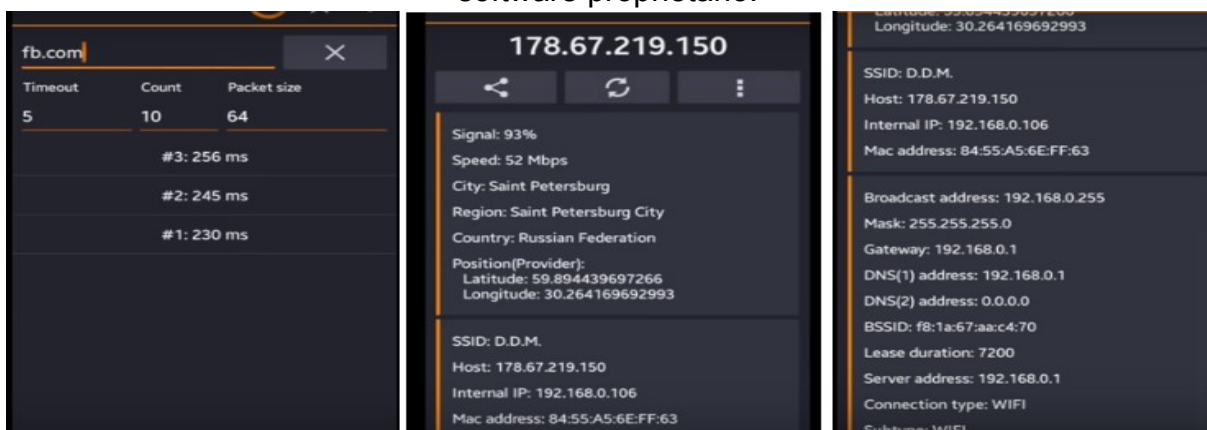
¹⁰ Protocolos de comunicação rádio nas operações conjuntas e interagências: uma abordagem com vistas à mobilização nacional. Disponível em : https://repositorio.esg.br/browse?type=author&value=Barros%2C+Andr%C3%A9+Luiz+Souto+Mendes&value_lang=pt_BR. Acesso em: 03 maio 2023.

- **TEA:**

- Tipo: Aérea.
- Tipo de Chave: Dinâmica (classe 3).
- Dependência: Dependente da rede.
- Tamanho da chave: 80 bits.
- Nível de Segurança: Acesso somente pela infraestrutura.

O sistema Tetra permite o envio do posicionamento real dos terminais. As coordenadas de geo-posicionamento são enviadas via Canal de Controle em intervalos pré-definidos ou por solicitação do sistema, o envio de dados de posicionamento também é possível durante uma chamada. Esse recurso permite ao gestor de segurança pública obter em tempo real a localização dos policiais em atividade, facilitando as decisões de comando e controle¹¹.

Figura 02 - Exemplo: Informações obtidas de um terminal de rádio através de software proprietário.



Fonte: Freire. Proposta de Metodologia de Avaliação Tecnológica para Comunicações Críticas. (pág. 221)

A eficiência espectral do padrão TETRA mostra-se superior aos padrões APCO-25 e TETRAPOL uma vez que, o espaçamento e quantidade de canais que podem ser hospedados em 25kHz está limitado a apenas dois canais para os últimos, cada canal com largura de 12,5 kHz. Na configuração TETRA, cada canal opera em 6,25 kHz possibilitando melhor aproveitamento da banda de frequência.

¹¹Freire, Débora Vanessa Campos Proposta de Metodologia de Avaliação Tecnológica para Comunicações Críticas: aplicação prática como subsídio para a tomada de decisão; orientador, Ana Clara Cândido, 2019.

Considerando que o espectro de radiofrequência é bastante saturado, é possível fazer uso de diversas redes dentro da mesma frequência sem que entre elas haja interferência. É importante, portanto, operar em bandas de radiofrequência cada vez menores aumentando a quantidade de canais.

Outro ponto de destaque refere-se ao consumo energético das ERBs que operam com tecnologia Tetra comparado ao consumo de uma unidade de operação em APCO25. Estima-se que uma ERB Tetra com 4 canais necessita de 0,2 KWh já uma ERB APCO25 com 3 canais precisa de pelo menos 7,5 KWh.

Ressalta-se que essa capacidade energética precisa estar disponível em áreas de difícil acesso e que, normalmente, não são atendidas por concessionárias de energia elétrica, o que importa no uso de fontes alternativas que possuem custo elevado encarecendo o projeto¹².

ANÁLISE DE RESULTADOS PRF-RR

De todo o exposto apresentado até aqui, busca-se responder a seguinte indagação: Quais os benefícios e resultados esperados com a implantação da radiocomunicação digital por um órgão de segurança pública? Essa pergunta não é de fácil resposta, contudo é possível obter alguns indicadores, definir manchas criminais e até dias e horários em que as ocorrências têm maior chance de ocorrer.

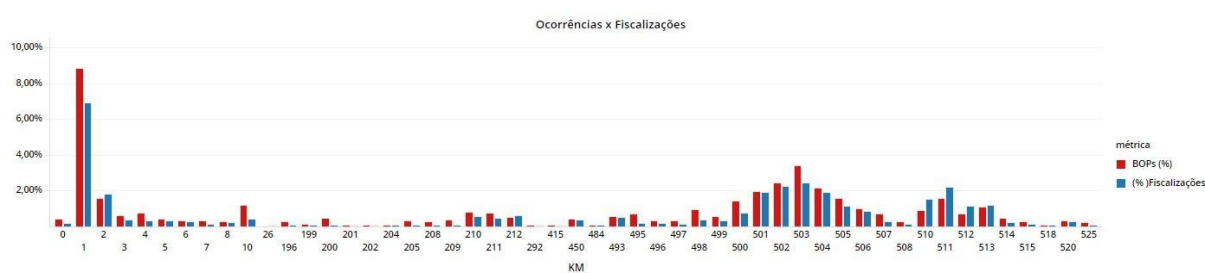
Com essas informações, os gestores de segurança conseguem planejar o policiamento procurando otimizar a força de trabalho e, ao mesmo tempo, maximizar resultados aumentando as apreensões, prisão de infratores e até mesmo diminuição de acidentes. O controle da atividade operacional, no âmbito da PRF, é em sua maior parte mensurado através de sistemas especialmente desenvolvidos para documentação das ações realizadas, os registros das ocorrências são bastante detalhados produzindo uma série de informações estatísticas que podem ser aferidas, tratadas e interpretadas com razoável eficiência.

¹² Há um custo mínimo necessário à operacionalização de um site de radiocomunicação. As principais despesas envolvem a locação ou compra do terreno, a construção da torre, montagem e aquisição de gabinetes para instalação dos equipamentos, compra de geradores e células fotovoltaicas, baterias estacionárias e é claro, o pagamento da conta de energia.

Cada ocorrência precisa ser registrada em sistemas digitais próprios que estão interligados formando uma rede nacional. Os gestores, em cada nível de interesse: uma cidade, uma unidade da federação, uma região ou mesmo de todo país, têm acesso fácil a todo um conjunto de informações referentes a um dado período.

No caso particular de Roraima, ao longo dos anos, a quantidade de apreensões e o número de ocorrências revelam, claramente, os trechos onde os resultados operacionais estão mais concentrados. É claro que outras variáveis também contribuem na produção desses resultados, no entanto, é na comunicação digital que boa parte das ocorrências são tratadas, o que a torna uma das principais ferramentas para o alcance dos objetivos.

Gráfico 01 - Ocorrências e Fiscalizações por km de rodovia.



Fonte: PRF Analytics, 2023.

O gráfico acima demonstra a geografia das ocorrências e fiscalizações no âmbito da circunscrição da PRF-RR. Por ele, observa-se que trechos relativamente curtos de rodovia concentram a maior parte dos resultados operacionais, coincidentemente, esses trechos possuem cobertura de radiocomunicação, estão próximo das bases de fiscalização.

Em contraponto, há extensas áreas distantes das bases e com cobertura de radiocomunicação deficiente apresentam baixos indicadores operacionais e, portanto, alguns desses trechos poderiam ser usados como rotas alternativas para minimizar as chances de fiscalização por parte de grupos que praticam condutas ilícitas.

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA: UM PONTO DE INFLEXÃO PARA A RADIOCOMUNICAÇÃO DIGITAL

Quando o programa de radiocomunicação digital foi iniciado na PRF, por volta de 2012, o cenário de desenvolvimento tecnológico associado à comunicação crítica era caracterizado pela existência de um número reduzido de empresas e de fabricantes de equipamentos. Em comum, as opções disponíveis estavam baseadas na constituição de uma rede troncalizada terrestre que envolvia o dimensionamento e distribuição geográfica dos sites de radiocomunicação em uma dada área. Muito embora já existisse alternativa de comunicação via satélite, o montante de investimentos requeridos para implantação de uma rede de comunicação crítica apoiada nessa tecnologia era proibitivo para a maioria dados os altos custos dessa iniciativa.

Este cenário sofreu alterações substanciais no momento presente, de modo que, outras soluções já são comercializadas, pelo menos para uso particular, a um custo menor, de modo que hoje, existe a condições reais para a consolidação de uma inovação tecnológica disruptiva¹³. Pelo menos uma dessas iniciativas, apresenta potencial para promover algum incremento na forma como a radiocomunicação crítica está organizada. Atualmente, estão em testes iniciativas que usam links satelitais como ferramenta auxiliar de comunicação crítica, contudo, os resultados preliminares revelam que o uso dessas soluções podem redesenhar todo o layout do serviço de radiocomunicação crítica.

A empresa Starlink, uma subsidiária da SpaceX, já comercializa kits de acesso composto por uma antena portátil e um modem específico que podem ser instalados em praticamente qualquer ponto do planeta com vista para o céu. O potencial dessa solução já é explorado como ferramenta de comunicação utilizada pelo exército da Ucrânia em pleno conflito bélico travado contra a Rússia¹⁴.

¹³ Chamamos de Inovação tecnológica disruptiva a introdução de uma técnica, produto ou serviço capaz de promover alterações profundas no mercado, fazendo com que um determinado nicho seja redefinido, substituído ou remodelado para acomodar a tecnologia introduzida. O conceito é explicado por Christensen, Clayton M.; Bower, Joseph L. (1995). «Disruptive Technologies: Catching the Wave». *Harvard Business Review (HBR)* é uma publicação da Harvard Business Publishing (HBP) que tem como principal objetivo a reflexão inteligente sobre as melhores práticas na gestão de negócios. Consultado em 26 abr. 2023 <https://hbr.org/1995/01/disruptive-technologies-catching-the-wave>.

¹⁴ O uso dos links de internet satelital é largamente empregado pelas forças ucranianas e sua divulgação tem obtido destaque em vários veículos de mídia. Vide exemplos: Ucrânia tem interrupção

Também no Brasil, os mesmos kits de acesso são usados por garimpeiros ilegais na Amazônia¹⁵ havendo fortes evidências de que narcotraficantes utilizam a mesma solução. Estranhamente, o emprego de novas tecnologias abre espaço para todos os lados independentemente da licitude dos objetivos buscados. Os exemplos relatados aqui, infelizmente, demonstram a versatilidade das organizações voltadas para prática criminosa em obter resultados de forma mais célere, posicionando-se um passo à frente das instituições de segurança pública.

Basicamente, a solução oferecida comercialmente pela Starlink consiste no uso de uma constelação satelital com milhares de unidades ativas e posicionadas em órbitas mais próximas à superfície terrestre. Esta iniciativa promete atender regiões inóspitas e de difícil acesso, provendo links de internet de alta velocidade e mínima latência. O diferencial desta solução está no grande número de satélites disponíveis para garantir os links e a distância relativamente curta das órbitas.

Enquanto os satélites geoestacionários mais antigos, comumente utilizados pelas redes de telecomunicações estão, em sua grande maioria, posicionados a 36.000Km da superfície (o que gera latência e representava obstáculo à comunicação crítica), as órbitas utilizadas pela tecnologia desenvolvida pela Starlink utiliza órbitas gravitacionais situadas entre 1200 e 550km, promovendo diminuição substancial da latência e ganhos em escala de velocidade nos links comercializados. No momento em que este estudo é desenvolvido, não há no mercado soluções compra de links satelitais de internet para corporações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho procurou expor as principais dificuldades para implantação de redes de radiocomunicação críticas em regime de cooperação com os demais órgãos de segurança pública. A proliferação de redes de radiocomunicação troncalizada com tecnologias distintas, praticamente, impedem a consolidação de um sistema capaz de garantir a interoperabilidade entre as agências de segurança, obstaculizando cenários de ações de policiamento baseada em estratégias de

na comunicação por falta de financiamento de satélites da Starlink; GUERRA DA RÚSSIA-UCRÂNIA. (acessado em 11 mar. 2023).

¹⁵ Vide o seguinte link [Garimpeiros ilegais de terras Yanomami usam internet Starlink na Amazônia](#) (acessado em 11 mar. 2023)

integração entre as instituições além de representar uma vulnerabilidade diante de eventos de crise como catástrofes naturais, ações premeditadas de grupos criminosos ou agressões externas que exijam pronta resposta.

