

# LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO DE DROGAS ILÍCITAS NO BRASIL: UMA REVISÃO SISTEMÁTICA DA LITERATURA

Stephanie Pagliarini (stephaniepagliarini@gmail.com)  
Fabiane Cristina Brand (fabiane.brand@bento.ifrs.edu.br)  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul - Campus Bento  
Gonçalves

## RESUMO

Entende-se por Logística de Distribuição, o processo de deslocamento de um produto, desde o seu ponto de coleta até a entrega para o consumidor final. Para que a Cadeia de Suprimentos esteja completa, é necessário compreender quais as funções estratégicas mais adequadas para a utilização dos Canais de Distribuição. O enfoque deste estudo é acerca da Logística de Distribuição de drogas no Brasil. Para isso, o presente estudo busca responder: de que forma ocorre a Logística de Distribuição de drogas ilícitas no Brasil? Visando respondê-la, o objetivo principal do estudo é identificar como ocorre a Logística de Distribuição de drogas ilícitas no Brasil. A metodologia de pesquisa é de natureza qualitativa e descritiva, com uso da técnica de Revisão Sistemática da Literatura (RSL), onde foram analisados sete artigos sobre o tema de estudo. Como resultado, constatou-se que a Região Norte do Brasil possui destaque na logística de distribuição de drogas em território brasileiro e verificou-se que na Região Sudeste, tem-se a presença das duas principais organizações criminosas brasileiras que regem as dinâmicas comerciais de drogas no estado de São Paulo e do Rio de Janeiro. Identificou-se que o Brasil possui duas rotas principais de entrada e saída de drogas ilícitas: a Rota Amazônica e a Rota Caipira e os modais de transporte utilizados são o aéreo, o aquaviário e o rodoviário. Para além das evidências apresentadas, destaca-se que a cidade Manaus assume posição de destaque na Logística de Distribuição de drogas no Brasil, pois é a cidade que recebe um grande volume de drogas a serem distribuídas tanto para o mercado interno como para a distribuição no continente europeu e africano. A limitação encontrada neste estudo é a análise da distribuição de uma droga ilícita específica - a cocaína. Como sugestões de trabalhos futuros, aponto a ampliação dos tipos de drogas a serem estudadas, para maior compreensão da logística de distribuição de drogas em território brasileiro, considerando-se os outros tipos de drogas ilícitas, supõe-se terem distintos canais de distribuição.

**Palavras-chave:** Rotas de entrada e saída de drogas; Modais de Transporte; Organizações Criminosas.

## 1 INTRODUÇÃO

Este estudo propõe-se a analisar as operações logísticas relacionadas à distribuição de drogas ilícitas no Brasil. Para elucidar o tema a ser apresentado, inicia-se com definições de autores que convergem entre si, ao apresentar um olhar sobre o que é Logística. Para Ballou (2006), a Logística compreende todo o processo de planejar, implementar e controlar as mercadorias, desde seu ponto de origem, buscando a satisfação do cliente. Rosa (2014) acrescenta que, além dos objetivos de custo e entrega, o fator humano e ambiental também é necessário para a realização completa do ciclo. Em sequência, tem-se o conceito de Di Serio et al. (2007, p.129) sobre a Cadeia de Suprimentos na Logística, que a definem como:

parte do processo que planeja, implementa e controla o fluxo e armazenamento de produtos, serviços e a informações relacionadas, desde o ponto de origem até ponto de consumo, de modo a atender às necessidades dos consumidores, de forma eficiente e eficaz...

Cabe mencionar que, no conjunto de operações logísticas, encontra-se também a Logística de Distribuição, sendo esta o foco deste estudo. A Logística de Distribuição, de acordo com Novaes (2007), aponta os meios necessários para a realização de operações de deslocamento e entrega de produtos e serviços até o consumidor final. Para a contextualização do emprego do termo Organizações, que é apresentado no decorrer deste estudo, é utilizado Chiavenato (2004) como referência.

Por sua vez, os dados estatísticos sobre o consumo de drogas no mundo, é embasado no relatório divulgado pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) e para os dados no Brasil, através da Fundação Fiocruz (2019) do *site* do Ministério da Educação (2024). Os números relativos às apreensões no Brasil provém do *site* do Ministério de Justiça e Segurança Pública (2023).

Cabe ressaltar que, através de levantamento da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), desenvolvido por Junqueira e Rodrigues (2018), tem-se como constatação que o Brasil é o segundo maior consumidor de cocaína e derivados do mundo, ficando atrás somente dos Estados Unidos. Estes dados corroboram com os apresentados pelo Ministério da Saúde (2022) e do SUS (Sistema Único de Saúde), em que, no ano de 2021, atendimentos a pessoas com transtornos mentais oriundos do uso de drogas e álcool registraram um aumento de mais de 12% em relação ao ano de 2020.

Diante do exposto, o estudo busca responder: de que forma ocorre a Logística de Distribuição de drogas ilícitas no Brasil? Visando respondê-la, o objetivo principal do estudo é identificar como ocorre a Logística de Distribuição de drogas no Brasil. Para alcançar este objetivo, foram propostos os seguintes objetivos específicos: a) verificar, na literatura, quais as rotas de entrada e saída de drogas ilícitas no Brasil; b) apontar modais de transporte utilizados para viabilizar essa distribuição de drogas ilícitas; c) examinar como ocorrem as operações de transporte e venda de drogas ilícitas no Brasil.

O estudo justifica-se, pois poderá ser utilizado tanto para a identificação de novas rotas de entrada e saída de drogas no Brasil, como para o âmbito social, considerando-se o consumo de drogas, no contexto brasileiro, como um problema de saúde pública, como destaca Freitas Sousa (2021). Ele também poderá nortear estratégias que auxiliem no controle da entrada de drogas no Brasil; conforme opções identificadas nos estudos de Sousa e Pfrimer (2021); Pfrimer e Motta (2021); Freitas Sousa (2021) e Carvalho Junior (2023).

Para o alcance dos objetivos propostos, a técnica de pesquisa utilizada foi a Revisão Sistemática da Literatura (RSL), em que, observou-se, nos estudos revisados, a relevância de

análise de uma droga ilícita específica - a cocaína. A partir desta constatação, o termo drogas, nos resultados apresentados, é remetido somente a este tipo. Isso constitui, portanto, uma limitação encontrada no desenvolvimento da presente pesquisa.

Acerca das análises dos artigos pesquisados sobre a Logística de Distribuição de drogas ilícitas no Brasil sob o olhar das regiões apresentadas, os autores convergem ao apontar as fragilidades que a Região Norte do país apresenta em relação à entrada de drogas ilícitas devido a suas faixas de fronteira com países produtores. Ainda, identifica-se a similaridade na estrutura de operação entre Canais de Distribuição Comuns e os Canais de Distribuição utilizados para a movimentação de drogas ilícitas. Fatores que abarque a atuação das Organizações Criminosas (OCs) no Brasil, como a influência direta na utilização de rotas de entrada e saída de drogas e de modais e meios de transporte, são também referenciados e, no contexto de venda de drogas no Brasil, fragmenta-se a análise para os estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

Como apresentado anteriormente, os autores dos artigos selecionados na RSL, tratam da distribuição de uma droga ilícita específica - a cocaína; assim, limitando o estudo quanto ao entendimento da distribuição de drogas no país de forma mais ampla, isto é, considerando-se os outros tipos de drogas ilícitas, que se supõe ter distintos canais de distribuição. Acerca da limitação deste estudo, para trabalhos futuros será necessária a ampliação dos tipos de drogas a serem estudadas, para maior compreensão da Logística de Distribuição de drogas em território brasileiro.

Este estudo está organizado, a partir da introdução, com a sequência do referencial teórico elaborado acerca de conceitos relevantes para elucidar o tema proposto nesta pesquisa. A seguir, apresenta-se a metodologia empregada, sucedida pela análise e discussão de dados e, por fim, as considerações finais.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 Logística de Distribuição**

De acordo com Novaes (2007), a Logística de Distribuição é responsável pelas operações de deslocamento de produtos acabados ou pré-acabados até o ponto de entrega ao consumidor final, mantendo, como foco, os meios necessários para a realização da atividade. Sob este aspecto, as áreas de Logística (responsável pela movimentação) e a de Marketing (responsável pela divulgação), se unem para proporcionar ao consumidor final uma melhor experiência. Novaes (2007) aponta, ainda, como forma de distribuição física, a presença de operadores de veículos de transporte, armazéns, depósitos, equipamentos para locomoção de produtos, entre outros. Para que ocorram estas operações, são utilizados Canais de Distribuição definidos pelo Marketing. Esses canais apresentam intermediários entre o fabricante e o consumidor final, como o caso de atacadista ou distribuidor e os varejistas, e reproduzem, sequencialmente, a troca de posse dos produtos até o

consumidor final.

Para definir as melhores estratégias de Distribuição, é necessário analisar os impactos que as operações logísticas podem acarretar. De acordo com Kotler e Keller (2006), para as empresas, é difícil alterar os Canais de Distribuição com frequência, o que resulta em canais fixos por bastante tempo. No entanto, as estruturas de Canais de Distribuição, com o aumento de competitividade exigida pelo mercado, buscam cada vez mais um canal que mantenha a confiança no serviço prestado, bem como a agilidade necessária para atender aos consumidores (Kotler; Keller, 2006). Com a finalidade de maximizar os seus recursos, os produtores utilizam intermediários no processo, como a presença de varejistas, para que seus produtos alcancem de forma mais eficiente o consumidor final (Novaes, 2007).

Novaes (2007, p.127) relata que:

As principais situações observadas no processo de distribuição são: a) o fabricante abastece diretamente as lojas e varejos; b) o fabricante abastece seus próprios depósitos ou centros de distribuição e, a partir desses pontos, abastece as lojas de varejo; c) o fabricante abastece os centros de distribuição do varejista que, por sua vez, abastece as lojas; d) o fabricante abastece os depósitos do atacadista ou distribuidor que, por sua vez, abastece as lojas; e) o fabricante distribui seus produtos para o centro de distribuição do operador logístico, que posteriormente faz as entregas às lojas de varejo; f) o fabricante entrega o produto diretamente no domicílio do consumidor final

Sob esta perspectiva de Novaes (2017), tanto os objetivos como a função dos Canais de Distribuição não são limitados a um modelo fixo, mas adaptáveis à necessidade de cada empresa. Para isso, os pontos de observação podem se basear na disponibilidade do produto, visando atender à demanda necessária para o pedido do cliente, potencializando as vendas por meio de colaboração entre fabricante e varejista, bem como, entre os participantes da Cadeia de Suprimentos. Levando, assim, garantir os acordos estabelecidos entre as partes e manter a troca de informações de forma clara, concisa e precisa.

Com base em Bonatto (2016), para que as empresas possam perpetuar suas negociações, a Cadeia de Suprimentos exerce um papel fundamental. Com o objetivo de expandir seus territórios de atuação, as Cadeias de Suprimentos acabam se diversificando e, muitas vezes, tomando rumos de abrangência internacional. Cabral et. al. (2023) convergem com Bonatto (2016) ao apontar que esta expansão traz consequências não somente financeiras, mas alterações sociais, políticas, econômicas e espaciais.

A etapa de transporte presente na Logística de Distribuição, de acordo com Rodrigues (2010) e Dias (2012), é a fase do processo logístico onde agrega-se valor ao produto, pois são definidas a disponibilidade de entrega, tempo e também a quantidade correta a ser entregue ao consumidor. O sistema de transporte é constituído pelos Modais de Transporte, que têm como função a ligação entre as vias de transporte e as vias de movimentação e, também, pelos meios de transporte utilizados entre os pontos de recebimento e distribuição dos produtos.

Observa-se que a Logística de Distribuição pode ser utilizada tanto em Organizações de nível formal como de nível informal. Com base em Chiavenato (2004), uma organização é constituída por um propósito ou finalidade, é composta por pessoas (sendo estas responsáveis pela área operacional e tática), além de apresentar uma estrutura organizacional e possuir tecnologia para realizar os processos que envolvem a produção ou serviço oferecido pela empresa.

Além da compreensão sobre transporte, a fim de embasar a continuidade dos termos a serem utilizados no decorrer desta pesquisa, é importante conhecer os modais utilizados para a movimentação dos produtos em um canal de distribuição. Com base em Rodrigues (2010) e Dias (2012), os modais de transporte são classificados por suas vias de utilização; sendo vias naturais, nomeados de Modal Aquaviário (Hidroviário e Marítimo) e também de Modal Aéreo; ou por vias construídas, denominados de Modal Rodoviário, Modal Ferroviário e Modal Dutoviário.

## **2.2 Logística de Distribuição de Drogas Ilícitas no Brasil**

Antes mesmo do entendimento sobre Logística de Distribuição de drogas ilícitas no Brasil, a própria diferenciação entre seus tipos deve ser conhecida. De acordo com a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), as drogas podem ser divididas em dois grupos: as drogas lícitas e as ilícitas. As drogas lícitas são aquelas em que o consumo é permitido por lei, como o álcool e o cigarro. Já as drogas ilícitas, são aquelas em que o consumo é legalmente proibido, como a cocaína, maconha e drogas sintéticas.

A partir do conceito de Organizações estabelecido por Chiavenato (2004), pode-se caracterizar, no contexto deste estudo, que a Logística de Distribuição de drogas ilícitas no Brasil é composta por Organizações de nível informal, sendo estas representadas pelo Narcotráfico e OCs já consolidadas no território brasileiro (Sousa; Pfrimer, 2021). O Narcotráfico, de acordo com Cabral et al. (2023), ocorre desde a década de 1990, e constantemente busca novas redes de transporte: seja por meio de rodovias, aeroportos, hidrovias e portos; ficando evidente que as OC's propiciam a entrada de drogas ilícitas no Brasil.

Junqueira e Rodrigues (2018) apontam que a grande facilidade de inserção no território ocorre pela localização geográfica na qual o país se encontra, pois sua vasta extensão faz fronteira com dez estados internacionais e, especificamente, com os países produtores da folha de coca, como Colômbia, Peru, Bolívia e Paraguai. Para Rodrigues e Esteves (2017), o Brasil está no caminho de entrada de ilícitos, em especial da cocaína, por meio dos modais hidroviário e marítimo, utilizando-se da estrutura dos portos. Esta rota acaba por facilitar não somente a entrada, como também a distribuição de ilícitos. Ao expor essas vulnerabilidades, o território brasileiro torna-se muito atrativo para os traficantes sul-americanos.

Bonatto (2016) complementa que os meios marítimos compreendem um alto índice de transporte de cargas e, somando-se à falta de fiscalização com o alto número de contêineres que

passam pelos portos, este modal tornou a Cadeia de Suprimentos insegura. Cabral et al. (2023) destacam a saturação dos portos da Região Sudeste e indicam portos da Região Sul como rotas de entrada de ilícitos no território brasileiro. O Porto do Rio Grande está em grande visibilidade, devido ao aumento de apreensões e, possivelmente, a rearticulação de OCs.

### **2.3 Impactos Sociais das Drogas Ilícitas no Brasil**

De acordo com o Ministério da Educação (2024), a Organização Mundial da Saúde (OMS) classifica como doença a dependência de drogas lícitas ou ilícitas, que, por sua vez, acarreta em malefícios tanto para os usuários, como para a sociedade em um todo. Do ponto de vista de Procópio Filho e Vaz (1997), a dependência química agrega ciclos de informalidade de empregos, aumento no número de desemprego e também dos índices de criminalidade.

Dados apresentado pelo Ministério da Educação (2024), com base no Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC), apontam que, em 2020, aproximadamente 284 milhões de pessoas no mundo, com faixa etária entre 15 e 64 anos, tendo como maioria pessoas do gênero masculino, fizeram uso de alguma droga ilícita. Estes números refletem que cerca de uma a cada 18 pessoas nessa faixa etária fez uso de drogas ilícitas, o que eleva em 26% a relação entre o ano de 2010, quando o número estimado era de 226 milhões de pessoas.

Os dados mundiais demonstrados em relatório pelo UNODC (2023), no ano de 2023, apresentam como forma de alerta a convergência de crises e a contínua expansão dos mercados de drogas ilícitas. Esses dados revelam um aumento no uso de drogas injetáveis no mundo, sendo, no ano de 2021, correspondente a 18% maior que os dados obtidos no relatório de 2020, caracterizando aproximadamente 13,2 milhões de pessoas. O estudo afirma que, entre os fatores observados, a ineficiência nos serviços de tratamento, o alto número de pessoas em situação de crise humanitária e o aumento no número de indivíduos que sofrem de algum transtorno associado ao uso de drogas fazem com que estes números cresçam exponencialmente.

No Brasil, de acordo com Freitas Sousa (2021), Pfrimer e Motta (2021) e Carvalho Junior (2023), o consumo de drogas é ascendente em cidades interioranas da Região Sudeste, em virtude da alta quantidade de drogas escoadas principalmente para o estado de São Paulo, sob influência hegemônica de atuação da organização criminosa paulista. Ainda, a exploração da Região Amazônica, com base em Parente (2020), Freitas Sousa (2021) e Sousa e Pfrimer (2021), expõe também a fragilidade dessa região em níveis de fiscalização e monitoramento das faixas territoriais.

Segundo informações da Fundação Fiocruz (2019) juntamente com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Instituto Nacional de Câncer (Inca) e a Universidade de Princeton, nos EUA, o estudo mais recente sobre o uso de drogas no Brasil é apresentado por meio do III Levantamento Nacional sobre o Uso de Drogas pela População Brasileira, publicado em 2017. Este estudo ocorreu no período de maio a outubro de 2015, quando os pesquisadores entrevistaram 17

mil pessoas, com idade entre 12 e 65 anos, em todo o território brasileiro de forma domiciliar. Contudo, a pesquisa não foi capaz de incluir pessoas que são usuárias e não se encontram regularmente domiciliadas ou que estejam em situação de rua, abrigos ou em presídios.

Os dados revelam que 3,2% dos brasileiros usaram substâncias ilícitas nos 12 meses anteriores à pesquisa, o que equivale a 4,9 milhões de pessoas. Esse percentual é maior entre os homens: 5% (entre as mulheres, fica em 1,5%). E também entre os jovens: 7,4% das pessoas entre 18 e 24 anos haviam consumido drogas ilegais no ano anterior à entrevista. A substância ilícita mais consumida no Brasil é a maconha: dos entrevistados na faixa de 12 a 65 anos, 7,7% já fizeram uso desta droga pelo menos uma vez na vida; a segunda droga ilícita mais consumida é a cocaína em pó, representando 3,1% e o uso de *crack* ou similares corresponde a 0,9% dos entrevistados.

Os dados divulgados pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública (2023) acerca de apreensões de drogas ilícitas no território brasileiro por meio da Força Nacional de Segurança Pública, nos seis primeiros meses de 2023, destacam a quantidade expressiva de cocaína apreendida. Entre 1º de Janeiro e 10 de Junho de 2023, foram apreendidas 474 Kg de cocaína e 175 Kg de pasta-base, apresentando um aumento de 92% em relação à soma de tudo o que foi apreendido nos 12 meses de 2022. No ano de 2022, a apreensão de cocaína foi de 215 Kg e 123 Kg de pasta-base. Já a apreensão de maconha, também no período representado entre 1º de Janeiro e 10 de Junho de 2023, foi um total de 3 mil Kg, superando todo o ano de 2022, quando foram apreendidos 1,3 mil Kg.

Já as apreensões realizadas por meio da Polícia Rodoviária Federal (PRF), também com os dados obtidos por meio do Ministério da Justiça e Segurança Pública (2023), apontam que, em Fevereiro de 2023, a PRF realizou a maior apreensão de cocaína da história, apreendendo 1.860 Kg da droga no município de Sidrolândia, no Mato Grosso do Sul. A droga estava sendo transportada em um caminhão, onde foram utilizados cães farejadores para a localização exata da droga. Somente esta apreensão gerou um prejuízo estimado de R\$ 354 milhões para o Crime Organizado. Nos cinco primeiros meses de 2023, a PRF apreendeu 20.450 Kg de cocaína e 158.249 Kg de maconha nas estradas brasileiras.

Atualmente, a Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), entre as várias operações contra o tráfico de drogas no Brasil, tem em atuação a Operação Horus, que visa coibir o Crime Organizado, bem como a entrada e saída de ilícitos nos, aproximadamente, 17 mil km de fronteira terrestre brasileira. Por meio desses territórios fronteiriços, de 1º de Janeiro a 31 de Maio de 2023, foram apreendidos 171 mil Kg de drogas, gerando cerca de R\$ 1,1 bilhão de prejuízo para as OCs. Já a Polícia Federal (PF), atua também na retirada de substâncias ilícitas das ruas. Entre os meses de janeiro e maio de 2023, a PF apreendeu 36 mil Kg de cocaína e 251 mil Kg de maconha. Em maio de 2023, a PF também auxiliou na Operação Novos Rumus, que tinha como objetivo desarticular um grupo criminoso responsável pelo tráfico de cocaína por meio de embarcações até a

Europa. Esta operação resultou na apreensão de mais de 1,4 mil Kg de cloridrato de cocaína somente no Estado do Rio de Janeiro.