O conceito de interoperabilidade entre as agências de segurança pública e de defesa nacional ainda está muito distante de um modelo ideal, tal obsolescência fragiliza o Estado no desempenho dos papéis mais relevantes: assegurar segurança à sociedade e exercer o monopólio do uso da força para impedir que práticas lesivas à manutenção da ordem social comprometa a existência do Estado e de suas instituições.

Na era da informação (e também da desinformação), a construção de canais seguros onde as informações circulam de forma escalonada, com níveis decisórios encadeados e voltados para ações de comando e controle eficientes representam condição *sine qua non* para construção de um modelo de governança em segurança pública adequado às novas modalidades de interação social e junto com essas interações, novas maneiras de subversão da ordem (ações criminosas) e de descrédito dos órgãos públicos encarregados de combater delitos.

A radiocomunicação crítica ainda é a principal ferramenta da atividade policial. Muito embora a forma como esse serviço é prestado, possa sofrer modificações substanciais em seu layout em um futuro próximo, ela continuará existindo, continuará desempenhando importantes papéis operacionais: reduzir a letalidade, garantir o cumprimento da ordem social e jurídica, aumentar os índices de sucesso das intervenções policiais, etc.

Ressaltamos, contudo, que os custos com os serviços públicos de segurança podem aumentar ou diminuir conforme as estratégias adotadas no nível gerencial. Esses custos necessariamente devem ser efetuados pelo Estado e suportados pelo contribuinte. Muito embora, por questões éticas, não se possa afirmar que haja uma espécie de equilíbrio fiscal entre o gasto público e o prejuízo decorrente das práticas delituosas, é certo que estas possuem uma lógica econômica, movimentam um mercado paralelo onde o custo de oportunidade é menor do que os dispêndios efetuados pelo Estado.

REFERÊNCIAS

- ANATEL. Resolução nº 716, de 31 de outubro de 2019. **Plano de atribuição, destinação e distribuição de frequências no Brasil**. Edição 2020. Disponível em: <https://sistemas.anatel.gov.br/anexar-api/publico/anexos/download/db36871563204c812e300856bd9b2794>.
- ASSUMPÇÃO, L. C. **Ambiente de inovação e manutenção do poder informacional na área de telecomunicações em missão crítica na Polícia Federal**. 2020. Acesso em: 07 abr. 2023.
- BRASIL. **Lei nº 9.472**, de 16 de julho de 1997, Diário Oficial da União 17 jul. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9472.htm. Acesso em 07 abr. 2023.
- BARROS, André Luiz Souto Mendes; GUIMARÃES, Bruno Henrique Bezerra. **Protocolos de comunicação rádio nas operações conjuntas e interagências: uma abordagem com vistas à mobilização nacional**. Disponível em: https://repositorio.esg.br/browse?type=author&value=Barros%2C+Andr%C3%A9+Lui+z+Souto+Mendes&value_lang=pt_BR Acesso em: 03 maio 2023.
- E. Nascimento Júnior, H. T. D. Santos Filho, E. C. Rolin, T. M. S. Otobo, C. A. Dartora; J. R. Descardeci, "Performance Analysis of 380-470 MHz Band Radio Systems for Brazilian Public Security Use," in IEEE Latin America Transactions, vol. 13, no. 3, pp. 613-622, March 2015, doi: 10.1109/TLA.2015.7069082.
- FREIRE, D. V. C.; CÂNDIDO, A. C. **O aspecto informacional no levantamento de cenários para comunicações críticas em segurança pública no Brasil**. Revista Conhecimento em Ação, v. 5, n. 2, p. 76-97, 2020. DOI: 10.47681/rca.v5i2.34167 Acesso em: 07 abr. 2023.
- FREIRE, D. V. C.; CÂNDIDO. **Proposta de Metodologia de Avaliação Tecnológica para Comunicações Críticas: aplicação prática como subsídio para a tomada de decisão** / Débora Vanessa Campos Freire; orientador, Ana Clara Cândido, 2019.
- LIMA, Juliana Dantas. VIANNA, William Barbosa. **O Estado informacional na gestão da informação para atender ao desafio de promover uma atuação estatal proativa e eficiente**. XX ENANCIB 21 a 25 de outubro de 2019 - Florianópolis.
- MOTOROLA SOLUTIONS. **Pesquisa 2016 as seis prioridades mais importantes em comunicações unificadas para equipes de trabalho**. Disponível em: https://www.motorolasolutions.com/content/dam/msi/docs/XL-PT/motl_top_six_priorities_for_team_communications_pt.pdf. Acesso em 07 abr. 2023.
- SOUZA, Nelson Gonçalves de. **Integração de sistemas de informação na segurança pública do Distrito Federal: um modelo de consenso e suas possibilidades** - Brasília, 2003.

A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO COMO ESTRATÉGIA PARA COIBIR CRIMES FRONTEIRIÇOS

JORGE THIAGO PINTO DA SILVA

RESUMO

Partindo de uma perspectiva de um elevado número de crimes transfronteiriços em todo nacional devido a fragilidade de entrada de ilícitos em nossas fronteiras pretende-se apontar uma maneira mais sistêmica e eficiente da aplicação da segurança pública nas ações que ocorrem nas fronteiras secas do Brasil, com ênfase na fiscalização de trânsito, que é a porta de entrada da maioria dos ilícitos que adentram o nosso território.

PALAVRAS-CHAVE: Fronteiras – Segurança Pública – Fiscalização de trânsito

ABSTRACT

Starting from the perspective of a high number of cross-border crimes throughout the country due to the fragility of illicit entry into our borders, we intend to point out a more systemic and efficient way of applying public security in actions that occur in Brazil's dry borders, with an emphasis on traffic inspection, which is the gateway for most illicit acts that enter our territory.

KEYWORDS: Borders; Public Security; Traffic supervision.

INTRODUÇÃO

A Fiscalização de trânsito como estratégia para coibir crimes transfronteiriços se faz necessária e extremamente importante pois o crime organizado é abastecido de drogas, armas, munições e outros ilícitos que chegam diariamente, vindo do exterior, por nossas fronteiras, que possuem uma fiscalização frágil ou inexistente. Através deste trabalho apresenta-se inicialmente a proximidade com a temática proposta (Fiscalização de trânsito como porta de entrada) e na sequência apresenta-se as seções:

- Opção pelo modal rodoviário e a sua importância no país.
- O papel da Polícia Rodoviária Federal no modelo de fiscalização sistêmica proposto.
- A necessidade de integração entre os Órgãos de Segurança Pública e demais órgãos que atuam nas fronteiras.

APROXIMAÇÃO COM A TEMÁTICA DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Desde o ingresso na PRF no ano de 2017, identifiquei-me bastante com as abordagens de trânsito com foco em segurança viária. Em razão disso, atuo há três anos no Grupo de Fiscalização de Trânsito e Transporte – GFT. Trata-se de um grupo, que internamente é considerado especializado em fiscalizações como excesso de peso e dimensões no transporte rodoviário de cargas, transporte de produtos perigosos, transporte de passageiros, entre outros.

A partir da necessidade de aprofundar conhecimentos para atuar nessa seara da segurança viária via fiscalização, participei do Curso Avançado de Fiscalização de Trânsito (CAFIT), coordenado pela Universidade Corporativa de Polícia Rodoviária Federal (UniPRF).

Mesmo de forma assistemática, pude perceber ao longo desses seis anos que muitas ocorrências criminais têm origem em abordagens de trânsito com foco inicial em segurança viária. Com isso percebi a viabilidade de integrar as atividades de segurança viária (via fiscalização de trânsito) e combate ao crime, que, como exposto, em muitas ocasiões tem origem nas abordagens de trânsito.

A atuação dessas áreas pode ser simultânea e complementar. Esta afirmação é feita a partir da constatação de que o GFT tem grande participação nas ocorrências criminais da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal aqui em Roraima, onde estou lotado.

Para a realidade de Roraima especificamente, agrega-se o fato de a fiscalização também coibir a prática de crimes fronteiriços e registrar informações relevantes para análises de inteligência a fim de conhecer a maneira de operar de quadrilhas em crimes ambientais, contrabando, descaminho, porte ilegal de armas, tráfico de drogas, tráfico de pessoas, entre outros.

Dessa forma, para além das ocorrências criminais oriundas das fiscalizações de trânsito, as informações registradas com as fiscalizações de pessoas, de veículos e entrevistas realizadas durante as abordagens podem constituir relevante banco de dados para o diagnóstico, planejamento de políticas públicas, projetos e ações de segurança pública.

OBJETIVOS

Objetivo Geral

Analisar, a partir dos resultados operacionais da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Roraima, as possibilidades das contribuições que a intensificação e a sistematização das atividades de fiscalização de trânsito podem prestar para o incremento de resultados no controle da criminalidade, atuação de outras instituições e planejamento de políticas e ações de segurança pública no estado de Roraima.

Objetivos Específicos

Conhecer a estrutura viária roraimense sob circunscrição da Polícia Rodoviária Federal e sua relevância socioeconômica.

Apresentar os resultados operacionais da Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Roraima, destacando as contribuições da fiscalização de trânsito para tais resultados.

Discorrer sobre a produção de informações a partir da fiscalização de trânsito e a relevância do compartilhamento dessas informações com instituições de segurança pública e agências de fiscalização.

PROBLEMA DE PESQUISA

A rodovia federal BR 174 é o corredor logístico essencial para o estado de Roraima. A partir dela, no trecho que se inicia no estado do Amazonas, são transportadas a maior parte de todas as mercadorias que chegam a Roraima, incluindo combustíveis para geração de energia nas usinas termelétricas, medicamentos e insumos para os serviços de saúde.

Ao longo dos 800 quilômetros que ligam Manaus a Boa Vista, diariamente pessoas e bens diversos são transportados para abastecer Roraima e com destinos internacionais, inclusive, pois Roraima faz fronteira com Guiana e Venezuela.

Em razão da diversidade do transporte de pessoas e mercadorias que circulam diariamente pela rodovia BR 174, formulou-se o seguinte problema: a intensificação e sistematização da fiscalização de trânsito na rodovia BR 174, com a consequente produção de informações geradas pelas abordagens, poderia contribuir para o incremento de resultados e para o planejamento de programas e ações de segurança pública com foco no controle da criminalidade em Roraima?

METODOLOGIA

Diante dos objetivos formulados e do problema sugerido, optou-se por pesquisa de natureza qualitativa, tomando-a como bastante pertinente ao objeto de estudo, sem, com isso, alimentar a tradicional dicotomia entre qualitativo e quantitativo. Pois, conforme Goode e Hatt (*apud* RICHARDSON, 1999, p. 79):

[...] a pesquisa moderna deve rejeitar como uma falsa dicotomia a separação entre estudos 'qualitativos' e 'quantitativos', ou entre pontos de vista estatísticos e não-estatísticos. Além disso, não importa quão precisas sejam as medidas, o que é medido continua a ser uma qualidade.

Além disso, trata-se também de estudo de caso, propondo-se a pensar o fenômeno de forma empírica, no contexto em que ocorre, valendo-se de variadas fontes de informações. A proposta encontra amparo em Gil (1999, p. 73), para o qual os estudos podem fundamentar investigações para:

- a) explorar situações da vida real cujos limites não estão claramente definidos;
- b) descrever a situação do contexto em que está sendo feita uma determinada investigação
- c) explicar as variáveis causais de determinados fenômenos em situações muito complexas que não possibilitam a utilização de levantamento ou experimentos.

Para a consecução dos objetivos da pesquisa foram necessárias a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental a busca de conceitos e definições atinentes à segurança pública, fiscalização, criminalidade, atribuições de órgãos públicos no âmbito das rodovias federais, conhecimento da malha viária roraimense, resultados institucionais, entre outros.

OPÇÃO NACIONAL PELO MODAL RODOVIÁRIO

Apesar da comentada dimensão continental do Brasil, aliada às suas características geográficas permitirem razoável diversificação dos meios ou modais de transporte, o país explora majoritariamente o modal rodoviário. As discussões nacionais parecem sempre focar em alternativas para amenizar problemas viários, ou seja, problemas do trânsito, sejam eles nas vias urbanas ou nas vias rurais (estradas e rodovias), sem aventar possibilidades de investimentos significativos em outros modais.

Temos alternativas à hegemonia do transporte rodoviário e precisamos discuti-las e desconstruir a ideia de que o modal rodoviário é nosso destino. Quais as outras possibilidades? Além das vias terrestres há os modais hidroviário, ferroviário, aeroviário e dutoviário. De onde vem a opção nacional pelo modal rodoviário, apesar das enormes possibilidades que o país apresenta em termos ferroviários e hidroviários?

"GOVERNAR É ABRIR ESTRADAS"

O presidente Washington Luís (1926-1930), adotou o lema "governar é abrir estradas". Com esse lema pretendia alavancar a integração do país pela via rodoviária. Construiu as primeiras rodovias, criou a Polícia Rodoviária Federal e, obviamente, fomentou a produção automobilística. Em razão do empenho de seu governo na abertura de estradas Washington Luís ficou conhecido como o "presidente estradeiro".

Nos anos seguintes, durante o governo de Getúlio Vargas, aprofundou-se o desenvolvimento urbano-industrial e já no Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) o Brasil consolidou a opção político-econômica pelo modal rodoviário com expressiva abertura do mercado brasileiro para a indústria automobilística internacional.

Ao que parece, aliado a ações político-econômicas, o maciço investimento em vias terrestres e na indústria automobilística trazia consigo um ar de modernidade e desenvolvimento.

A abertura das rodovias no território brasileiro parece não ter pensado com muito critério a sistematização da conjugação dos outros modais com o transporte rodoviário. O avanço deste modal refletiu-se em considerável abandono dos outros modais.

De qualquer forma, o transporte rodoviário movimenta mais de 70% das cargas no país, além de ser bastante significativo em termos de transporte de passageiros. Podemos dizer que temos um “Brasil rodoviário”. No entanto, é necessário considerar essa condição como resultado de decisões políticas e não como vocação. Essa condição é, sobretudo, reflexo das estreitas alianças entre os poderes político e econômico, em especial das relações do governo nacional com as grandes potências do período e com grupos empresariais transnacionais sediados nos territórios dessas mesmas grandes potências mundiais.

Embora o transporte em caminhões e carretas seja mais indicado para distâncias curtas, tais veículos cruzam as distâncias continentais do país e o descontentamento dos motoristas profissionais são constantes com o custo de manutenção, preço dos combustíveis, valor dos fretes e dos pedágios, má qualidade das rodovias. Ainda assim há pouca combinação com outros modais.

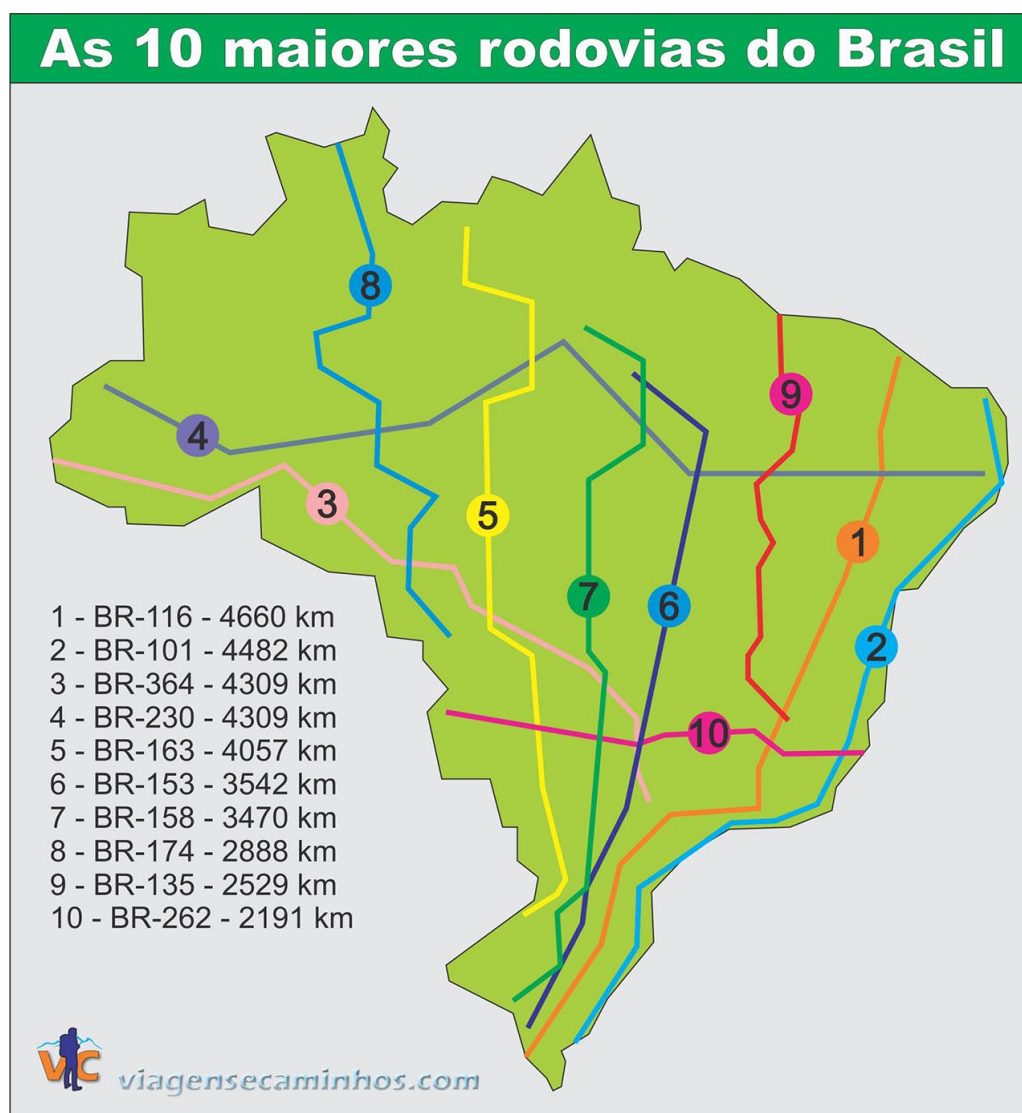
As ferrovias e o transporte hidroviário favorecem o transporte de grandes quantidades de carga por longas distância e podem ser complementados pelo transporte rodoviário. Nesses modais destacam-se a grande capacidade de carga e o reduzido risco de acidentes, podendo-se também aventar a menor demanda por manutenção, menor investimento em sinalização, entre outras vantagens.

Há, no entanto, pouca flexibilidade nas rotas e o seu uso pressupõe maior quantidade de cargas se comparado aos caminhões. Em suma, o modal rodoviário mais se caracterizaria como complementar a outros modais do que como principal modal, como ocorre no Brasil, cujas maiores rodovias federais têm quase 5.000 quilômetros de extensão. Seja no sentido norte-sul ou leste-oeste, as grandes rodovias atravessam o país.

Nessa vertente, a Polícia Rodoviária Federal que possui a circunscrição de fiscalizar as rodovias e estradas federais foi criada baseada nesta necessidade e é referência no combate aos crimes transfronteiriços e todos os dias bate recordes em apreensão de drogas, armas e munições no país, com destaque até internacional.

As informações colhidas e levantadas em abordagens devem integrar um banco de dados e serem cruzadas com outras agências para melhor proteger as fronteiras e serem utilizadas no planejamento de operações futuras.

Figura 01 - 10 maiores rodovias do Brasil.



Fonte: <https://www.viagensecaminhos.com/2018/08/as-10-maiores-rodovias-do-brasil.html>.

MALHA VIÁRIA DE RORAIMA

Contextualizando a região que estamos tratando nesta abordagem é importante destacar que Roraima é um estado pertencente a Região Norte do país, sendo o estado mais ao extremo norte. Faz fronteira com a Venezuela (norte) e Guiana (leste) sendo mais de 1900 quilômetros de fronteira. No Brasil faz fronteira com o estado do Amazonas (sul e oeste) e Pará (sudeste). 46% da área territorial é indígena. É cortado pela linha do Equador e Boa Vista, a sua capital, é a única do Brasil localizada acima da Linha do Equador.

Figura 02 - Malha viária de Roraima.



Fonte: Google Images.

A sudeste tem como limite com o Pará o município de Entre Rios, cujo relevo é de superfície plana e com áreas alagáveis ou inundáveis, cobertura vegetal de floresta com precipitação pluviométrica alta e sem estação seca ao longo de todo o ano. A fronteira com o Pará se dá pelo Rio Jatapu, que é bem estreito, não navegável, sem ponte de ligação e, pelas condições climáticas e geografia pesadas pouco exploradas comercialmente. Nesse sentido temos o eixo norte-sul como o principal do estado. Este eixo é a rodovia federal BR 174 que liga Boa Vista ao Amazonas ao sul e Boa Vista a Venezuela ao norte.

Pela escolha do modal já demonstrado em Roraima não é diferente. Tomando-se a cidade de Boa Vista como referência tem-se 780 km de rodovia ao sul até Manaus, onde 120 km está situado dentro da Reserva Indígena Waimiri-Atroari, com uma série de entraves políticos, sociais e culturais, com a realidade atual de fechamento total da rodovia entre 18 horas e 6 horas da manhã diariamente (não possuindo nenhuma rota alternativa).

Ao norte possui 214 km de rodovia até a cidade de Pacaraima que faz fronteira com a Venezuela. Boa Vista é abastecida logisticamente por produtos oriundos de Manaus e da Venezuela. Nesse sentido tem-se que Roraima é um estado que não se destaca na produção e não possui grandes indústrias, quase tudo que aqui se consome chega no corredor logístico Venezuela/Boa Vista/Manaus.

Além disso, a energia elétrica consumida pelo Estado é de geração termelétrica cujo combustível utilizado vem em sua totalidade do Estado do Amazonas. Diariamente vários caminhões-tanque transportando Óleo Diesel chegam a Boa Vista pela BR 174 para abastecimento das termelétricas. O estado de Roraima, em caso de desabastecimento por algum motivo, só possui autonomia energética de 72 horas.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

A Polícia Rodoviária Federal foi criada pelo Presidente Washington Luís no dia 24 de julho de 1928, com regras definidas de trânsito à época com a denominação “Polícia de Estradas”. Em 1935 Antônio Félix Filho, o “Turquinho”,

considerado o primeiro patrulheiro rodoviário federal, começou a patrulhar as Rodovias Rio-Petrópolis, Rio-São Paulo e União Indústria e foi nomeado inspetor de tráfego, fiscalizando sozinho e contando com duas motocicletas Harley Davidson.

Em 25 de julho de 1935 o Turquinho auxiliou na criação do primeiro quadro de policiais da hoje Polícia Rodoviária Federal. A partir de 1943 a PRF chega ao estado do Paraná e foi ampliando pouco a pouco a sua área de atuação até os dias de hoje, quando a malha rodoviária federal fiscalizada chega a mais de 71 mil quilômetros de rodovias e estradas de Norte a Sul do Brasil.

Através do advento da Lei nº 8026 de 1990 e do Decreto nº 11 de 11 de janeiro de 1991 a Polícia Rodoviária Federal passou a integrar a estrutura organizacional do Ministério da Justiça como Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Em 1995 a PRF teve as suas atribuições melhor definidas com a publicação do Decreto nº 1655 que trazia as atribuições de trânsito nas rodovias federais e também definia a atuação na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente e os demais crimes previstos em leis.

Com o advento da Constituição Federal de 1988 a Polícia Rodoviária Federal foi institucionalizada e integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública no capítulo III, item II, artigo 144, caput, inciso 11, § 2º, garantindo assim uma instituição permanente e de dissolução difícil, afastando-se de ingerência políticas. Nos Estados democráticos toda e qualquer instituição imbuída na proteção da sociedade não se valida apenas com a força vinculante dos atos normativos da sua criação.

No caso brasileiro o processo constituinte de 1988 inaugurou uma nova perspectiva para a Polícia Rodoviária Federal, que até este momento ainda era a Polícia de Estradas, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Com a atuação das organizações associativas da própria polícia e o forte apoio popular à estrutura da época, foi elevada à condição de instituição policial, conferindo regra constitucional à PRF. A Constituição Federal de 1988 a trouxe para um papel de destaque dentro da ordem jurídica reinante.

A PRF ganha definitivamente o status de instituição permanente de Estado, atuando no policiamento e na fiscalização de rodovias e estradas federais, além de todas as áreas de interesse da União. A PRF é uma instituição com a presença e atuação estratégica calcada na garantia dos direitos humanos. É estruturada por um consistente modelo de gestão, baseado em constante modernização, buscando efetividade e celeridade.

Em sua estratégia de atuação, a instituição planeja um extenso calendário de operações em épocas de grande fluxo de veículos nas rodovias federais durante todo o ano. Realiza comando voltados à educação para o trânsito, fiscalização ambiental, fiscalização de produtos perigosos, transporte coletivo de passageiros, fiscalização de peso, executa também serviços de escolta de autoridades nacionais e estrangeiras, batedor de cargas de dimensões excepcionais, além de outras demandas solicitadas pelo Ministério da Justiça e com isto, diariamente, tem a possibilidade de adentrar os mais diversos tipos de veículos e mapear as mais diversas pessoas que se utilizam das rodovias por todo o país.

Dentre as atividades específicas de trânsito destacamos a atuação do GFT (Grupo de Fiscalização de Trânsito e Transporte) que desempenha a fiscalização de trânsito de forma mais específica nas suas atividades e o GETRAN (Grupo de Educação para o trânsito) que desenvolve atividades de educação para o trânsito em escolas, empresas, na própria rodovia e atende as solicitações e demandas que chegam neste sentido.

Dentre as atividades destacamos:

PROJETO EDUCAR PRF

São ações de educação para o trânsito que são realizadas nas escolas. A responsabilidade profissional e o compromisso da PRF com a segurança no trânsito foram os fatores que impulsionaram a PRF junto aos profissionais da educação a buscar o desenvolvimento de uma metodologia capaz de introduzir a educação para o trânsito no cotidiano escolar de forma gradual, contínua e altamente eficiente.



FETRAN PRF

O Festival Estudantil de Trânsito é destinado ao público estudantil do ensino fundamental e médio de escolas públicas e particulares sendo dividido nas categorias infantil, infanto-juvenil e juvenil. Através da arte cênica o projeto visa propiciar o conhecimento das normas e dispositivos que regem o trânsito brasileiro e trazer os alunos à reflexão.



CINEMA RODOVIÁRIO PRF

A ação teve início em parte do trabalho de prevenção de acidentes durante as férias escolares, quando o fluxo de veículos aumenta consideravelmente nas rodovias federais em todo país.