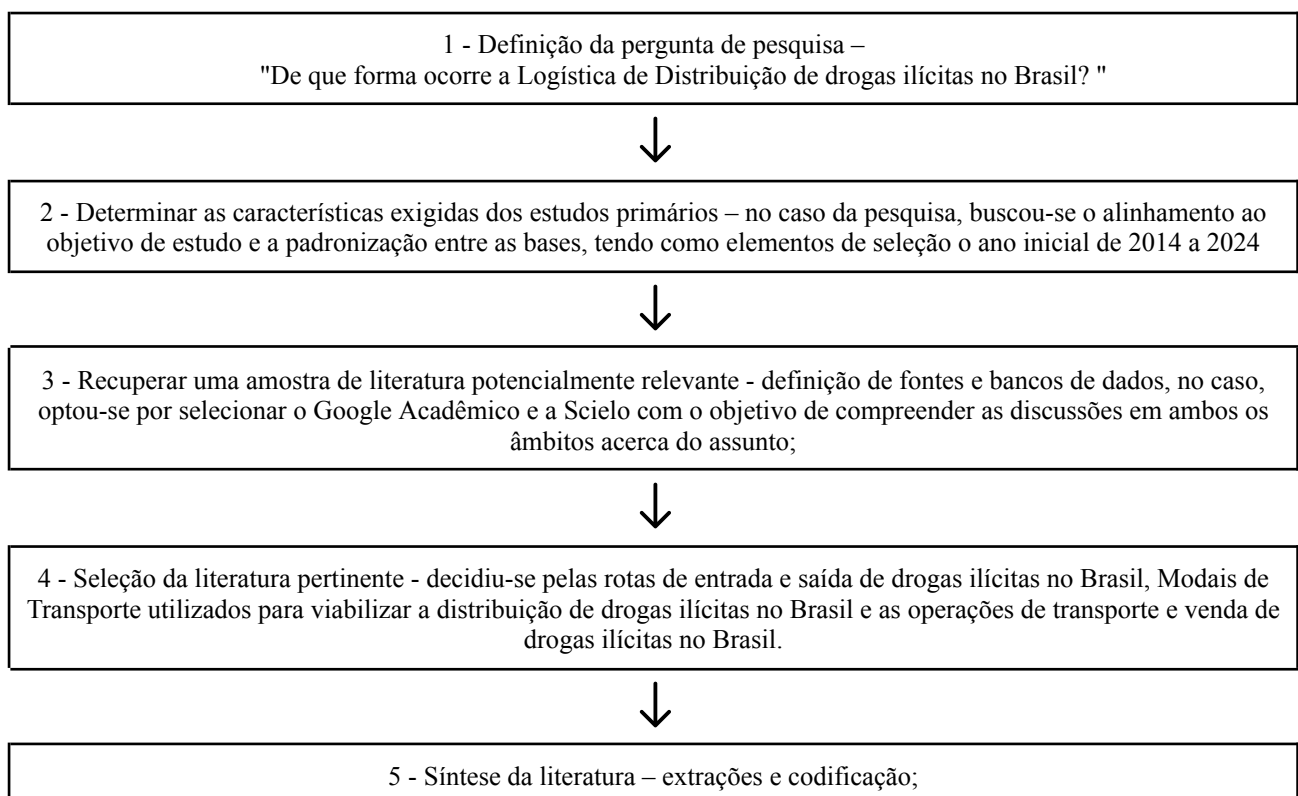
### 3 MÉTODO

A Metodologia Científica estabelece uma série de regras pelas quais o pesquisador poderá conduzir uma pesquisa com base em dados confiáveis. A pesquisa proposta é de caráter qualitativo, caracterizando-se como descritiva. De acordo com Silva (2015), a pesquisa qualitativa busca compreender os dados apresentados através dos participantes por meio entrevistas, comentários e relatos. Ela também é de cunho descritivo pois aborda quatro aspectos: descrição, análise, registros e interpretação de fenômenos atuais.

Para o alcance dos objetivos propostos, a técnica de pesquisa utilizada foi a Revisão Sistemática da Literatura (RSL). Esta, constitui uma abordagem metodológica que ajuda a vislumbrar a construção de conhecimento em determinado campo de estudo e oferece direcionamentos para futuras pesquisas, o que possibilita o desenvolvimento da teoria (Tranfield; Denyer e Smart, 2003).

A RSL é uma modalidade de pesquisa em si, mas que pode constituir etapa de pesquisa para estudos complexos. A pesquisa em questão seguiu a metodologia de Sauer e Seuring (2023), contemplando seis passos e também é apresentada na Figura 1:

**Figura 1:** Desenho de Pesquisa





6 - Relatar os resultados, ou seja, estrutura do estudo, apresentação de quadro teórico e discussão das contribuições

Fonte: Elaborado pelas autoras com base em Sauer e Seuring (2023)

A partir do que foi exposto, sobre leituras e buscas prévias realizadas sobre o assunto estudado, foram definidas palavras-chave para a busca voltadas à questão de pesquisa. Foram escolhidas duas bases de dados: o Google Acadêmico e a Scielo, dadas as suas relevâncias de pesquisa no meio acadêmico e facilidade de acesso (Editora Dialética, 2024). Definidas as bases, as palavras-chave selecionadas, em português, foram: “logística de distribuição de drogas ilícitas no Brasil” e “tráfico de drogas” como uma unidade de busca, e, na sequência, “modais de transporte”, “transporte irregular” e “narcotráfico brasileiro”. Com isso, a chave de busca se apresentou da seguinte forma: (logística de distribuição de drogas ilícitas no Brasil) OR (tráfico de drogas) AND (modais de transporte) OR (transporte irregular) OR (narcotráfico brasileiro). Assim, cada um dos termos de uma unidade foi ‘cruzado’ com cada um dos termos da segunda unidade.

A pesquisa inicial obteve um resultado total de 178 títulos (90 na Scielo e 88 no Google Acadêmico). Nessa primeira busca, as palavras-chave foram pesquisadas em todo o corpo dos documentos nas duas bases de dados, entre os dias 19 de maio e 19 de junho de 2024.

**Tabela 1:** Dados de pesquisa primária

Base de Dados	Critério de Escolha da Base	Palavras - Chave	Chave de Busca	Resultados
Google Acadêmico	Relevância de pesquisa no meio acadêmico e facilidade de acesso.	“logística de distribuição de drogas ilícitas no Brasil”, “tráfico de drogas”, “modais de transporte”, “transporte irregular”, “narcotráfico brasileiro”	(logística de distribuição de drogas ilícitas no Brasil) OR (tráfico de drogas) AND (modais de transporte) OR (transporte irregular) OR (narcotráfico brasileiro).	88
Scielo	Relevância de pesquisa no meio acadêmico e facilidade de acesso.	“logística de distribuição de drogas ilícitas no Brasil”, “tráfico de drogas”, “modais de transporte”, “transporte irregular”, “narcotráfico brasileiro”	(logística de distribuição de drogas ilícitas no Brasil) OR (tráfico de drogas) AND (modais de transporte) OR (transporte irregular) OR (narcotráfico brasileiro).	90

Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

Para refinar a busca, foram aplicados alguns critérios iniciais de inclusão e exclusão: (i) anos de publicação, buscando unificar a busca entre as bases (2014-2024) e excluindo os demais; (ii) tipos de documentos, buscando apenas artigos (artigos teóricos, artigos em revisão, artigos de conferências); (iii) pesquisa, buscando as palavras-chave, em todos os campos dos documentos; (iv) idioma, selecionando apenas artigos em Português; v) tipo de fonte, com a seleção restrita ao acesso aberto. Após esse refinamento da busca, restaram apenas 28 títulos (15 da Scielo e 13 do Google Acadêmico), com as mesmas palavras e junções citadas anteriormente. Em seguida, foi realizada a conferência de possíveis artigos repetidos nas buscas entre as plataformas. A partir de então, foram lidos todos os resumos e selecionados sete artigos que correspondiam de forma mais clara aos objetivos do estudo, para leitura na íntegra e análise da RSL deste estudo – (dois da Scielo e cinco do Google Acadêmico). A análise de dados e discussão dos resultados é apresentada na Seção 4.

**Tabela 2:** Refinamento de dados

<b>Critérios de Inclusão</b>	<b>Critérios de Exclusão</b>	<b>Base de Dados</b>	<b>Resultados após a aplicação de critérios</b>	<b>Resultados que correspondiam ao objetivo do estudo</b>
<b>Ano de Publicação</b> 2014-2024	Antes de 2014			
<b>Tipos de Documento</b> Artigos teóricos, artigos em revisão, artigos de conferências	Livros, capítulos de livros, Trabalhos de Conclusão de Curso, Teses	Google Acadêmico	13	5
<b>Pesquisa</b> Em todos os campos		Scielo	15	2
<b>Idioma</b> Português	Outros Idiomas			
<b>Tipos de Fonte (source type)</b> Seleção restrita ao acesso aberto	Acesso Restrito			

Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

#### 4 ANÁLISE DE DADOS E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Com base nos sete artigos selecionados, a Tabela 3 apresenta uma relação entre os artigos e seus respectivos autores, bem como uma caracterização geral de dados extraídos dos artigos selecionados, apresentados na Tabela 4. Mediante uma análise descritiva qualitativa, as informações relevantes foram ilustradas por meio de quadros e gráficos feitos no Google Planilhas.