O evento consiste em apresentações de vídeos sobre o trânsito, mostrando fatos que alertam para uma maior segurança. Os usuários, infratores ou não, após serem parados na rodovia, são convidados a participarem da apresentação de filmes de curta duração. O objetivo é conscientizar o usuário da rodovia na assimilação e incorporação de hábitos e atitudes responsáveis e da responsabilidade do estado e da sociedade, na promoção da segurança no trânsito, tendo como público-alvo os usuários das rodovias federais, profissionais dos transportes, motociclistas, pedestres, motoristas em geral, jovens e crianças. A atividade foi de grande proveito e hoje é utilizada durante todo o ano nas unidades operacionais do Brasil inteiro.



CINE DRIVE-IN PRF

O “Cine Drive-In” – idealizado dentro do contexto da pandemia do coronavírus – permite que condutores e passageiros, enquanto são fiscalizados, assistam de dentro dos seus veículos palestras e filmes educativos, sem que haja a interação física entre os diversos abordados. O foco é a prevenção de acidentes.



COMANDOS EDUCATIVOS

São as mais diversas ações com o objetivo de promover conscientização e mudanças de comportamento. A PRF realiza comandos educativos de motociclistas, ciclistas, condutores de veículos de carga e outros.



Diante de toda a história da Polícia Rodoviária Federal aqui apresentada e a sua presença forte, efetiva e eficaz nas rodovias federais do Brasil inteiro através das ações aqui apresentadas e da fiscalização de trânsito diuturnamente realizadas cresce de importância a produção de dados relevantes sobre veículos e pessoas e o acesso a informações de dados produzidos e armazenados em outras agências e órgãos nacionais e internacionais.

Todo o esforço até aqui despendido em apresentar a Polícia Rodoviária Federal e as suas ações é para enfatizar as suas raízes entranhadas na fiscalização de trânsito, mostrar que este fato nunca foi prejudicial a sua produção de números e, pelo contrário, fortaleceu a política de combate ao crime a tornando a polícia que mais apreende drogas no mundo inteiro. Pode-se melhorar muito mais com a integração de ações, pessoas, sistemas e dados apresentados neste trabalho.

INTEGRAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS: UMA NECESSIDADE

A Polícia Rodoviária Federal se organiza para as suas ações e atividades através do Setor de Operações (SEOP) de cada Superintendência e estes se subordinam a Diretoria de Operações (DIOP) situada na sede da PRF em Brasília.

O Setor de operações possui grupos especializados que agem na área criminal propriamente dita: NOE (Núcleo de Operações Especializadas), GPT (Grupo de Patrulhamento Tático), GMT (Grupo de Motociclismo Tático) e o grupo especializado em fiscalização de trânsito: GFT (Grupo de Fiscalização de Trânsito e Transporte).

Integrante do GFT a vários anos foi o motivo de querer realizar este trabalho acadêmico pois vejo no dia-a-dia que embora as nossas abordagens se deem por infrações de trânsito aparentes sempre nos deparamos com ilícitos penais de todos os tipos e estatisticamente geralmente ficamos a frente dos grupos especializados em crime e em procedimentos dessa natureza.

Embora a especialização seja em infrações de trânsito, não negligenciamos em nada os ilícitos penais que são oriundos de nossas fiscalizações. Já em relação aos grupos especializados criminais não se pode dizer o mesmo, por isso se verifica a necessidade de resgate neste valor na instituição: força na fiscalização de trânsito que é a porta de entrada da maioria dos ilícitos penais, atuando com integração entre os órgãos e instituições através da unificação de banco de dados, fontes, informações geradas através de atividades de inteligência.

É necessário também uma atuação articulada com outros órgãos do governo, ou seja, Polícia Federal, Polícia Civil e Militar nos estados, Ministério Público Federal, Ministério Público do Trabalho, Receita Federal, Fundação Nacional de Saúde, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, Agência Nacional de Transporte Terrestre, Órgãos de trânsito estaduais, Secretarias Estaduais de Fazenda e numerosos outros órgãos que atuam em ações de justiça, policiamento e/ou de fiscalização seja mais eficiente.

E este vigor na atuação articulada não se resume ao cenário nacional. A Polícia Rodoviária Federal assinou acordos de cooperação com duas organizações internacionais que são referências no segmento da segurança pública

- a) Immigration and Customs Enforcement (ICE);
- b) Drug Enforcement Agency (DEA)

Além disso, mantém relacionamento estreito com instituições de segurança da Espanha e de Portugal, além de ser membro da International Association of Chiefs of Police (IACP – America Latina) e da UNECE (Economic Commission for Europe).

Verifica-se a instituição articulando-se para a integração entre órgãos e agências mas o que se observa na prática é o fluxo baixo de informações ou quase zero em relação a organismos internacionais e também restrição demasiada de informações, falta de acesso, dificuldade de feedback e fica tudo limitada a alta gestão e setores de inteligência, não sendo as informações trabalhadas e repassadas, de sorte que o efetivo ordinário e o efetivo especializado, atuantes no dia-a-dia nas rodovias, não recebem informações pertinentes que aumentariam as abordagens seletivas assertivas, ou recebem informações fragmentadas que dificultam ou inviabilizam a eficácia das ações. Ainda há um caminho longo a se seguir. Temos articulações ineficientes.

Há grande dificuldade também em apoio de órgãos como Receita Federal, IBAMA, Vigilância Sanitária e Secretarias de Fazenda dos estados quando as abordagens derivam para algum apoio necessário desses órgãos, principalmente à noite, finais de semana ou feriados. O apoio solicitado geralmente é negado e diversas vezes se perde a ocorrência. A Polícia Rodoviária Federal tem se desdobrado também no uso de tecnologias para proporcionar mais meios de se abordar de maneira mais assertiva e eficiente.

A tecnologia tem trazido vantagem competitiva na maioria das realidades em que é adotada. Embora não substitua o elemento humano, especialmente no trabalho policial, atualmente ela é indispensável. Com efetivo insuficiente frente à demanda, a adoção das tecnologias disponíveis contribui para qualificar a produtividade. Economia de tempo e recursos humanos são os principais fatores para a adoção massiva de tecnologia.

Aplicativos de acesso a câmeras de monitoramento, informações sobre pessoas e veículos com restrições judiciais, mapa de localização de viaturas mais próximas, sinalizadores de tráfego automatizados e inteligência policial.

A maioria dos temas aqui abordados sofrem controle por parte da Polícia Rodoviária Federal por trazer comprometimento de segurança orgânica, então, em alguns aspectos não se pode aprofundar muito e as fontes utilizadas são restritas

Algumas ferramentas tecnológicas utilizadas:

PRF Analytics: Ferramenta de Gestão com para análise estatística em comparativo com anos anteriores, determinado trecho, horários específicos e muito mais funcionalidades.

Scanners: Realiza uma "leitura" do interior veicular e compartimento de bagagens.

App Sistemas Móveis: Aplicativo que todo PRF tem instalado em seu celular que permite a consulta de dados veiculares e de pessoas.

Alerta Brasil: Câmeras presentes em todas as rodovias do país que captam a imagem dos veículos convertendo-a em dados informatizados e estatísticos. Capaz de identificar irregularidades a partir do confronto desses dados com bases informacionais preexistentes.

SINAL: O Sistema Nacional de Alarmes – SINAL é uma ferramenta voltada ao cidadão para registro de furto, roubo, perda de sinal e apropriação indébita de veículos. Consiste no registro online de informações feito pelo próprio usuário e os Policiais recebem um alerta via celular em um raio de 100 metros do local do sinistro informado pelo usuário.

Tudo isso para aumentar a eficiência dos resultados institucionais, adaptando a PRF ao cenário desafiador em que atua.

Hoje temos essa realidade: fronteiras pouco protegidas, gestores com planejamento e fiscalização em área de fronteira com foco equivocados, recursos tecnológicos limitados devido a aquisições erradas e falta de investimento em materiais e recursos mais pertinentes (scanners, câmeras, drones, etc), pouca integração ou quase nenhuma entre os órgãos e agências, o que fragiliza as áreas de entrada e saída de nacionais e estrangeiros nas fronteiras secas, escoando pelas rodovias ilícitos e pessoas com pouco ou nenhum controle.

Necessita-se de aumento de efetivo nas regiões limítrofes entre países, uso de câmeras com reconhecimento de caractere óptico – ocr, scanners em todas regiões de fronteira do país, utilização de equipes integradas nas análises das imagens e informações geradas proporcionando um banco de dados único com amplo acesso para todos os órgãos de segurança pública e fazendários, além de equipes de plantão e/ou sobreaviso 24 horas por dia para atender as diversas ocorrências e demandas que surgem.

Assim a PRF, mantendo as suas tradições e origens, isto é, utilizando a fiscalização de trânsito e seus desdobramentos (Comandos voltados à educação para o trânsito, fiscalização ambiental, fiscalização de produtos perigosos, transporte coletivo de passageiros, fiscalização de peso, executando os serviços de escolta de autoridades nacionais e estrangeiras, batedor de cargas de dimensões excepcionais), além da ampla integração entre órgãos gerando cooperação técnica e vasto conteúdo de informações relevantes, aliado ao aumento no uso de tecnologias conseguirá ser mais eficiente para a sociedade e as estatísticas de ilícitos penais serão potencializadas, permitindo-se um maior e melhor controle de nossas fronteiras.

REFERÊNCIAS

GIL. A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

RICHARDSON. R. **Pesquisa Social: métodos e técnicas**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

NASCIMENTO, P. R. L. **A Sabedoria da espera**: Reflexões de um pré condenado. 1 ed. Edijur, 2023.

PRF Analytics. 2023. Disponível em: <https://analytics.prf.gov.br/>. Acesso em: 20 out. 2023.

GOVERNO Federal. **História e Símbolos da Polícia Rodoviária Federal**. Disponível em:

<https://www.gov.br/prf/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/historia-e-simbolos-da-prf>. Acesso em: 20 out. 2023.

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 descrição 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.

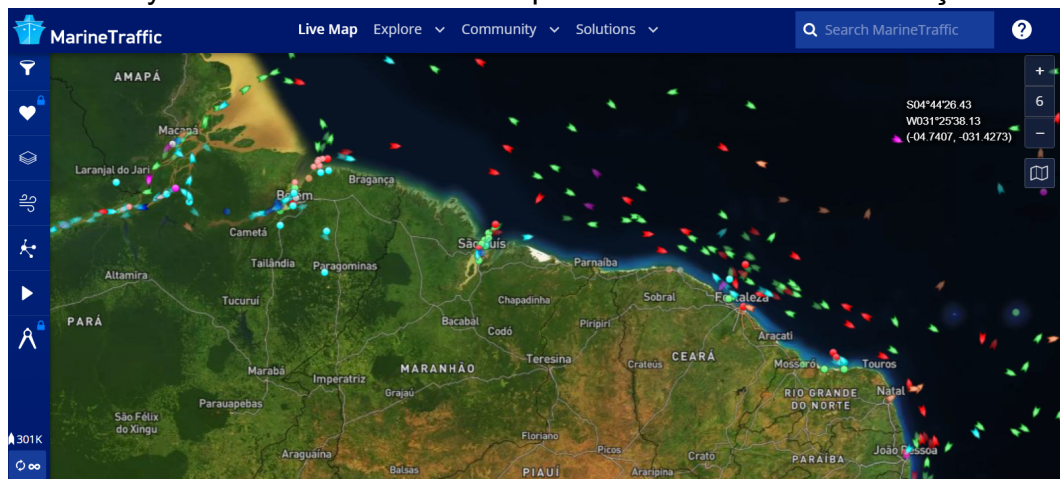


Fonte: Receita Federal do Brasil, 2022.

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 coordenações 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.

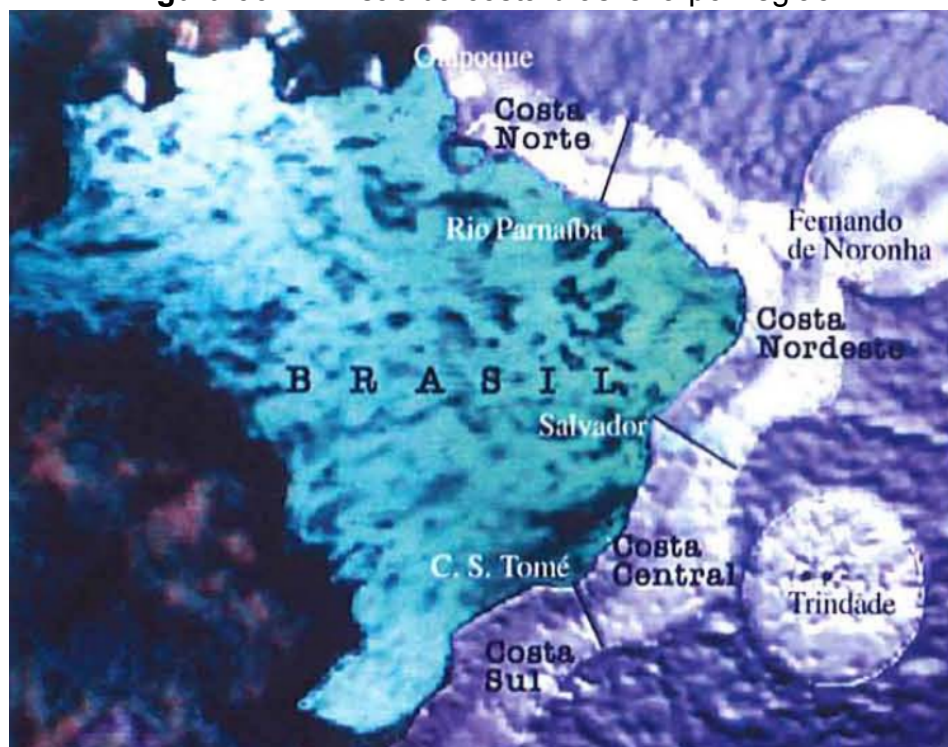
A ROTA MARÍTIMA NORTE E NORDESTE

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 km^2 . (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.

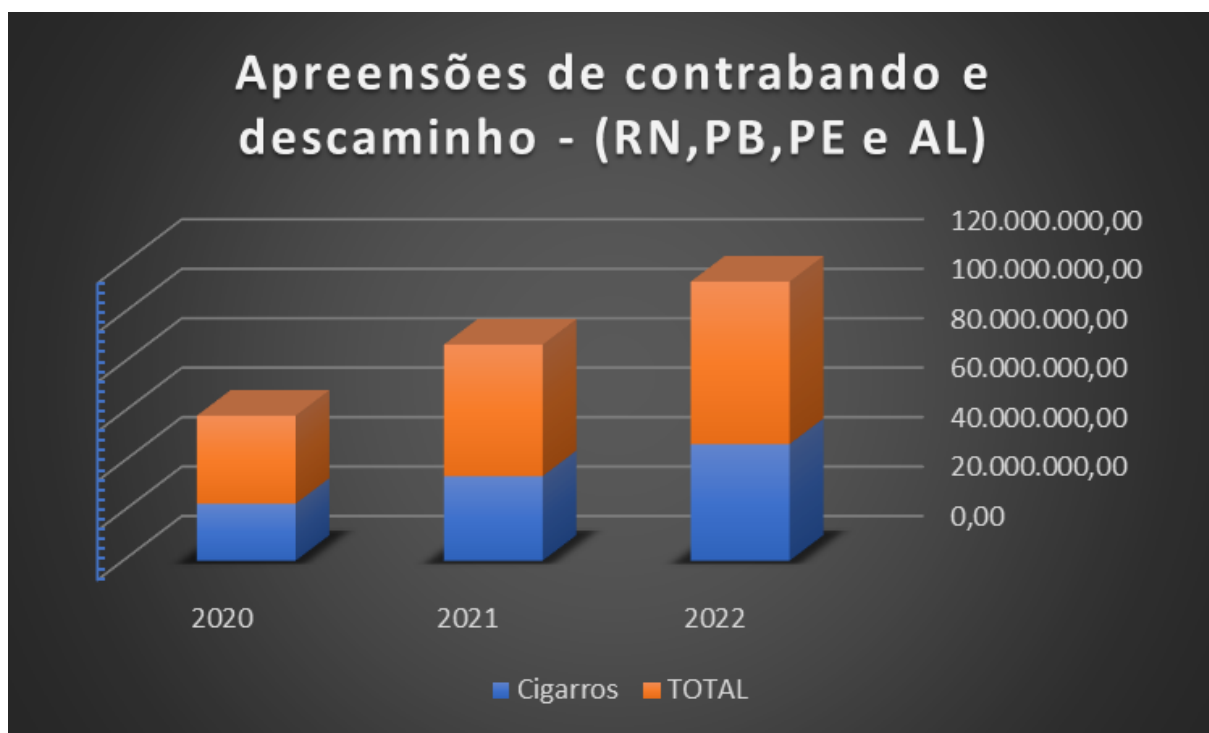
Tais requisitos operacionais acarretaram desenvolvimento de expertises náuticas com a finalidade furtiva para garantir o sigilo da operação de contrabando e descaminho, como, por exemplo, a preferência pela execução em maré alta e lua cheia.

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.

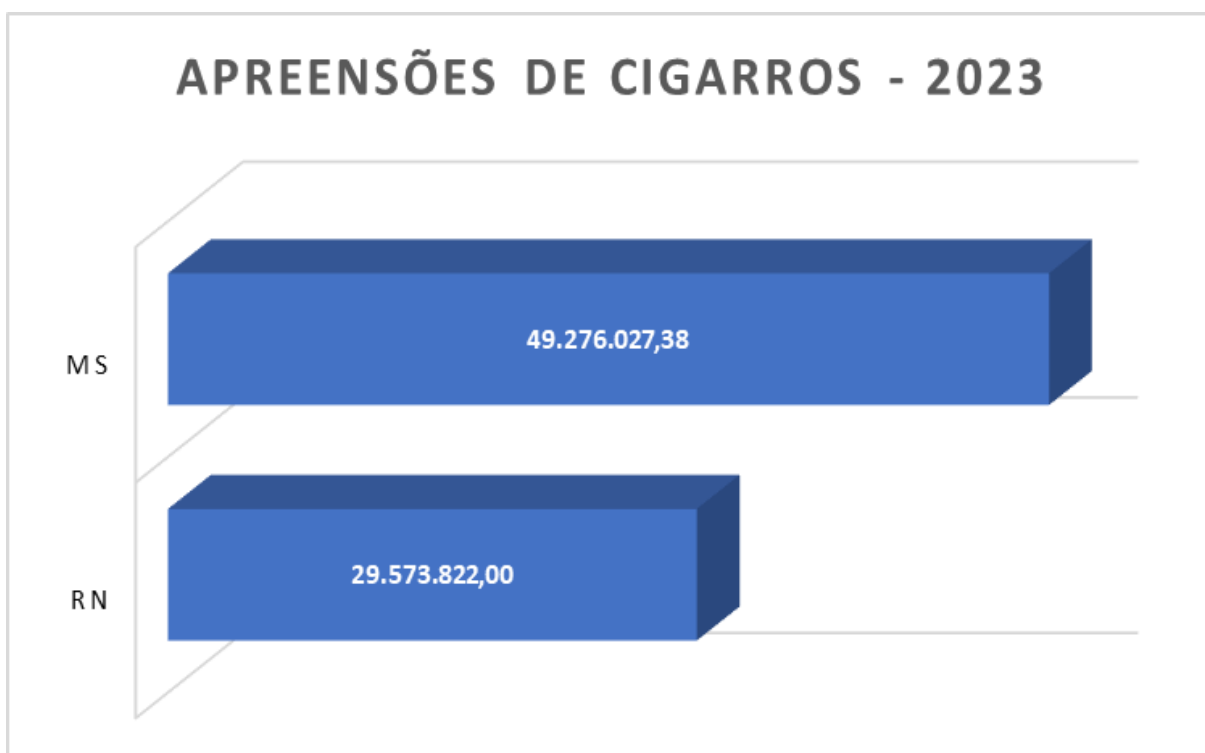


Fonte: Receita Federal do Brasil, 2023.

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-se 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.



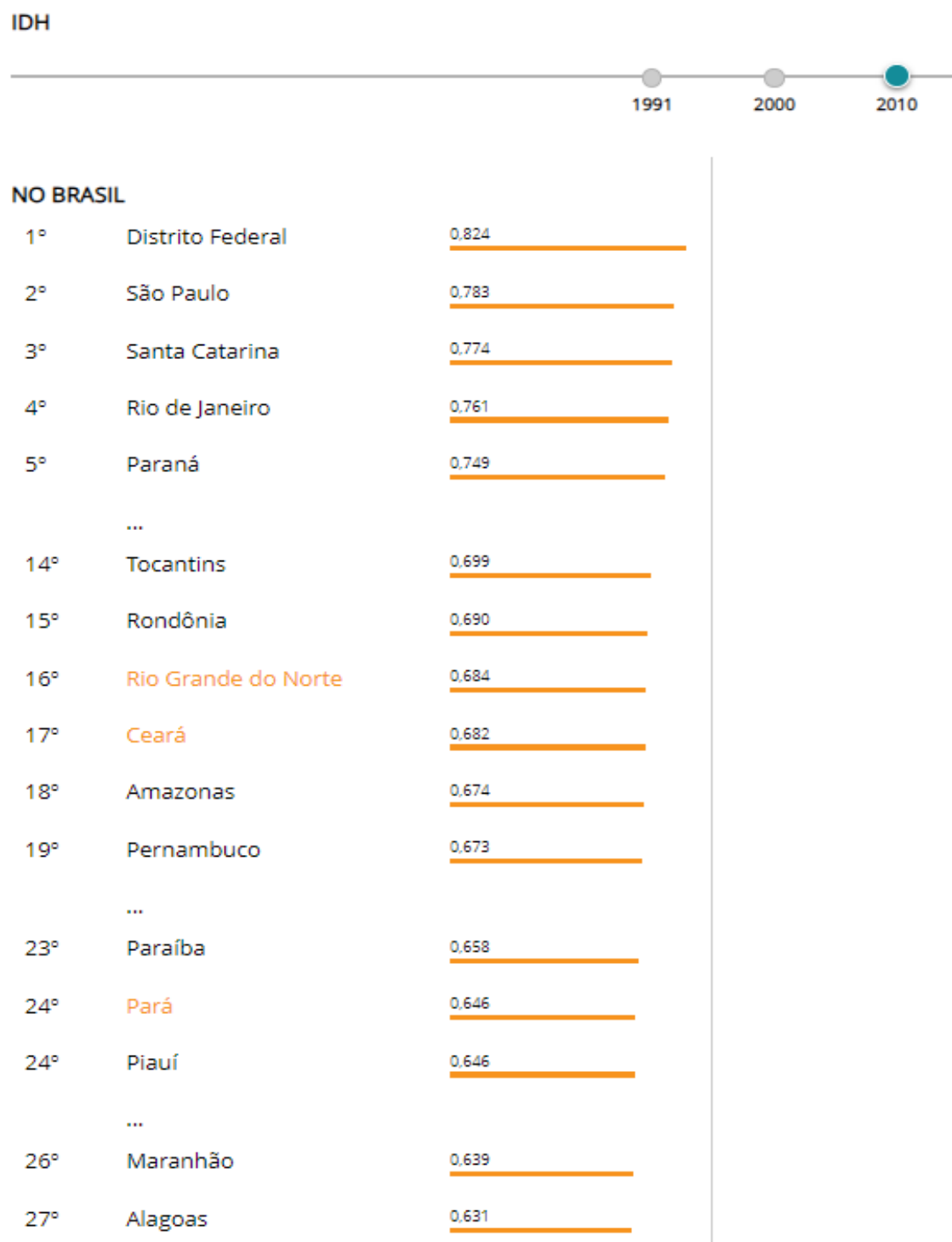
Fonte: Receita Federal do Brasil, 2022.

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.

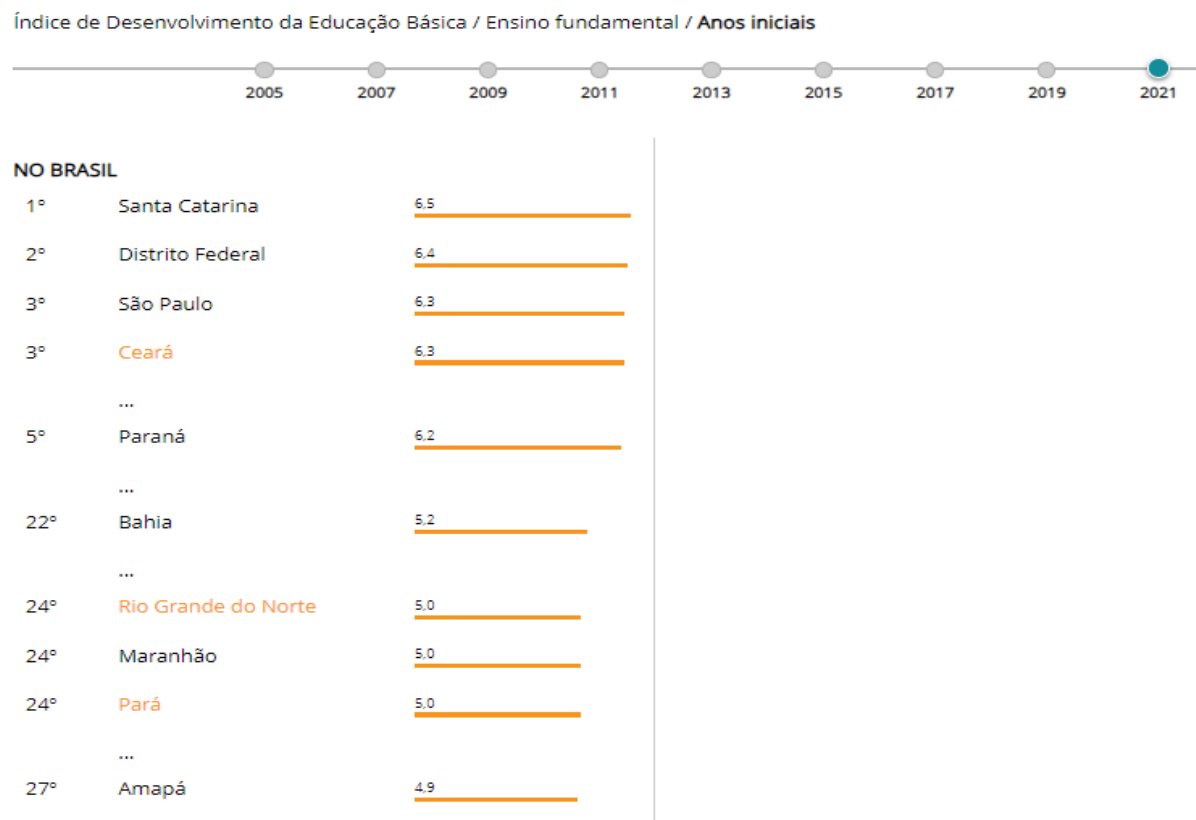
Também é mister destacar que as referidas regiões não são tão privilegiadas com políticas públicas sociais, principalmente nas áreas da educação, do trabalho e da segurança, acarretando um direcionamento de parte da população à realização de atividades irregulares, ou seja, pode-se dizer que parcela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

FORÚM 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.correiobraziliense.com.br/parceiros/fncp/2020/12/4895327-cigarro-ilegal-mercado-atraente-favorece-chegada-de-novos-players-no-brasil.html>. Acesso em: 17 jun. 2023.