**Tabela 3:** Artigos relacionados com seus autores

RELAÇÃO ENTRE ARTIGOS E AUTORES	
<b>ANOS DE PUBLICAÇÃO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2021 contendo três artigos; 2023, 2020, 2018 e 2017 com um artigo em cada um dos anos. Dentre os sete artigos selecionados, não foram localizados artigos publicados no ano de 2024, 2022, 2019, 2016, 2015 e 2014.</li> </ul>
<b>MEIOS EM QUE FORAM PUBLICADOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Três artigos foram publicados no Portal de Revistas da USP, um em Escola Técnica de Defesa, um em Escola Técnica de Segurança e um pela Revista da Escola de Guerra Naval.</li> </ul>
<b>ATUAÇÃO DOS AUTORES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seis são oriundos de Universidades Federais, sendo três do Estado de Goiás, dois do Estado do Rio de Janeiro e um do Estado do Ceará.</li> </ul>
<b>TEMAS RELEVANTES AO ESTUDO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>VENDA</b> = Menezes (2018); Hirata e Grillo (2017); Sousa e Pfrimer (2021); Pfrimer e Motta (2021); Parente (2020); Carvalho Junior (2023)</li> <li><b>ARMAZENAGEM</b> = Menezes (2018); Hirata e Grillo (2017)</li> <li><b>TRANSPORTE</b> = Sousa e Pfrimer (2021); Pfrimer e Motta (2021); Freitas Sousa (2021); Carvalho Junior (2023); Parente (2020)</li> <li><b>MODAIS</b> = Sousa e Pfrimer (2021); Pfrimer e Motta (2021); Freitas Sousa (2021); Carvalho Junior (2023)</li> <li><b>ROTAS</b> = Sousa e Pfrimer (2021); Pfrimer e Motta (2021); Freitas Sousa (2021); Carvalho Junior (2023); Parente (2020)</li> </ul>

Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

**Tabela 4:** Artigos selecionados na RSL

ARTIGO	MÉTODO	TEMAS RELEVANTES AO ESTUDO DAS AUTORAS	FOCO DO ARTIGO	IDEIAS- CHAVE PARA O ESTUDO DAS AUTORAS	CONTEXTO	CONTRIBUIÇÕES DO ESTUDO
MENEZES, P. V. Monitorar, negociar e confrontar: As (re)definições na gestão dos ilegalismos em favelas "pacificadas". Tempo Social, Revista de Sociologia da USP, v. 30, n. 3, p. 191-216, 2018.	Pesquisa Etnográfica	Venda   Armazenagem	Após a entrada das UPP's, como foi organizado o comércio de drogas ilícitas no Rio de Janeiro	Comércio Varejista, Adaptação, Estratégias, Armazenamento, Atores Envolvidos, Território	A análise voltada para o estado do Rio de Janeiro, na inserção do programa do governo do estado em favelas mudou a forma como a caracterização do crime funcionava naquelas regiões. A falta de informações no momento inicial da implantação do projeto, trouxe dúvidas não somente para moradores e traficantes, mas para a própria polícia em si. A necessidade de adequação ao "novo normal" precisou ser rapidamente implementada.	Este estudo reflete na necessidade constante de reorganização e reestruturação dos traficantes para se manterem no mercado de drogas. A nova demanda de mão de obra e a inclusão assertiva de uso de tecnologias, estratégia de atuação e sistema de vigilância são considerados fatores determinantes para manter o ciclo do tráfico nas favelas, permeando o senso comum de segurança por parte dos policiais. Atualmente, as UPP's perderam sua credibilidade inicial, e hoje, é tido como um projeto ineficiente, sem confiança e de caráter corrupto.

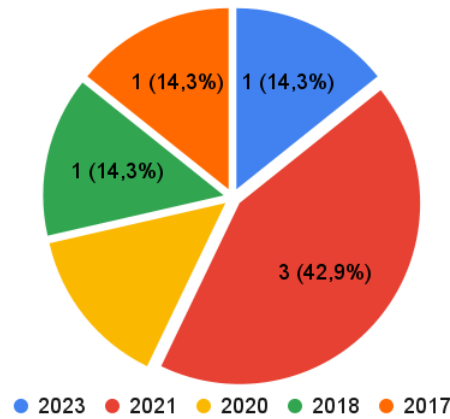
<p>HIRATA, D. V.; GRILLO, C. H. Sintonia e amizade entre patrões e donos de morro: Perspectivas comparativas entre o comércio varejista de drogas em São Paulo e no Rio de Janeiro. Tempo Social, Revista de Sociologia da USP, v. 29, n. 2, p. 75-98, 2017.</p>	<p>Pesquisa de Campo em conjunto com projeto Etnográfico anterior, revisão de literatura</p>	<p>Venda   Armazenagem</p>	<p>Diferença entre o Comércio Varejista de drogas ilícitas no Estado do Rio de Janeiro e São Paulo</p>	<p>Comércio Varejista, Territórios, Cargos Hierárquicos</p>	<p>O estudo é voltado para o espaço das periferias paulistas e favelas cariocas, onde foi apresentado as diferenças e similaridades na forma de hierarquia, nomenclaturas, relações sociais, formato de venda e distribuição de drogas ilícitas. As redes de do varejo de drogas, implicam em pontos de negociação para o funcionamento do comércio.</p>	<p>Este estudo se faz relevante para identificarmos as dinâmicas de funcionamento das organizações criminosas predominantes nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. A compreensão de ambas organizações é importante, pois as duas são citadas em diversos artigos pertinentes ao contexto do tráfico de drogas no Brasil, e também no exterior. Ainda, o artigo elucida a caracterização pré conceituada dos atores envolvidos na prática de comércio de ilícitos</p>
<p>SOUSA, A. S.; PFRIMER, M. H. Narcotráfico na América do Sul: uma análise sobre violência nas redes da cadeia logística do tráfico de drogas na América do Sul (2010 – 2015). Plural, v. 28, n. 2, p. 257–271, 2021.</p>	<p>Cartografia Temática</p>	<p>Transporte   Modais   Venda   Rotas de Entrada</p>	<p>Distribuição e Consumo de drogas ilícitas aumentam o número de violência e letalidade</p>	<p>Produção, Corredores Fronteiriços, Distribuição Atacadista, Comércio Varejista, Redes, Região de Trânsito, Territórios</p>	<p>O estudo demonstra as ligações entre os países produtores de folha de coca, os países de trânsito e os países de consumo. Aborda as rotas mais utilizadas, bem como os modais de transporte necessários para a logística de distribuição e comércio de drogas.</p>	<p>O estudo contribuiu para identificar que a posição geográfica entre países produtores de folha de coca e países de distribuição com rotas marítimas são fatores determinantes para o transporte de drogas ilícitas. As principais Rotas de Entrada no Brasil são por meio da Região Amazônica (local onde serve de rota de trânsito para a distribuição para a Europa), e a Rota Caipira (que tem como objetivo atender a demanda de consumo brasileiro, argentino e recentemente africano). O modal fluvial, é o meio de entrada da droga no Brasil, já que a Amazônica possui vastas áreas de florestas densas e de difícil acesso. Após, o transporte terrestre serve para a transferência da droga até as regiões portuárias, onde então, são despachadas pelas plataformas marítimas. Os processos da cadeia logística, estão em constante mudança, gerados pela necessidade de adaptação dos mercados consumidores.</p>
<p>PFRIMER, M. H.; MOTTA, A. L. C. Ameaças em rede à segurança nacional dos ambientes urbanos à circulação transnacional de ilícitos. Revista da Escola de Guerra Naval, v. 27 n. 1, p. 161-180 (2021).</p>	<p>Pesquisa qualitativa-quantitativa</p>	<p>Rota de Entrada   Modais   Transporte   Venda</p>	<p>Relacionar a territorialidade e adquirida pelas Organizações Criminosas com o aumento da violência</p>	<p>Países Andinos, Transporte, Distribuição Atacadista, Território, Redes de Distribuição, Geografia, Fronteiras, Espaço de Trânsito</p>	<p>O artigo aborda sobre a violência causada pelo tráfico de drogas e as características da Rota Caipira e Rota Amazônica</p>	<p>Este estudo contribui para elucidar a importância do combate ao tráfico de drogas, uma vez que o impacto gerado pela violência, é um fator preocupante. Para além, são apresentadas características sobre a região que contempla as Rotas Caipira e Amazônica, bem como os modais utilizados nestas rotas. Em relação aos modais, o estudo é de grande relevância, haja vista a importância da não generalização dos modais frequentemente utilizados.</p>

<p>FREITAS SOUSA, M.T. O Narcotráfico, o Crime Organizado Internacional, a segurança das hidrovias e recursos estratégicos na Região Amazônica. O que as FA têm a ver com isso? In: Anais XI Enanbed 2021, João Pessoa, PB, 2021.</p>	<p>Pesquisa qualitativa, com narrativa histórica e um estudo de caso</p>	<p>Transporte</p>	<p>Combate ao Narcotráfico na Amazônia</p>	<p>Posição Geográfica, Logística, Redes, RSL, Fronteiras, Espaço de Trânsito</p>	<p>Este estudo apresenta o fluxo de entrada da cocaína no território brasileiro, bem como o escoamento para a exportação.</p>	<p>Este estudo é muito relevante pela riqueza de detalhes sobre os fluxos de movimentação de cocaína do território brasileiro. Ainda, apresenta o conceito de internacionalização das organizações criminosas no território brasileiro, a fim de demonstrar a amplitude e adaptabilidade da rede de tráfico de drogas. Não obstante, um olhar sobre os fatores que culminam para a baixa efetividade nas operações, indicam a necessidade de recursos financeiro e investimentos para o combate ao tráfico.</p>
<p>CARVALHO JUNIOR, J. R. A. Adaptação das Rotas de Ilícitos Transnacionais frente a choques nas suas cadeias de Abastecimento: trabalho de conclusão de curso, 2023. 44 f. Trabalho apresentado à Escola Superior de Defesa, como exigência parcial para obtenção do título de Especialista em Altos Estudos em Defesa, Brasília, 2023.</p>	<p>Análise Geoespacial, experimento natural e estudo de caso</p>	<p>Venda   Transporte</p>	<p>Redes de Abastecimento de ilícitos na Rota Caipira e na Rota dos Solimões</p>	<p>Redes, Adaptação, Covid 19, Faturamento, RAIT, Logística, Pistas de Voo, Mudança dos Modais</p>	<p>O estudo apresenta um panorama das características demográficas e geográficas na qual o Brasil está inserido, bem como um novo olhar no contexto dos canais de distribuição comuns, para os voltados para as drogas.</p>	<p>A contribuição deste estudo, para os autores, foi de extrema relevância para o alcance dos objetivos propostos, uma vez que elucidou como é possível aplicar as operações logísticas, para além do transporte considerado comum (de mercadorias, por exemplo). Em complemento às evidências apresentadas pelo autor do estudo, é demonstrado como a pandemia de covid 19 também afetou o tráfico de drogas; seja na restrição de circulação e consequentemente a diminuição de lucros obtidos pelas organizações criminosas, seja pela necessidade de adaptação ao cenário imposto. Ainda, os dados sobre a necessidade do modal aéreo para a completa movimentação de drogas para o estado do Rio de Janeiro e São Paulo, deixam em evidência a prevalência e autoridade que os dois principais grupos criminosos brasileiros exercem sobre a dinâmica do comércio de drogas no Brasil e também internacionalmente.</p>
<p>PARENTE, F. V. V. Narcotráfico na Amazônia: Um desafio para a defesa nacional: trabalho de conclusão de curso - artigo. 2020. 31 f. Trabalho apresentado como exigência parcial para a obtenção do certificado de Especialista em Altos, Escola Superior de Guerra - Campus Brasília, (2020).</p>	<p>Pesquisa exploratória com análise de artigos já publicados, dados secundários e entrevistas</p>	<p>Modais   Transporte   Venda</p>	<p>Combate ao Narcotráfico na Fronteira da Amazônia</p>	<p>Modal Marítimo, Países Andinos, Posição Geográfica, Comércio, Costumes</p>	<p>Este artigo apresenta a adaptabilidade e inovações na qual as organizações criminosas possuem para se adaptarem ao ambiente na qual estão inseridos.</p>	<p>Com este estudo, uma visão para além do previamente conhecido, trás a grande capacidade de reinvenção na qual as organizações criminosas detém para manterem-se ativas conforme a mudança de cenário, quando tratando-se de modais e meios de transporte para a movimentação da cocaína. Em consonância, é apresentado fatores que contribuem para a falta de efetividade no combate ao tráfico de drogas, bem como apresentando a Região Amazônica, como ponto de fragilidade nacional e internacional, tratando-se da entrada de drogas na região.</p>

Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

A Figura 2 mostra o número de publicações entre os anos de 2014 e 2024. A partir da sua representação, é possível perceber que o ano de 2021 apresentou o maior número de artigos, totalizando três, seguidos pelos anos de 2023, 2020, 2018 e 2017 com um artigo em cada um dos anos. Dentre os sete artigos selecionados, não foram localizados artigos publicados no ano de 2015, 2016, 2019, 2022 e 2024.

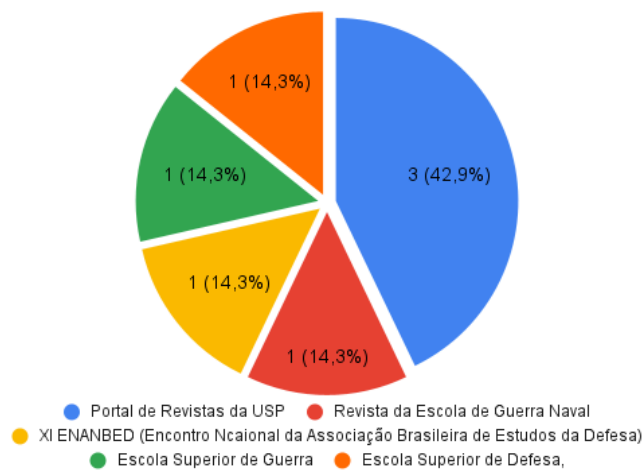
**Figura 2:** Comparativo do ano com a quantidade de publicações



Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

A Figura 3 mostra que, dos sete artigos selecionados, três artigos foram publicados no Portal de Revistas da USP (Universidade de São Paulo), um em Escola Técnica de Defesa, um em Escola Técnica de Segurança e um pela Revista da Escola de Guerra Naval.

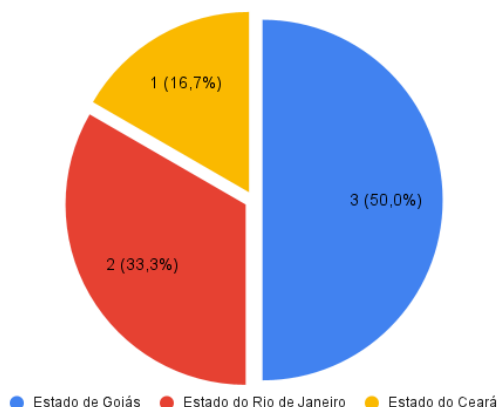
**Figura 3:** Comparativo dos meios de publicações



Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

A Figura 4, por sua vez, mostra que, dos nove autores citados nos artigos estudados, seis são oriundos de Universidades Federais, sendo três do Estado de Goiás, dois do Estado do Rio de Janeiro e um do Estado do Ceará.

**Figura 4:** Comparativo das Universidades Federais por Estado



Fonte: Elaborado pelas autoras (2024)

Em relação ao total de publicações, percebe-se que 2021 foi o ano com maior número de artigos, e que a maioria dos autores são de Universidades Federais. A partir da RSL, observou-se, nos estudos revisados, a relevância de análise de uma droga ilícita específica - a cocaína. A partir desta constatação, o termo drogas, nos resultados apresentados, é remetido somente a este tipo. Isso constitui, portanto, uma limitação encontrada no desenvolvimento da presente pesquisa.

Dados apresentados pela *National Science Foundation* (NSF) demonstram que o comércio envolvendo ilícitos no mundo, anualmente, movimentam entre 1,6 a 2,2 trilhões de dólares (NSF, 2020). Para Sousa e Pfrimer (2021), os derivados da folha de coca são muito lucrativos, pois seus processos de produção não necessitam de alto nível tecnológico e, ao serem comercializados fora do país de origem, têm seu lucro estabelecido na etapa final de venda. Nesta etapa, atingem percentuais lucrativos de 16 a 39 vezes maior que no processo produtivo - sem considerar o processo de adição de substâncias. Mais do que dados monetários, acrescenta-se o aumento no número de pessoas mortas por overdose e aquelas assassinadas em decorrência direta ou indireta de sua atuação entre as redes de conexão criminosas (Carvalho Junior, 2023).

Para situar a função desempenhada pelo Brasil na Cadeia Logística das drogas ilícitas, é importante a caracterização dos atores envolvidos no processo de produção, distribuição, comercialização e consumo. Carvalho Junior (2023, p.05) traz um conceito sobre Redes de Abastecimento de Ilícitos (RAI) como “uma rede interativa de atores envolvidos e vinculados material, financeira e socialmente pelo fornecimento, trânsito, armazenamento e entrega de mercadorias comercializadas ilicitamente aos consumidores”. Um comparativo entre um Canal de Distribuição Comum - baseado em Kotler e Keller (2006) e um Canal de Distribuição de Drogas Ilícitas - com base em Carvalho Junior (2023), tem-se a representação na Figura 5.

**Figura 5:** Representação de um Canal de Distribuição Comum e um Canal de Distribuição de Drogas



Fonte: Elaborados pelas autoras (2024)

Ainda, Sousa e Pfrimer (2021) apresentam a divisão empregada na Logística de Distribuição de drogas, com classificação em três modalidades: a) Países Produtores (Colômbia, Equador, Bolívia e Peru); b) Países de Trânsito (Paraguai, Uruguai e Venezuela); e c) Países de Trânsito e de Consumo (Brasil e Argentina), cada qual com sua particularidade.

A Colômbia assume a posição de país exportador e, também, de consumo interno, favorecendo o espaço produtivo e logístico, por conta de sua posição geográfica estratégica associada à baixa fiscalização em regiões de fronteira com países produtores de folha de coca, além de saída para o mar (Parente, 2020; Sousa; Pfrimer, 2021). Já nos países que compõem a Tríplice Fronteira (Paraguai, Argentina e Brasil), a facilidade de interligação entre eles é uma característica importante para agregar nas estratégias de atuação das Organizações Criminosas, tornado estes países suscetíveis ao espaço de distribuição (Parente, 2020; Sousa; Pfrimer, 2021). Para Carvalho Junior (2023), o Brasil está cada vez mais em evidência, não somente pelo viés logístico do transporte de drogas, mas também pelo aumento no consumo.

Para Parente (2020), há tempos países andinos possuem destaque mundial pelas posições que ocupam na Cadeia Logística das drogas, sendo Bolívia, Peru e a Colômbia reconhecidos como os países de maior produção de cocaína no mundo. Cabe ressaltar que, em alguns países andinos, o consumo da folha de coca possui um caráter histórico, cultural e medicinal, possuindo uma regulamentação por parte do poder público, que busca frear sua produção para a elaboração de ilícitos. A Bolívia é o país-sede da única empresa autorizada e devidamente regulamentada mundialmente para a comercialização das folhas de coca produzidas por camponeses dentro do país: a Empresa Nacional de la Coca (ENACO). No entanto, a falta de ações de fiscalização nas áreas de cultivo intensifica o plantio ilegal em decorrência do aumento gradativo de demanda de consumo no mercado internacional (Parente, 2020; Sousa; Pfrimer, 2021).

A facilidade de criação de redes transnacionais internacionalizou o crime organizado brasileiro no Paraguai, Bolívia, Peru, Colômbia, América do Norte e em outros países da América do Sul. Para manterem sua atuação, as Organizações utilizam rede de conexões e colaboração temporárias e instáveis de relacionamento. Um exemplo disso é o caso da forte atuação da principal organização criminosa do Estado de São Paulo que resultou em negociações de compra de drogas

diretamente com grupos bolivianos, e não mais na compra a granel com fornecedores brasileiros, além de manter uma relação sólida com grupos peruanos (Parente, 2020; Freitas Sousa, 2021; Pfrimer; Motta, 2021).

Para Carvalho Junior (2023), as OCs expandem-se com muita facilidade como resultado da criação de redes flexíveis e adaptáveis de cooperação, em que suas estratégias de reinvenção e atuação perpassam fatores internos. No período da pandemia da Covid-19, a restrição de circulação e a necessidade de isolamento social geraram a criação e a adaptação a novas rotas de entrada e distribuição de drogas, uma vez que um aumento de apreensão foi registrado no período, impactando significativamente o modo e as rotas de transporte de drogas em nível nacional e internacional, necessitando de novas redes de abastecimento, oferta e demanda, com reajustes de preços dos produtos e maior inserção econômica a níveis globais. Isso foi percebido no período da pandemia.

Findada essa primeira etapa descritiva, a análise de dados seguirá de acordo com os objetivos específicos, conforme subseções apresentadas na sequência.

#### **4.1 Atuação de Organizações Criminosas no Brasil**

Para Sousa e Pfrimer (2021), o Brasil sofre influência direta de duas OCs, ambas detentoras da cadeia produtiva de transformação e de distribuição a nível nacional (com ênfase nos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro) e também internacional de drogas. Acerca das Organizações atuantes no Brasil, Hirata e Grillo (2017) afirmam que as Organizações paulistas são detentoras da hegemonia de território e contam com redes de proteção mútua que incluem negociações de alvarás de funcionamento entre agentes criminais e também por parte policial e que não apresentam um confronto direto em regiões pacificadas. Já as Organizações cariocas estão em constantes disputas para a tomada do espaço territorial de vendas. Para manterem uma rede de proteção mútua, dependem de alianças, o que resulta em frequentes confrontos com a polícia, mesmo em áreas de atuação das Unidades de Polícia Pacificadora (UPP).

O fortalecimento das Organizações que atuam internamente no país acarreta no crescimento do número de homicídios e no aliciamento entre representantes e servidores do Estado, resultando em Organizações com alto poder bélico e de atuação logística moderna. Sousa e Pfrimer (2021) destacam que a letalidade não ocorre no elo de produção, e, sim, na distribuição em varejo, por ser a etapa da cadeia de distribuição onde há maior rendimento financeiro. Ainda, os maiores conflitos internos envolvendo atos de violência ocorrem pelo domínio de rotas de entrada e saída de droga e disputas por territórios de comercialização e distribuição atacadista de cocaína (Pfrimer e Motta, 2021 e Carvalho Junior, 2023).

Como resultado da atuação das Organizações brasileiras para manterem-se ativas e focadas em seus objetivos, é evidenciada a migração de atuação central dos grandes centros urbanos para os

espaços em favelas e periferias das grandes cidades. Ainda que as regiões metropolitanas atuem como destino de escoamento de drogas para consumidores finais e para a distribuição varejista, o consumo é percebido em maior escala em cidades interioranas, como vem ocorrendo na capital paulista. Esta nova configuração de atuação, permitiu a consolidação entre as redes de cruzamento de fronteiras, de beneficiamento e de distribuição (Freitas Sousa, 2021; Pfrimer e Motta, 2021).

#### 4.2 Fluxos de Entrada e Saída de Drogas em Território Brasileiro

Para compreender por que o território brasileiro influencia na entrada de drogas no país, a análise de sua posição geográfica se faz necessária. Com mais de 16 mil Km de faixas de fronteira terrestre, que perpassam as Regiões Norte, Centro-Oeste e Sul, cada vez mais as áreas localizadas no norte do país vêm sendo utilizadas e exploradas estrategicamente por OCs, haja visto que essas regiões apresentam dificuldade de acesso, espaços de mata fechada, falta de fiscalização, pouca infraestrutura terrestre em cidades interioranas e baixo nível populacional.

**Figura 6:** Mapa com representação das fronteiras brasileiras



Fonte: IBGE (2022)

O conjunto de fatores geográficos e demográficos torna ineficiente as ações de monitoramento dessas áreas para coibir a entrada de drogas no território brasileiro (Sousa e Pfrimer, 2021; Carvalho Junior, 2023).

Para Pfrimer e Motta (2021), a análise sob a perspectiva de espaço territorial, a hegemonia pela conquista de novas rotas de transporte de drogas, a permanência em rotas já existente e a busca por regiões metropolitanas e interioranas acarretam na elevação dos índices de violência, especialmente em fronteiras internas e de cidades do interior. A Região Norte, no eixo amazônico, vem enfrentando um número elevado de disputas territoriais entre as OCs brasileiras por ser um espaço de distribuição atacadista para os traficantes e também varejista na ponta da cadeia produtiva. Já nas regiões fronteiriças da Tríplice Fronteira, a criminalidade é percebida como uma consequência da falta de efetivo policial.

Os estudos apresentados por Sousa e Pfrimer (2021), Pfrimer e Motta (2021), Freitas Sousa (2021) e Carvalho Junior (2023) convergem entre si na constatação e afirmação de que as drogas adentram o território brasileiro por meio da Região Norte do país, seguindo rotas e fluxo de distribuição para comércio e consumo interno, e também para escoamento internacional através de multimodais, conforme características apresentadas na seção 2.2

**Figura 7:** Estados que compõem a Região Norte do País



Fonte: Infoescola (2014)

Na Bacia Amazônica, o narcotráfico tem alcançado novas redes de apoio explorando espaços além das fronteiras por meio de estratégias de adequação ao ambiente a que são expostas, usando cidades situadas no entorno de rios, como rotas de distribuição de drogas. A região possui uma grande rede fluvial, com mata latifoliada e densa, caracterizando a região como um espaço de trânsito e de consumo de drogas (Freitas Sousa, 2021).

Por meio dos estudos apresentados por Parente (2020), Sousa e Pfrimer (2021), Pfrimer e Motta (2021), Freitas Sousa (2021) e Carvalho Junior (2023) as duas principais rotas de entrada de drogas do território brasileiro foram identificadas como: a Rota Amazônica e a Rota Caipira, que serão expostas na sequência.

#### **4.2.1 Rota Amazônica**

Freitas Sousa (2021) e Sousa e Pfrimer (2021) caracterizam a Região Amazônica como rota de entrada de drogas no território brasileiro, atuando como região de trânsito e de consumo. Esta rota, de acordo com Freitas Sousa (2021), é explorada e utilizada desde 1980, onde, na época, os Cartéis Colombianos passaram a usufruí-la devido a ações norte-americanas de combate ao tráfico e narcotráfico no Panamá. Em 1990, o Brasil passou a atuar em todo o processo econômico da droga: na plantação, no acesso aos insumos de produção, na estocagem e na facilitação do transporte das drogas para a exportação.

Parente (2020) evidencia que, por meio de redes de cooperação entre OCs brasileiras e grupos colombianos, sistemas de parcerias são firmados para que haja a utilização dos rios da Amazônia de forma conjunta. Para Freitas Sousa (2021) e Sousa e Pfrimer (2021), os rios da região da Amazônia são os elos que possibilitam a expansão territorial de redes de negócios, principalmente da droga vinda das regiões andinas (adentrando o território brasileiro já em sua forma pronta para o consumo), a fim de serem despachadas no mercado interno e que, depois, serão direcionadas ao mercado europeu e africano.

A Rota Amazônica utiliza o fluxo de transporte norte-sul, sendo esta rota estratégica muito rentável na circulação de drogas, por não possuir muitos atores de interação. Ademais, torna-se frágil e aberta aos fluxos vindos de países fronteiriços, pois permite um maior controle de escoamento de drogas aos Estados de distribuição (Pfrimer;Motta,2021). Todavia, para Parente (2020) e Pfrimer e Motta (2021), esta rota é frequentemente modificada por conta das características geográficas, precariedade econômica e vasta faixa territorial. Para Parente (2020) e Freitas Sousa (2021), estas características favoráveis ao comércio de drogas, tornam a região um espaço de grandes disputas territoriais e aumento considerável nos índices de violência e, como no caso da fronteira entre a Colômbia (cidade de Letícia) e o Brasil (com a cidade de Tabatinga), observa-se que a presença de criminosos é crescente.

#### **4.2.2 Rota Caipira**

Pela extensa área de ligação entre países produtores e o território brasileiro, esta rota é utilizada para o abastecimento de diversos mercados consumidores. No Brasil, obtém função de destaque na distribuição de drogas aos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, onde o fluxo de transporte leste-oeste, ocorre pela hegemonia de atuação da organização criminosa paulista (Pfrimer;Motta, 2021).

Segundo Carvalho Junior (2023 *apud* Abreu, 2017- p.19) sobre a Rota Caipira:

A região formada pelo interior paulista, triângulo mineiro e sul goiano é nevrálgica para o narcotráfico internacional. Ponto estratégico no mapa logístico dos traficantes, caminho entre os países produtores da droga - Colômbia, Bolívia, Peru e Paraguai - de um lado, e os grandes centros de consumo, como São Paulo e Rio de Janeiro, de outro. E não é só. No interior do estado de São Paulo, sala de visitas do tráfico, tudo parece favorecer o escoamento da cocaína para grandes capitais e o exterior. Por terra, a grande parte da malha rodoviária - 31,4 mil quilômetros de estradas com boa pavimentação, a maior parte sem fiscalização policial - favorece o transporte sem sobressaltos. Pelo ar, o tempo bom a maior parte do ano e o relevo plano facilitam o pouso de pequenos aviões carregados com pasta base de cocaína. Facilidades que fizeram a região se tornar o maior entreposto brasileiro do tráfico internacional em grande escala, [...].

Os aspectos verificados por Carvalho Junior (2023) também convergem com os apontamentos de Pfrimer e Motta (2021), onde é identificado que a Rota Caipira, por suas características geográfica e escassez de fiscalização, tornam a região como fundamental ao escoamento de drogas para a região sudeste.

**Tabela 5:** Fluxos de movimentação de drogas na Rota Amazônica e Rota Caipira

Rota Amazônica	Rota Caipira
<ul style="list-style-type: none"><li>• Fluxo de transporte norte-sul</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fluxo de transporte leste - oeste</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Muito rentável na circulação de drogas</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estado do SP e RJ</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Frequentemente modificada</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abastece vários mercados</li></ul>

Fonte: Elaborados pelas autoras com base em Parente (2020) e Pfrimer; Motta (2021).

### **4.3 Modais e Meios de Transporte utilizados na Logística de Distribuição de Drogas para o Mercado Brasileiro e seu escoamento para Exportação**

Para Sousa e Pfrimer (2021), a etapa de transporte é o ponto estratégico na logística de distribuição de drogas. Para Parente (2020), a posição geográfica do Brasil o torna um país estratégico para a exportação de drogas com destino para a Europa e para a África, utilizando, principalmente, os modais marítimo e aéreo. O autor complementa que essas rotas internacionais de exportação frequentemente passam pela África Ocidental, Angola e Guiné servindo de intermediários que antecedem a chegada das drogas até o destino final europeu.

Operações conjuntas entre países costeiros ao Oceano Pacífico, com o objetivo de coibir a movimentação de drogas por rotas marítimas, de acordo com Parente (2020), vêm apresentando resultados positivos a estes. Contudo, o Brasil acaba sendo impactado negativamente, haja vista que essas ações elevam a exploração da Região Amazônica como rota alternativa. Estas adaptações, segundo Parente (2020), estão associadas ao fortalecimento de OCs internacionais em conjunto com as brasileiras, a fim de assegurar a Logística de Distribuição de drogas.

Historicamente, a navegação marítima é a forma mais utilizada para o transporte das drogas entre as áreas produtoras e as de armazenamento, pois permite uma capacidade de carga maior em relação a outros modais, gerando maiores lucros para as OCs (Parente, 2020). Para Sousa e Pfrimer (2021), em relação droga que está entrando no território brasileiro, as navegações por vias fluviais são o principal elo para que as drogas já processadas em pasta base<sup>1</sup> ou prontas para consumo sigam por vias terrestres com destino final aos portos. Ainda que para Parente (2020), a utilização de vias fluviais no transporte de drogas entre países vizinhos, apresenta menor representatividade se comparado à utilização dos modais aéreo e rodoviário.