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-o-nordeste-tambem-pelo-mar.shtml>. Acesso em: 17 jun. 2023.

A NOVA POLÍCIA DA UNIÃO E A LEI 12.885/2013: RELAÇÃO ENTRE ADICIONAL DE FRONTEIRA E DIFICULDADES DE PROVIMENTO

LEONARDO ROSA MAIA

RESUMO

Trata a presente pesquisa de investigação sobre a indenização do adicional de fronteira (Lei 12.855/2013) na Administração Pública Federal, e sua abrangência, limites, atores, em especial ao novo policial federal da União, o Policial Penal Federal. O Congresso Nacional criou em 04/12/2019 em sessão solene, a Emenda Constitucional (EC) 104, que cria a Polícia Penal, órgão responsável pela segurança do sistema prisional federal, estadual e do Distrito Federal. Nesse sentido, daremos ênfase à pesquisa na esfera federal, onde se encontram em atividade, hoje, os Policiais Penais Federais, exercendo suas funções públicas em cinco estados brasileiros, dentre eles o estado de Rondônia, estado de fronteira na região norte do País. Diante do novo quadro, o governo federal reconheceu constitucionalmente a inserção de novos servidores policiais no rol do artigo 144 da carta magna. Assim, como nas demais polícias da União, como Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal percebe-se a dificuldade de manutenção do efetivo de Policiais Penais Federais nas Penitenciárias Federais em lotações chamadas de difícil provimento, como é o caso de Porto Velho (RO), região de baixo índice de desenvolvimento humano, comparado às demais lotações da Secretaria Nacional de Políticas Penais. Nesse viés, se faz necessária a introdução de políticas públicas que possam subsidiar financeiramente o servidor lotado nessas regiões, com o intuito de satisfazer necessidades básicas, a partir de melhores condições econômicas, e assim fixarem residência e satisfazerem seus interesses tanto profissionais, quanto pessoais, evitando o êxodo constante de servidores, Além de licenças médicas frequentes, e baixo engajamento produtivo. Por isso a necessidade de investimento salarial adequado para regiões estratégicas para a segurança pública. Essa distorção já foi alvo de gestão administrativa nas demais polícias da União, com o incremento do adicional de fronteira, introduzido pela lei nº 12.885/2013. observando-se melhoria considerável no desenvolvimento das atividades e na prestação do serviço público ofertado. Dessa forma, o presente estudo irá se basear numa metodologia de pesquisa exploratório descritiva, de abordagem biográfica, documental, definindo os conceitos acerca da aplicação da norma, seus efeitos na realidade fática, sua forma de aplicação na esfera pública e a legislação infraconstitucional que impacta na atividade da Polícia Penal Federal e seus desdobramentos.

PALAVRAS-CHAVE: Polícias da União; Polícia Penal Federal; Rondônia; Difícil provimento; Adicional de fronteira.

ABSTRACT

It deals with the present investigation research on the indemnity of the border surcharge (Law 12.855/2013) in the Federal Public Administration, and its scope, limits, actors, in particular the new federal police of the Union, the Federal Criminal Police. On 12/04/2019, the National Congress created, in a solemn session, the Constitutional Amendment (EC) 104, which creates the Criminal Police, the body responsible for the security of the federal, state and Federal District prison system. In this sense, we will emphasize research in the federal sphere, where Federal Criminal Police officers are active today, exercising their public functions in five Brazilian states, among them the state of Rondônia, a border state in the northern region of the country. Faced with the new situation, the federal government constitutionally recognized the insertion of new police servants in the list of article 144 of the Magna Carta. Thus, as in the other police forces of the Union, such as the Federal Police and the Federal Highway Police, one can see the difficulty of maintaining the number of Federal Criminal Police in Federal Penitentiaries in so-called difficult-to-pay capacities, as is the case in Porto Velho (RO), region with a low human development index, compared to the other locations of the National Secretariat for Penal Policies. In this bias, it is necessary to introduce public policies that can financially subsidize the server crowded in these regions, in order to satisfy basic needs, based on better economic conditions, and thus establish residence and satisfy their interests, both professional and personal, avoiding the constant exodus of servers, in addition to frequent sick leave, and low productive engagement. Hence the need for adequate wage investment for strategic regions for public security. This distortion has already been the subject of administrative management in the other police forces of the Union, with the increase in the border surcharge, introduced by Law nº 12.885/2013. observing considerable improvement in the development of activities and in the provision of the public service offered. In this way, the present study will be based on a descriptive exploratory research methodology, with a biographical, documental approach, defining the concepts about the application of the norm, its effects on factual reality, its form of application in the public sphere and the infraconstitutional legislation that impacts in the activity of the Federal Criminal Police and its consequences.

KEYWORDS: Union Police. Federal Criminal Police. Rondônia. Difficult provision. additional border.

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo fazer uma análise exploratória do instituto do adicional de fronteira aplicado aos servidores da administração pública federal, em especial ao Policial Penal Federal. De forma específica investigaremos como esse direito pode ser encontrado e exercido na norma Constitucional e

infraconstitucional, bem como quem pode fazer uso desse adicional, em se tratando de servidores federais.

De acordo com a simetria necessária aos departamentos de polícia da União, detentor desse direito, a Polícia Penal Federal se encontra hoje sem a devida composição salarial referente ao adicional supramencionado. Nesse contexto, observam-se prejuízos humanos e administrativos já superados pela Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal ou mesmo outros órgãos inseridos na Lei 12.855 2013, como as carreiras de Auditoria da Receita Federal (ARF), Fiscal Federal Agropecuário ou Auditor Fiscal do Trabalho.

A Polícia Penal Federal foi criada pela promulgação da Emenda Constitucional (AC) 104/2019, órgão responsável pela segurança do sistema prisional federal, que pelo texto, os quadros da nova corporação passaram a ser compostos pela transformação dos antigos cargos de agentes penitenciários e equivalentes. Com a transformação em carreira policial, os agentes penitenciários foram equiparados aos membros das demais polícias brasileiras, mas com atribuições específicas a serem definidas em lei.

A Secretaria Nacional de Políticas Penais (SENAPPEN) dirige hoje o Sistema Penitenciário Federal, responsável pela gestão das cinco penitenciárias federais do país, sendo elas: Penitenciária Federal de Catanduvas (Paraná), Penitenciária Federal em Campo Grande (Mato Grosso do Sul), Penitenciária Federal em Porto Velho (Rondônia), Penitenciária Federal em Mossoró (Rio Grande do Norte) e Penitenciária Federal em Brasília (DF).

Dentre as unidades supramencionadas, duas delas são consideradas lotações de difícil provimento, Catanduvas e Porto Velho, e dessa forma, regiões consideradas estratégicas pela legislação vigente, e consequentemente os servidores lotados nessas regiões fariam jus ao adicional de fronteira, por isonomia inclusive as demais polícias da União.

A importância do reconhecimento desse direito aos Policiais Penais Federais se faz necessária do ponto de vista da ergologia no serviço público. Sendo a ergologia a disciplina de pensamento que busca convocar para o estudo

de situações de trabalho, disciplinas diversas e os saberes que emergem dos próprios servidores.

BRITO (2006), cita SCHARTZ (2004, p. 155) diz que:

A disciplina ergológica tem suas origens na expectativa multidisciplinar e pluriprofissional iniciada na Universidade de Provence – França no final da década de 1970, ... Tendo como seu principal mentor o filósofo e professor Yves SCHARTZ. Naquele contexto, configurava-se um desafio político epistemológico buscar responder aos questionamentos feitos pelos operários ao modelo taylorista-fordista de organização de trabalho e gestão da produção. Em torno dessa demanda, reuniram-se e que se defrontavam com novas questões postas pela estratégia de racionalização do trabalho.

Justifica-se a pesquisa pela relevância de todo cidadão ter conhecimento de tais conceitos, dando a devida importância ao servidor público (e esse a seus pares), como elemento humano que está desenvolvendo seu trabalho prescrito e o real, dentro da organização pública, e dessa forma desenvolvemos nosso estudo.

O que se quer demonstrar é que a desigualdade de condições de atuação profissional, bem como o comprometimento de relações sociais, econômica e afim, nas regiões consideradas de difícil provimento no serviço público acaba por comprometer a motivação do servidor que desenvolve suas atribuições nesses locais, inclusive padecendo de adoecimento mental, acompanhado de diversas licenças médicas, inclusive.

Nessa seara, podemos mencionar também uma enorme dificuldade de gestão do operacional pelas Direções e Coordenações do Departamento, além do constante êxodo de servidores vinculados a essas lotações.

Dessa forma, com o intuito de valorizar o servidor atuante em regiões não atrativas, trazendo reflexo positivo do ponto de vista inclusive financeiro e orçamentário, a administração pública federal optou por instituir a indenização devida a ocupante de cargo efetivo das Carreiras e Planos Especiais de Cargos que especifica, em exercício nas unidades situadas em localidades estratégicas vinculadas à prevenção, controle, fiscalização e repressão dos delitos fronteiriços, com o advento da Lei nº 12.855/20013.

A Complexidade da atividade de trabalho humana como nos ensina Trinquet (2010), aborda o conjunto de problemas que a institui: a formação profissional, a prevenção dos riscos profissionais, a gestão dos homens, a gestão econômica, etc.

O quesito de valorizar o ser humano em suas necessidades profissionais e pessoais, entendendo a complexidade inserida no processo de trabalho em regiões de difícil provimento (estratégicas) acaba por ser um investimento para a administração pública, na medida em que economiza capital humano e recursos já dispensados na cobertura de afastamentos regulares ao serviço, bem como um aumento considerado no estímulo à produção, advinda de uma valorização profissional de servidores públicos que atuam em regiões de fronteira, por todo o arcabouço social, econômico e administrativo que envolve essas localidades.

Por último, serão apresentadas propostas alternativas que colaborem para a redução dos problemas na gestão do efetivo policial nas regiões transfronteiriças, o risco administrativo e de segurança pública que envolve diariamente os servidores públicos federais do país nessas regiões, em especial os Policiais Penais Federais.

DESENVOLVIMENTO

A EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 104/2019 E A LEI Nº 12.855/2013

A Emenda Constitucional nº 104/2019 foi a consolidação e o reconhecimento de uma classe de servidores, no caso prisionais, que há muito tempo percorre o caminho da valorização profissional, como carreira de estado e incluso no rol do artigo 144 da constituição Brasileira, pertencente à carreira de segurança pública. A emenda altera o inciso XIV do caput do art. 21, o § 4º do art. 32 e o art. 144 da Constituição Federal, para criar as polícias penais federal, estaduais e distrital.

Como a pesquisa se baseia no referencial voltado à Polícia Penal Federal, insta mencionar que a carreira recém criada ainda carece de regulamentação específica. Ou seja, A Secretaria Nacional de Políticas Penais (SENAPPEN)

necessita avançar na questão normativa, contudo coube a Constituição da República a conversão do cargo de Agente Federal de Execução Penal em Polícia Penal Federal, com todos os direitos inerentes à função pública, inclusive também voltada à prevenção, controle, fiscalização e repressão de delitos, exercendo poderes de polícia da União.

Nesse caso, ratifica-se a atuação do efetivo poder de polícia conferido à nova polícia. Ou seja, o regime jurídico administrativo caracteriza-se pelas prerrogativas concedidas à Administração Pública e sujeições a ela impostas para resguardar a liberdade dos indivíduos.

Segundo Hely Lopes Meirelles: “Poder de Polícia é a faculdade de que dispõe a Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio estado.” (MAZZA, 2021 p.212).

Assim, o que se pretende demonstrar nesta pesquisa são o paralelismo direto e a isonomia necessária, apesar das especificidades de cada cargo, da Polícia Penal Federal, com as demais polícias da União: Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal. Desta feita, encontraremos o respaldo necessário a fim de pleitear administrativamente a necessidade legislativa correspondente a incorporação da indenização de que trata a Lei nº 12.855/2013.

Para iniciarmos o entendimento jurídico necessário para o início da discussão sobre a incorporação do adicional supramencionado a servidores públicos da União é preciso entender primeiramente a previsão constitucional existente. O instituto do adicional de penosidade é direito social consagrado pela Constituição Federal da República, em seu artigo 7, abaixo relacionado.