Sousa e Pfrimer (2021) identificam que a navegação por vias fluviais é um intermediário necessário, pois conecta os países produtores ao território brasileiro. Rios como o *Maranhão* e *Ucayali*, por exemplo, são rotas importantes para o transporte de drogas do Peru até o Trapézio Amazônico, e que seguem em direção à Região Norte do Brasil, facilitando o escoamento e a

---

<sup>1</sup> Textura pastosa proveniente das transformações da folha de coca e unitizada em pequenos pacotes para diminuir o volume da carga a ser transportada.

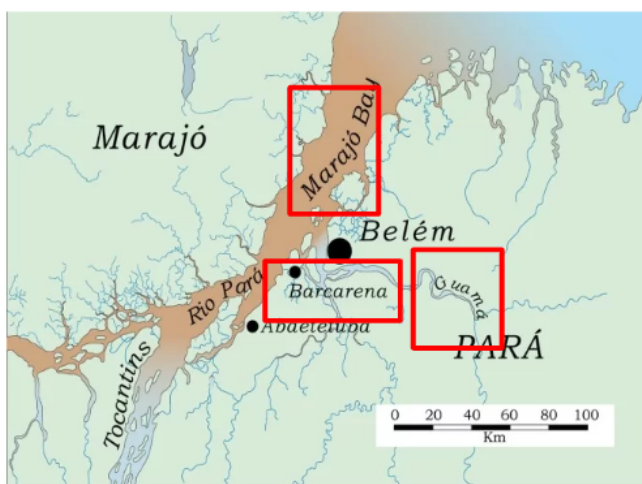
distribuição local e internacional (Sousa;Pfrimer, 2021). Já em território brasileiro, Parente (2020) evidencia que a cidade de Manaus assume posição de destaque na Logística de Distribuição de drogas no Brasil, pois é a cidade que recebe um grande volume de drogas a serem distribuídas tanto para o mercado interno como para a distribuição no continente europeu e africano em contêineres.

Parente (2020) destaca que ocorre adaptação quanto aos veículos utilizados pelas OCs, mesmo que ainda o uso de navios seja o transporte mais comum para o fluxo marítimo, outros meios estão sendo inseridos no processo, como o uso de pequenos barcos, embarcações do ramo de pescados, veleiros e, também, lanchas de grande potência. Ainda, novas maneiras de ocultação de drogas nos carregamentos são verificadas, como a alocação de drogas juntamente com mercadorias lícitas (Parente, 2020). Esta adaptabilidade expõe a facilidade de reestruturação que as Organizações possuem para se manterem ativas.

Conforme observado na seção 4.2 onde foram apresentadas as características da Rota Amazônica e da Rota Caipira, os autores identificam também quais os Modais de Transporte utilizados nestas rotas. Para Pfrimer e Motta (2021), as duas rotas utilizam os modais aéreo, aquaviário e rodoviário para a movimentação das drogas. Todavia, ainda que para os autores estes modais sejam os principais, não podem ser definidos como padrão de utilização, uma vez que as infra-estruturas dessas rotas são constantemente recriadas, alteradas ou destruídas para suprir as necessidades das Organizações que as utilizam.

Para Freitas Sousa (2021), operações interagência, por meio de patrulhamento terrestre e fluvial, resultam em apreensões e desarticulação de algumas redes de comércio de drogas. Porém, as políticas implantadas não são suficientes para monitorar a extensa faixa territorial e impedir que as drogas adentrem o território brasileiro pela região amazônica e sejam distribuídas para várias partes do país e para o exterior. Os rios Marajó, Barcarena e Guamá são rotas utilizadas para transportar drogas do interior da Amazônia até portos maiores, facilitando a Logística de Exportação.

**Figura 8:** Localização dos rios Marajó, Barcarena e Guamá



Fonte: <https://pt.aguasamazonicas.org/bacia/o-estuario-e-a-regiao-costeira/ilha-de-marajó>

Para Pfrimer e Motta (2021) e Freitas Sousa (2021), ainda que as rotas utilizadas pelas Organizações estejam em constantes modificações, as drogas provenientes de países andinos seguem o fluxo com destino ao município de Tabatinga (cidade interiorana do Amazonas e próxima de Manaus). Já mencionado por Parente (2020), a cidade de Manaus tem grande destaque nesta cadeia logística, uma vez que ali é realizado o processo de armazenagem, abastecimento e distribuição de drogas para consumo local e regional, bem como para o escoamento ao Estado do Pará.

**Figura 9:** Cidades relevantes para o fluxo de movimentação de drogas



Fonte: <https://www.extremos.com.br/noticias/imagem/195b.jpg>

De acordo com Freitas Sousa (2021), quando a droga chega a Belém através da Baía de Guarajá, ela segue transitando entre rios que atravessam pequenos municípios com destino ao Rio Guamá, e, posteriormente, serão distribuídas para consumo local ou enviadas para o exterior. Cidades como Breves, Abaetetuba e Barcarena são importantes para a logística de distribuição de drogas, pois a facilidade de acesso através das grandes redes hidrográficas, pouca fiscalização nessas áreas e também a presença de portos acabam por impactar de forma econômica e social estas áreas (Freitas Sousa, 2021).

**Figura 10:** Cidades utilizadas para o escoamento de drogas para a exportação



Fonte: [https://www.google.com/maps/@-1.9013157,-50.2529966,8.5z?entry=ttu&g\\_ep=EgoyMDI0MTEExMy4xIKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@-1.9013157,-50.2529966,8.5z?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MTEExMy4xIKXMDSoASAFQAw%3D%3D)

Economicamente, o aumento de operações de exportação nos portos na Região Norte cresceram 28%. Em vista social, ocorreu também um aumento populacional nas regiões de entorno aos portos, o que resultou na intensificação de atividades criminosas e na inclusão de adolescentes, atuando no tráfico de drogas (Freitas Sousa, 2021). Já em Belém, o aumento populacional é associado à precarização de áreas, onde o incremento de estratégias de relacionamento entre as OCs agrega atores para sua rede de conexões. Para Freitas Sousa (2021), fatores econômicos de sobrevivência acometem a população à complementação de renda, e, com isto, muitos optam pela venda de ilícitos, atuando direta ou indiretamente no tráfico de drogas.

O aspecto que recai para escolher a melhor rota a ser utilizada para a Logística de Distribuição de drogas é identificar qual o destino final da droga. Como verificado anteriormente, a Rota Amazônica segue o fluxo de transporte norte-sul, em que a exploração do modal aquaviário está muito presente. Para Carvalho Junior (2023), a Rota Caipira possui infraestrutura rodoviária e portuária bem desenvolvida, o que favorece a ligação entre os Estados do Rio de Janeiro e São Paulo aos países produtores. Pela hegemonia de atuação da organização criminosa paulista, a entrada de drogas originária dos países andinos com destino ao interior do Estado de São Paulo é realizada por pequenos aviões adaptados para o transporte. Para Parente (2020), embora o modal aéreo apresente pouca capacidade de carga se comparado a outros modais, ele ainda é muito importante na Cadeia Logística das drogas.

O favorecimento de atuação da organização criminosa paulista para a Logística de Transporte na Rota Caipira, de acordo com Carvalho Junior (2023), ocorre em três etapas: a) aviões que saem da Bolívia ou Paraguai, cruzam a Região Centro-Oeste com destino ao interior do Estado de São Paulo; b) aviões que partem do Estado de São Paulo com plano de voo até cidades de fronteira (Cáceres, Corumbá e Ponta Porã), mas próximo ao destino, desviam sua rota para o

Paraguai ou a Bolívia para abastecer as aeronaves com drogas e retornar ao Brasil; e c) aviões que saem da Bolívia ou Paraguai sobrevoam o Mato Grosso e o Mato Grosso do Sul, e, sem que haja a necessidade de pouso, arremessam do ar até o solo os pacotes de drogas e retornando, em seguida, ao seu país de origem. Neste ponto da cadeia logística, com a droga já no solo, elas são carregadas em caminhões e destinadas ao interior de São Paulo.

Assim como apresentado por Carvalho Junior (2023), ainda que a infraestrutura rodoviária e portuária da Rota Caipira seja bem desenvolvida, esta rota possui dependência direta do modal aéreo para seu completo funcionamento. O autor afirma que houve um aumento significativo nos registros de voos não identificados e de pistas de voo clandestinas nesta rota e apresenta, como indicativo, o período pandêmico. Para Carvalho Junior (2023), a diferenciação entre voos comerciais e clandestinos é possível, haja vista que os voos destinados ao tráfico de drogas apresentam características distintas, como o sobrevoos à baixa altitude em regiões fronteiriças e em grandes áreas de recebimento de drogas, passa-se a usar a via terrestre.

**Tabela 6:** Modais utilizados nas duas principais rotas de distribuição de drogas

ROTAS	MODAIS UTILIZADOS Aéreo   Rodoviário   Aquaviário
Rota Amazônica	Ênfase no Aquaviário
Rota Caipira	Boa infraestrutura rodoviária e portuária Possui dependência do modal aéreo
Países produtores para SP	Pequenos aviões adaptados.

Fonte: Elaborados pelas autoras com base em Pfrimer; Motta (2021) e Carvalho Junior (2023).

#### 4.4 Venda de drogas nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo

De acordo com Sousa e Pfrimer (2021), como indicado na seção 4.1, o Brasil sofre influência direta de duas OCs. Hirata e Grilo (2017) e Menezes (2018) abordam que existem diferenças e similaridades entre as duas Organizações na forma como regem suas atuações em todo o território brasileiro, com o intuito de manter uma mesma estrutura hierárquica, modelo comercial e espaço de venda de drogas. Neste estudo, o recorte de análise é voltado para favelas e periferias no estado do Rio de Janeiro e São Paulo.

Na organização paulista, o comércio é caracterizado como varejista, conforme Hirata e Grillo (2017), e é apresentado como fluído, fragmentado e discreto; as vendas ocorrem de forma tabelada, ou seja, a preço único e à quantidade específica. Já na organização carioca, o comércio, também é caracterizado como varejista, e ocorre de maneira indiscreta (no meio da rua) e de forma dinâmica e estereotipada (com meninos portando fuzis e sem camisa). Suas vendas não seguem um

padrão como as Organizações paulistas, possibilitando que os consumidores adquiram as drogas em qualquer quantidade e a preços variados.

Como constatado por Parente (2020), Pfrimer e Motta (2021), Freitas Sousa (2021) e Carvalho Junior (2023), acerca da adaptabilidade com que as Organizações se reestruturaram de acordo com as necessidades que surgem, Menezes (2018) cita a implementação do Programa de Unidades de Polícia Pacificadora (UPP) no Rio de Janeiro no ano de 2008. Antes das operações das UPPs, as vendas ocorriam em pontos fixos e os atores envolvidos no comércio, carregavam as drogas para a venda direta consigo; armazenando-as em grandes quantidades em um único local; os traficantes andavam armados e possuíam dispositivos de segurança para vigiar a aproximação de policiais entre as fronteiras de morro e asfalto, e mantinham fronteiras extensas, bem delimitadas e com domínio territorial (Menezes, 2018).