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

(...)

XXIII – adicional de remuneração para atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei; (grifo nosso)

Insculpido no art. 7º, XXIII, a Constituição Federal, trata o tema de forma aberta, ficando a cargo do legislador infraconstitucional esclarecer o seu conceito e forma de implementação, sendo norma de eficácia limitada, que necessita no caso de norma integrativa.

De acordo com Reis Friede (FRIEDE, 2005, p. 98) normas de eficácia limitadas são aquelas que dependem de uma normatividade futura, em que o legislador ordinário, integrando-lhe a eficácia, mediante lei ordinária, lhes dê capacidade de execução em termos de regulamento daqueles interesses visados.

Dessa forma, observou-se a falta de norma regulamentadora da matéria, inclusive rendendo julgados em busca do usufruto desse direito, tanto na seara pública quanto na privada. Na privada pode ser sanado através da hipótese de Convenção Coletiva de Trabalho, como no exemplo, Processo nº RTSum-0011149-92.2017.5.03.0129 da 2ª Vara do Trabalho de Pouso Alegre, onde o empregador foi condenado a pagar 30% de adicional de penosidade em razão de cláusula de convenção coletiva de trabalho.

Na esfera federal, âmbito do Poder Executivo regido pela Lei nº 8.112/90 temos sua consignação da seguinte forma, que passamos a transcorrer:

Art. 61. Além dos vencimentos e das vantagens previstas nesta Lei, serão deferidos aos servidores as seguintes retribuições, gratificações e adicionais: [...]

IV – adicional pelo exercício de atividades insalubres, perigosas ou penosas; [...]

Art. 70. Na concessão dos adicionais de atividades penosas, de insalubridade e de periculosidade, serão observadas as situações estabelecidas em legislação específica.

Art. 71. O adicional de atividade penosa será devido aos servidores em exercício em zonas de fronteira ou em localidades cujas condições de vida o justifiquem, nos termos, condições e limites fixados em regulamento (grifo nosso).

Quando se trata de regime jurídico do Servidor Público Federal, a norma especifica as situações, no caso: servidores em exercício em localidades fronteiriças, ou localidades que justifiquem, nos termos, condições e limites fixados em regulamento.

A falta de norma regulamentadora por muito tempo foi um entrave e motivo de inúmeros julgados. O Ministério Público da União tratou o tema através da Portaria interna 633/2010 (BRASIL, 2010), tendo sua regulamentação possibilitada pelo procurador Geral da República de acordo com o art. 26, inciso XIII, da Lei Complementar nº 75, de 20 de maio de 1993 (BRASIL, 1993).

De acordo com Aline Reichenbach (REICHENBACH, 2016, p. 86), o mandado de injunção visa assegurar direito, a partir a falta de norma regulamentadora, tornando viável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania. Sendo o adicional de penosidade direito constitucional considerado de eficácia, necessitando de regulamentação do setor público, não cabendo ao judiciário regulamentar, por exemplo, quais seriam as unidades estratégicas no combate ao crime e quais são as regiões de difícil fixação;

Em setembro de 2013, foi sancionada a Lei nº 12.855 (BRASIL, 2013), que trata da regulamentação do adicional de penosidade dentro de algumas carreiras do executivo, que serão expostas a seguir.

A lei supramencionada institui a indenização devida à ocupante de cargo efetivo das Carreiras e Planos Especiais de cargos que especifica, em exercício nas unidades situadas em localidades estratégicas vinculadas à prevenção, controle, fiscalização e repressão dos delitos transfronteiriços. Assim, se torna necessário o conceito de fronteira, tendo como referência a Constituição Federal. A extensão do domínio terrestre de um Estado é determinada por limites, inclusive demarcando até onde se vai a soberania defendida. No Brasil, nossa faixa de fronteira se estabelece na área de 150 km de largura, que corre de forma paralela à linha terrestre demarcatória da divisa entre o território nacional e países estrangeiros.

O desenvolvimento da faixa de fronteira ocorreu no Governo Brasileiro, após 08 de setembro de 2010, com a criação da Comissão Permanente para o Desenvolvimento da Faixa de Fronteira, na qual as políticas públicas passaram a ser valoradas e aplicadas na faixa de fronteira de nosso país, classificando-as como regiões de complexidade e peculiaridades que as tornam especiais.

Dessa forma, citaremos o artigo 20, parágrafo 2 da CF:

Art. 20. São bens da União: [...]

2 - A faixa de até 150 quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é considerada fundamental para defesa do território nacional, e sua ocupação e utilização serão reguladas em lei.

Dentro de uma análise de recorte temporal, importante não deixar de mencionar inclusive a preocupação legislativa com as áreas de fronteira já explicitada em maio de 1979, com a Lei nº 6.634, que, alterando Decreto-lei nº 1.135, de 3 de dezembro de 1970, pelo então presidente João B. de Figueiredo.

Retornando a análise da Lei nº 12.855 2013, o parágrafo 1º, enumerou rol taxativo a sua destinação, sendo beneficiárias as seguintes carreiras:

1. Policial Federal e Plano especial do Departamento de Polícia Federal;
2. Policial Rodoviário Federal e Plano especial de cargos do Departamento da Polícia Rodoviária Federal;
3. Auditor da Receita Federal e Plano especial de Cargos no Ministério da Fazenda;
4. Fiscal Federal Agropecuário;
5. Auditor Fiscal do Trabalho.

Dessa forma, a lei acaba por garantir o direito a apenas algumas carreiras, não pondo fim a tantas outras carreiras que acreditam serem detentores dos mesmos direitos, como é o caso específico da Polícia Penal Federal.

Importante atentarmos para dois aspectos extremamente relevantes para essa pesquisa, uma vez que lei do adicional de fronteira não é autoexecutável, ficando a cargo do Poder Executivo definir as localidades estratégicas de acordo com os critérios dos municípios de regiões de fronteiras e dificuldades de efetivo, como bem mencionado no texto legal:

Art. 1. É instituída indenização a ser concedida ao servidor público federal regido pela Lei n 8.112, de 11 de novembro de 1990, em exercício de atividade de delegacias e postos do Departamento de Polícia Federal e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal e em unidades da Secretaria da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e do Ministério do Trabalho e Emprego situadas em localidades estratégicas, vinculadas à prevenção, controle, fiscalização, e repressão dos crimes fronteiriços.

Nesta linha, primeiramente, cada classe profissional por órgão específico, disciplinou em ato administrativo infralegal, quais os municípios que serão afetados pela norma. Como exemplo, temos o Decreto Lei nº 9.226/2017 (BRASIL, 2017), que trata do adicional a ser pago aos profissionais da Carreira de auditor Fiscal Federal Agropecuário, que em seu artigo 2, diz o seguinte: “A relação dos municípios de que trata o § 2º do art.º 1, da lei nº 12.855/2013, será a constante de ato do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

Sendo importante complementar, através de afirmação, que o conceito de fronteira que trouxemos anteriormente, definido na Constituição Federal, baseado puramente na questão territorial não deve ser confundido com unidades estratégicas, pois, acaba sendo norma decorrente do poder regulamentar para os objetivos definidos em lei.

Ou seja, regiões estratégicas podem ser definidas de forma regulamentar, não se restringindo como critério apenas a faixa de 150 km da divisa transnacional. Assim, fica a cargo do Ministério do Planejamento a responsabilidade da edição de ato para a definição dos municípios que farão jus ao adicional, que atualmente se define por meio da Portaria nº 457 de 19 de dezembro de 2017, publicada em 20 de dezembro de 2017 no Diário Oficial da União.

No caso de reconhecimento de direito temos no RE 1098257 PR, decisão do Ministro Marco Aurélio, negando seguimento ao recurso extraordinário, pois segundo o próprio, já é pacífico o adicional de penosidade para exercício de atividade em área de fronteira, não se tratando de direito subjetivo garantido pela Constituição aos servidores públicos e que, portanto, será devido nos termos da legislação infraconstitucional.

Vindo a súmula 37 ratificar que não cabe ao judiciário, por não ter função legislativa, aumentar vencimento de servidores públicos sob o fundamento da isonomia. No caso se faz necessário vencer a norma de eficácia limitada no campo legislativo.

Nessa seara e não menos importante se faz a análise orçamentária para a concessão do adicional ora pesquisado. Isto é, sem dotação orçamentária, quaisquer aumentos ou decréscimos nos vencimentos não são possíveis, conforme dispõe a Constituição Federal, em seu artigo 167, inciso II, que veda “a realização de despesas ou a assunção de obrigações diretas que excedam os créditos orçamentários ou adicionais.”

Ou seja, qualquer despesa que a União realizar, deve limitar-se ao crédito orçamentário do país, bem como qualquer aumento de vencimentos concedidos a servidores públicos deve ser expressamente previsto no ordenamento jurídico orçamentário.

Neste sentido, a Turma Recursal dos Juizados Especiais Federais do Estado do Acre, firmou entendimento que:

A premissa aqui estabelecida sobre pertencer à discricionariedade do administrador é a oportunidade de regulamentar o adicional pleiteado, não é somente obra de doutrinadores. O art. 169 parágrafo 1.º I e II, da CF determina que a concessão de qualquer vantagem só poderá ser feita: i) se houver prévia dotação orçamentária, e ii) se houver autorização específica na lei de diretrizes orçamentárias, leis estas que, como se sabe, são de iniciativa exclusiva do Presidente da República (Art. 165, CF), trazendo ampla discricionariedade para o momento que julgar oportuno, encaminhar o projeto de lei” (Processo n.º 0013441-84.2012.4.01.300, Rel. Juíza Federal Ana Carolina Campos Aguiar, julgado em 18.10.13).

Podemos concluir que se faz obrigatório o respeito ao direito financeiro frente aos créditos orçamentários que devem estar devidamente estipulados em lei.

Dessa forma, estar atentos também aos quesitos de abrangência da Lei nº 12.855/2013, que são tidos como objetivos, quando se trata de um rol específico de carreiras de estado já estudadas anteriormente. Quanto ao caráter subjetivo, limita o pagamento do adicional somente aos servidores que estiverem em localidades consideradas estratégicas.

A RELEVÂNCIA DA INICIATIVA LEGISLATIVA DE COMPOSIÇÃO SALARIAL DO POLICIAL PENAL FEDERAL

Anteriormente foi feito o paralelo adequado quanto ao instrumento da pesquisa, que trata da criação da nova polícia da União, criada pela Emenda Constitucional nº14 (EC14), ainda carente de regulamentação. A atual nomenclatura do cargo segue como Agente Federal de Execução Penal, com suas atribuições definidas pela Lei nº 11.907/2009.

Das carreiras da Área Penitenciária Federal:

Art. 123. Compete aos ocupantes do cargo de Agente Federal de Execução Penal o exercício das atividades de atendimento, vigilância, custódia, guarda, escolta, assistência e orientação de pessoas recolhidas aos estabelecimentos penais e de internamento federais, integrantes da estrutura do Departamento Penitenciário Nacional do Ministério da Justiça e Cidadania, e das atividades de natureza técnica, administrativas e de apoio a elas relacionadas.

A Lei nº 7219/84 institui a Lei de Execução Penal no país, e dentre as previsões legais está a criação do Sistema Penitenciário Federal. Regime de execução penal implementado somente em 2006, tendo sido feita sua regulamentação pelo Decreto nº 6049/2007.

A Diretoria do Sistema Penitenciário Federal, hoje subordinada a Secretaria Nacional de Políticas Penais, é a responsável pela gestão do Sistema Penitenciário Federal, e tem em sua estrutura a Coordenação Geral de Classificação, Movimentação e Segurança Penitenciária, Coordenação Geral de Assistência Penitenciária, Coordenação Geral de Segurança e Operações Penitenciárias, Coordenação Geral de Inteligência Penitenciária e cinco penitenciárias federais, incluindo a Penitenciária Federal em Porto Velho (RO), alvo da atual pesquisa, todos geridos e operados por Agentes Federais de Execução Penal (Policiais Penais Federais).

O Sistema Penitenciário Federal por regulamento é o responsável pelas Penitenciárias Federais de segurança máxima especial, abrigando presos estaduais e federais, condenados em regime fechado ou provisório, de alta periculosidade ou cuja integridade se encontre em risco.

Atualmente, há cinco deles em operação, sediados nos Estados do Paraná (Catanduvas), Mato Grosso do Sul (Campos Grande), Rondônia (Porto Velho), Rio Grande do Norte (Mossoró) e em Brasília no Distrito Federal. A sistemática do direito penal utilizada é como ferramenta de última ratio do crime, o Sistema Federal se insere no contexto da pena de privação de liberdade, porquanto serve ao seu cumprimento, em condições de segurança extrema.

Isto coloca servidores deste órgão em contato constante e direto com perfis criminológicos de alta periculosidade, assim como com pessoas com as quais estes se relacionam e que estão em convívio com servidores em ambientes públicos, de acordo com o Decreto 6.877/09, quer sejam:

Art. 3º Para a inclusão ou transferência, o preso deverá possuir, ao menos, uma das seguintes características:

- ter desempenhado função de liderança ou participado de forma relevante em organização criminosa;
 - ter praticado crime que coloque em risco a sua integridade física no ambiente prisional de origem;
 - estar submetido ao Regime Disciplinar Diferenciado - RDD;
 - ser membro de quadrilha ou bando, envolvido na prática reiterada de crimes com violência ou grave ameaça;
 - ser réu colaborador ou delator premiado, desde que essa condição represente risco à sua integridade física no ambiente prisional de origem;
- ou
- estar envolvido em incidentes de fuga, de violência ou de grave indisciplina no sistema prisional de origem.

A nova polícia da União exerce hoje suas atribuições na Penitenciária Federal de Porto Velho, região norte, lotação de difícil provimento. Insta mencionar que as demais polícias do executivo federal já têm regulamentado o direito da percepção do adicional de fronteira no estado de Rondônia, cumpridos os critérios objetivo e subjetivo da norma, cabendo a Secretaria Nacional de Políticas Penais a gestão administrativa adequada, a fim de demonstrar ao legislador a importância da gestão pública isonômica e eficiente nessas regiões, como já mencionado anteriormente.

Nesses casos, existe a necessidade explícita do ponto de vista das atividades de segurança pública, a fixação do efetivo operante no estado, quanto à produtividade na função pública de extrema relevância, devido à necessidade premente de prevenir, controlar, fiscalizar e reprimir delitos transfronteiriços, com a

custódia adequada das principais lideranças de facções criminosas existentes no país, que atuam hoje de forma transnacional.

Nesse contexto, se faz necessário observar estudos recentes do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, onde o crescimento do crime no estado de Rondônia é facilmente identificado pela sua gravidade, tendo inclusive duas entre as cinco cidades mais violentas do país atualmente. Esse cenário de impunidade é fortalecido pela precária estrutura das forças de Segurança nessas regiões.

O presidente do Fórum, Renato Sérgio de Lima diz (2022): “Com três anos dá para dizer, que a violência está presente no território. E é a média dos últimos três anos, não algum episódio pontual. Nem países em guerra tem essa taxa. O fenômeno da violência está interiorizando para municípios com menos de 100 mil habitantes. E a Amazônia é a síntese desse quadro de violência extrema no Brasil”

Inclusive, é importante mencionar o aumento do número de crimes de latrocínio no Brasil, estando o estado de Rondônia em primeiro lugar nesse ranking, com crescimento de 127%, segundo o 11º do Fórum Brasileiro de Segurança Pública.

Os estudos evidenciam o aumento da necessidade de políticas públicas de segurança para que o quadro se reverta. Dentre elas, acreditamos ser extremamente necessária a valorização da carreira policial nessas regiões. Isto é, existe a expansão e o crescimento do crime transnacional, inclusive com a internacionalização de facções criminosas, e em contrapartida a falta de recursos para a proteção das fronteiras.

Essa violência acaba por se intensificar geralmente por lacunas deixadas pelo setor público, muitas vezes pela efetiva falta de políticas e investimentos específicos, falando de segurança pública, uma vez divididas as atribuições em órgão federais e estaduais. A falta da integração inteligente capaz de potencializar os recursos humanos e econômicos, a partir de uma coordenação eficiente, traz

descontrole e falta de capacidade logística e operacional para tratar o tema sensível de nossas regiões fronteiriças.

Quando falamos da inobservância na desconcentração de renda e descontinuidade de políticas públicas para essas regiões, fica perceptível a dificuldade em tratar o tema pelo Governo Federal.

O CRESCIMENTO DA PRODUTIVIDADE APÓS A POLÍTICA DE VALORIZAÇÃO DO SERVIDOR POLICIAL

Atualmente, existe a possibilidade de inferir corretamente a necessidade de aplicação de medidas administrativas de investimento e valorização do servidor público federal, principalmente o da carreira policial, especificamente aquele lotado em regiões de fronteira ou tida como estratégica.

Fica perceptível, por exemplo, a melhora na produtividade nas atividades fim de cada categoria, a exemplo da Polícia Rodoviária Federal, que ao longo dos últimos anos vem batendo recordes de apreensões de drogas, entre outros delitos. Crimes que permeiam principalmente estados e regiões fronteiriças

A fixação do efetivo, investimento material, profissional e humano nessas regiões passa pelo investimento salarial correspondente ao trabalho em locais de difícil provimento. Isto é, conseguimos inferir que após uma melhor gestão nesse sentido, a Polícia Rodoviária Federal aumentou exponencialmente sua produtividade nessas localidades.

Em se tratando de investimento, os números expressivos, refletem na valorização do agente policial, em toda sua extensão. A composição salarial necessária a todos os atores econômicos e sociais que envolvem sua atuação em localidades estratégicas para o Estado, deve ser recompensada e vista com uma política de investimento em segurança pública.

Essa maior produtividade vem sendo percebida após a efetiva aplicação do adicional de fronteira em localidades estratégicas, como medida de gestão, entre outras.

Dessa forma, quanto ao alvo da pesquisa, qual seja, a lei 12,885/2013 verificamos pela experiência vivida pela própria PRF, a necessidade de expansão dessas cidades estratégicas, quando Antônio Alves Pedrosa Neto, Coordenador da Região Norte da FenaPRF, diz que “a inclusão de alguns municípios ainda não incorporados irá levar a fixação de efetivo e eliminar em boa parte a fuga de policiais, valorizando essas regionais e garantindo um melhor atendimento público.

A exposição de motivos da pesquisa visa demonstrar o direito líquido e certo da pesquisa em relação aos servidores desta unidade penitenciária federal (Porto Velho), pois resta evidente a competência territorial e atuação em município tido como estratégico para a Lei 12.855/13 e Portarias regulamentadoras 456, 458 e 459, demonstrando o direito à indenização criada para esse fim.

A Lei 12.855/13 elenca ainda, importante ferramenta estratégica para a gestão adequada do efetivo desta unidade penitenciária federal:

Art. 1º [...] § 2º As localidades estratégicas de que trata o caput serão definidas em ato do Poder Executivo, por Município, considerados os seguintes critérios:

I - Municípios localizados em região de fronteira; (grifo nosso) [...]

IV - Dificuldade de fixação de efetivo. (grifo nosso).

Desta feita, nota-se que esta Penitenciária Federal em Porto Velho atende aos dois requisitos supra referidos, sendo a fixação do efetivo um dos principais problemas inerentes à gestão de pessoas nessas regiões.

Assim, conseguimos do ponto de vista teórico e prático observar a necessidade atual da percepção de valores relacionados ao adicional de fronteira aos policiais penais federais, que hoje já realizam suas atividades na cidade de Porto Velho, região estratégica para a Polícia Federal (como referência) de acordo com a Portaria n. 455/2017 do MPOG e Decreto n. 9.224/2017, que regulamentam a Lei n. 12.855/213.

Desta feita, o investimento se faz necessário a partir da necessidade administrativa e operacional de gerência e manutenção das atividades no padrão desejável, devido a sensibilidade inclusive de envolvimento em matéria de Segurança Nacional, quando nos referimos ao Sistema Penitenciário Federal.

CONCLUSÃO

A Polícia Penal Federal hoje é carreira de estado, responsável pela custódia das maiores lideranças criminosas do país. O Sistema Penitenciário Federal se encontra em operação em cinco localidades brasileiras, inclusive no município de Porto Velho (RO), região estratégica para a segurança pública conforme norma de 2017 do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Nesta seara, temos observado o exercício de funções de grande sensibilidade para segurança pública em localidades em que a administração pública encontra dificuldades de manutenção de efetivo, percalços de interoperacionalidade, além do déficit de apoio material e logístico. Ou seja, o custo orçamentário de políticas sem continuidade para essas regiões acaba por comprometer a atuação policial, sobrecarregando as finanças e não resolvendo o problema.

Dessa forma, a administração pública precisa investir no verdadeiro agente transformador dessa realidade, valorizando o servidor policial que atua em regiões de difícil provimento, equilibrando as desigualdades de atuação, em locais estratégicos para o combate à criminalidade, que reflete diretamente na qualidade de vida de seus cidadãos.

Recentemente observa-se o crescimento vertiginoso da violência no norte do país, que deve ser acompanhado de mecanismos administrativos capazes de reverter os índices atuais. E de acordo com a pesquisa, o policial melhor remunerado nessas regiões é capaz de apresentar números de mais eficiência de atuação, na medida que encontram um cenário de mais valorização e reconhecimento.

Ou seja, a indenização do adicional de fronteira é instrumento essencial ao Policial Penal Federal, já consolidado em atividade afim, por outras forças, fortalecendo sua atuação e servindo como investimento da gestão pública como

política de estado. Diante dos dados apresentados, urge a necessidade de implementação da indenização, devendo o órgão gestor ter ciência das dificuldades de operação de Penitenciárias Federais em cidades afastadas dos grandes centros, inclusive próximas a fronteiras sensíveis do ponto de vista de segurança. Dessa forma, feita essa gestão, é preciso encontrar mecanismos para que se possa minimizar as fragilidades que envolvem o corpo efetivo de servidores, em seu número e qualidade do serviço prestado, que é diretamente relacionado às dificuldades sociais, econômicas e geográficas dessas regiões.

Depreende-se então, que a fronteira é um ponto de grande complexidade e relevância para a política pública, pois é de suma importância para a segurança do país e suas instituições, além de ser capaz de impedir possíveis violências em sua região, oriundas de outros países, sendo indispensável à defesa nacional.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Número de latrocínios cresce 57,8% em sete anos no Brasil**. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-10/numero-de-latrocinius-cresce-578-em-sete-anos-no-brasil>. Acesso em: 6 fev. 2023.

COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. **Relatório sobre Mulheres Encarceradas**. Disponível em: [tp://www.ajd.org.br/ler_noticia.php?idNoticia=129](http://www.ajd.org.br/ler_noticia.php?idNoticia=129). Acesso em: 30 jan. 2023.

DANTAS, Ivo. Princípios constitucionais e de interpretação constitucional. 1. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1995. p. 86-86.

G1 - GLOBO. **Em MS, PRF apreende 16 toneladas de maconha, recorde do ano no Brasil**. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2022/06/11/em-ms-prf-apreende-16-toneladas-de-maconha-recorde-do-ano-no-brasil.ghtml>. Acesso em: 6 fev. 2023.

GOVERNO FEDERAL. **Recorde histórico de apreensões de drogas marca o Balanço 2021 da PRF RS**. Disponível em: https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias_anteriores/estaduais/rio-grande-do-sul/recorde-historico-de-apreensoes-de-drogas-marca-o-balanco-2021-da-prf-rs. Acesso em: 2 fev. 2023.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICAS CRIMINAIS E PENITENCIÁRIA - CNPCP. **Resolução CNPCP nº 005**, de 28 de agosto de 2014. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/75903231/dou-secao-1-02-092014-pg-26>. Acesso em: 26 jan. 2023.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICAS CRIMINAIS E PENITENCIÁRIA- CNPCP. **Resolução CNPCP nº 004**, de 2011. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/cnpcp>. Acesso em: 8 fev. 2023.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICAS CRIMINAIS E PENITENCIÁRIA. CNPCP. **Resolução CNPCP nº 009**, de 12 de julho de 2006. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/cnpcp>. Acesso em: 7 fev. 2023.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. **Resolução CNPCP nº 001, de 1999**. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/cnpcp>. Acesso em: 1 fev. 2023.

MIRABETE, Julio Fabbrini. **Execução Penal**: comentários à Lei n 7.210. 10. ed. São Paulo: ATLAS, 2002. p. 10-84.

NUNES, Rosana Marques. **A revista íntima como cláusula restritiva de direitos fundamentais no direito do trabalho**. 1. ed. São Paulo: LTR, 2011. p. 62- 62.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Disponível em: http://www.onu-brasil.org.br/documentos_direitoshumanos.php. Acesso em: 7 fev. 2023.

PIOSEVAN, Flávia. **Direitos humanos e o direito constitucional internacional**. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 5-5.

PLANALTO. **Lei Nº 8.069, de 13 de Julho de 1990**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm. Acesso em: 31 jan. 2023.

PLANALTO. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 30 jan. 2023.

PLANALTO. **Decreto-lei Nº 3.689, de 3 de Outubro de 1941**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3689compilado.htm. Acesso em: 3 fev. 2023.

PLANALTO. **Lei Nº 7.210, de 11 de julho de 1984**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/L7210.htm>. Acesso em: 30 jan. 2023.

PRADO, F. L. Z. D. **A ponderação de interesses em matéria de prova no processo penal**. 1. ed. São Paulo: IBCCRIM, 2006. p. 7-11.

RONDONIA AO VIVO. **Preocupante**: Rondônia tem duas entre as cinco cidades mais violentas do país. Disponível em: <https://www.rondoniaovivo.com/noticia/geral/2022/06/29/preocupante-rondonia-tem-duas-entre-as-cinco-cidades-mais-violentas-do-pais.html>. Acesso em: 6 fev. 2023.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e os direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 9. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2012. p. 18-26.

SBTNEWS. **Polícia Rodoviária Federal bate recorde de apreensão de cocaína.** Disponível em: <https://www.sbtnews.com.br/noticia/policia/208763-policia-rodoviaria-federal-bate-recorde-de-apreensao-de-cocaina>. Acesso em: 1 fev. 2023.

SENADO FEDERAL. **Projeto de Lei n. 480/2013.** Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/140938>. Acesso em: 30 jan. 2023.

UOL. **Limites da revista corporal no âmbito do sistema penitenciário.** Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp>. Acesso em: 2 fev. 2023.