De acordo com Menezes (2018, p.197), após a entrada das UPP's:

A venda se tornou menos “sedentária”, ou seja, os pontos de venda passaram a variar mais de lugar; os vendedores passaram a trabalhar de forma mais dissimulada e menos ostensiva já que deixaram de ostentar armas com frequência; grande parte das vendas passou a acontecer através do modo chamado de “estica”, onde os traficantes deixaram de carregar a droga nos bolsos ou em mochilas e passaram a deixar pequenas “cargas” escondidas em algum lugar próximo de onde estavam; houve um aumento da utilização de menores de idade como vendedores de droga e também ocorreu um aumento no número de pessoas trabalhando como “olheiros” [...].

Para Menezes (2018), no ano de 2010 o projeto deu indícios de sua ineficiência. O fortalecimento dos traficantes foi restabelecido, corroborando para o retorno seguro da atividade comercial de drogas ilícitas, com a comercialização em lugares fixos e definidos. A circulação dos atores de interação de forma armada e conseqüentemente o aumento de agressões e letalidade, reatou os padrões exercidos antes da implementação das UPPs, e para o autor, o programa perdeu sua credibilidade inicial. Hoje, este projeto é tido como um projeto ineficiente, sem confiança e de caráter corrupto, haja vista a falta de efetivo policial e a escassez de rondas nas favelas.

**Tabela 7:** Síntese de Resultados

<b>Temas</b>	<b>Resultados</b>
<b>Divisão empregada na Logística de Distribuição de Drogas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <b>Países Produtores</b> (Colômbia, Equador, Bolívia e Peru);</li><li>● <b>Países de Trânsito</b> (Paraguai, Uruguai e Venezuela)</li><li>● <b>Países de Trânsito e de Consumo</b> (Brasil e Argentina)</li></ul>
<b>Identificação de Canal de Distribuição de Drogas</b>	



<p><b>Atuação de Organizações Criminosas no Brasil</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Organizações Paulistas:</b> Detentoras da hegemonia de território</li> <li>• <b>Organizações Cariocas:</b> Estão em constantes disputas para a tomada do espaço territorial de vendas.</li> </ul>
<p><b>Fluxos de Entrada e Saída de Drogas em Território Brasileiro</b></p>	<p><b><u>Região Norte</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dificuldade de acesso</li> <li>• Espaços de mata fechada</li> <li>• Falta de fiscalização</li> <li>• Pouca infraestrutura terrestre em cidades interioranas</li> <li>• Baixo nível populacional</li> <li>• Duas rotas principais</li> <li>• Fluxo de distribuição para comércio e consumo interno</li> <li>• Escoamento internacional através de multimodais</li> </ul> <p><b><u>Rota Amazônica</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fluxo de transporte norte-sul</li> <li>• Muito rentável na circulação de drogas,</li> <li>• Frequentemente modificada</li> </ul> <p><b><u>Rota Caipira</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fluxo de transporte leste - oeste</li> <li>• Estado do SP e RJ</li> <li>• Abastece vários mercados</li> </ul>
<p><b>Modais e Meios de Transporte utilizados na Logística de Distribuição de Drogas</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exportação de drogas para a Europa e para a África = modais marítimo e aéreo.</li> <li>• Navegação marítima = capacidade de carga maior em relação a outros modais, gerando maiores lucros para as OCs .</li> <li>• Além do uso de navios = pequenos barcos, embarcações do ramo de pescados, veleiros e, também, lanchas de grande potência.</li> <li>• Navegações por vias fluviais = o principal elo para que as drogas que estão entrando no Brasil já em forma processadas sigam por vias terrestres com destino final aos portos.</li> </ul> <p><b><u>Rota Amazônica:</u></b> Ênfase no Aquaviário</p> <p><b><u>Rota Caipira:</u></b> Boa infraestrutura rodoviária e portuária; Possui dependência do modal aéreo</p> <p><b><u>Países produtores para SP:</u></b> Pequenos aviões adaptados.</p>
<p><b>Fluxo de movimentação de drogas vindas de países produtores</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A cidade de Manaus tem grande destaque nesta cadeia logística.</li> <li>• Rios utilizados para transportar drogas até os portos brasileiros com destino à exportação - Guamá, Barcarena e Marajó</li> <li>• Cidades de Acesso - Abaetetuba, Barcarena e Breves</li> </ul>

<p><b>Venda de drogas nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Organizações Paulistas:</b> o comércio é caracterizado como varejista, é apresentado como fluido, fragmentado e discreto - as vendas ocorrem de forma tabelada, ou seja, a preço único e à quantidade específica.</li> <li>• <b>Organizações Cariocas:</b> o comércio caracterizado como varejista, e ocorre de maneira indiscreta ( no meio da rua ) e de forma dinâmica e estereotipada (com meninos portando fuzis e sem camisa). Suas vendas possibilitam que os consumidores adquiram as drogas em qualquer quantidade e a preços variados.</li> </ul>
---	---

Fonte: Elaborado pelas autoras com adaptação de Kotler e Keller (2006), Hirata e Grillo (2017), Parente (2020), Sousa e Pfrimer (2021), Pfrimer e Motta (2021); Freitas Sousa (2021) e Carvalho Junior (2023),

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos resultados obtidos na RSL, observa-se que a Região Norte do Brasil possui destaque na Logística de Distribuição de drogas em território brasileiro, em vista da extensão de fronteira com os três principais produtores mundiais de cocaína: Colômbia, Peru e Bolívia. Ainda, as características demográficas da região são fatores estratégicos para as OCs manterem a utilização desta região. Dentre os fatores, apontam-se: grande rede fluvial com área de difícil acesso e sem fiscalização adequada; espaços de mata densa e fechada; pouca infraestrutura terrestre em cidades interioranas e baixo nível populacional.

Em resposta ao primeiro objetivo específico proposto por este estudo, foi verificado que o Brasil possui duas rotas principais de entrada e saída de drogas ilícitas: a Rota Amazônica e a Rota Caipira. A Rota Amazônica utiliza um fluxo de transporte norte-sul, sendo os rios da região os elos que possibilitam a expansão territorial das OCs, objetivando o direcionamento final das drogas para o mercado europeu e africano. Esta rota é frequentemente modificada por conta das características geográficas, precariedade econômica e vasta faixa territorial. Estas características favoráveis ao comércio de drogas, tornam a região um espaço de grandes disputas territoriais e aumento considerável nos índices de violência. Acerca da Rota Caipira, foi verificado que ela utiliza um fluxo de transporte leste-oeste em decorrência da hegemonia de atuação da organização criminosa paulista. Não obstante, esta rota é utilizada para o abastecimento de diversos mercados consumidores, porém é escoada em maior quantidade no mercado interno brasileiro, para a Região Sudeste.

Respondendo ao segundo objetivo específico, os Modais de Transporte utilizados para viabilizar a distribuição de drogas ilícitas no Brasil, tendo em vista a análise da Rota Amazônica e da Rota Caipira, são os modais aéreo, aquaviário e rodoviário. Ainda que considerados como os principais modais, estes não podem ser definidos como padrão de utilização, uma vez que as rotas são constantemente modificadas.

Em retorno ao terceiro objetivo específico, foi identificado que Manaus assume posição de destaque na Logística de Distribuição de drogas no Brasil, pois é a cidade que recebe um grande volume de drogas a serem distribuídas tanto para o mercado interno como para a distribuição no continente europeu e africano. Como apresentado anteriormente, as rotas de entrada e saída de drogas do território brasileiro compreendem o fluxo de atuação norte-sul e leste-oeste. Esta movimentação permite que grandes quantidades de drogas sejam escoadas para a Região Sudeste, onde tem-se a presença das duas principais OCs brasileiras que regem as dinâmicas comerciais de drogas no estado de São Paulo e do Rio de Janeiro.

Na organização paulista, o comércio é caracterizado como varejista e as vendas ocorrem de forma tabelada, ou seja, a preço único e à quantidade específica. Já na organização carioca, o comércio também é caracterizado como varejista, mas suas vendas não seguem um padrão como as Organizações paulistas, possibilitando que os consumidores adquiram as drogas em qualquer quantidade e a preços variados.

Cabe ressaltar que, mesmo com baixos investimentos, o Brasil vem tentando coibir a violência causada pela entrada de drogas em áreas de fronteira através de patrulhamento na faixa de extensão territorial brasileira. As operações voltadas ao combate do tráfico de drogas e que estão em andamento, ainda que com o auxílio do Exército Brasileiro (EB), Polícia Federal (PF) e Receita Federal (RF), não estão trazendo os resultados esperados. Fatores como a falta de efetivo policial, poucos instrumentos tecnológicos de monitoramento entre fronteiras, armamentos defasados, pouca estrutura de planejamento e a escassa presença do Estado, exacerbam a dificuldade logística e operacional em garantir a segurança no território brasileiro; assim, expondo a fragilidade do país em âmbito nacional e internacional. Políticas públicas relacionadas a maiores investimentos financeiros, capacitação policial e equipamentos de monitoramento, trariam melhores resultados para o Estado, haja vista a ampliação na qual as redes de OCs se adequam estrategicamente para atender seus objetivos.

Para a teoria da Logística de Distribuição, este estudo contribui para demonstrar as aplicações dos Canais de Distribuição além do canal comum (Produtores - Atacadistas - Varejista - Consumidores), permitindo sua ramificação para outras áreas de aplicação como apresentado neste estudo (Países Produtores - Organizações Criminosas - Traficantes - Usuários de Droga).

A limitação encontrada neste estudo é que os autores dos artigos selecionados para análise através dos critérios definidos na RSL, tratam da distribuição de uma droga ilícita específica - a cocaína; assim, limitando o estudo quanto ao entendimento da distribuição de drogas no país de forma mais ampla, isto é, considerando-se os outros tipos de drogas ilícitas, que se supõe ter distintos Canais de Distribuição.

Além da contribuição para as operações logísticas, este estudo também apresenta uma ótica de cunho social. Ainda que a temática sobre o uso de drogas esteja presente em nossa sociedade,

seja por meios digitais, midiáticos, em redes de relacionamento ou por meio familiar; dúvidas e tabus ainda estão muito presentes. Para tal, é preciso um olhar menos fragmentado e rotulado sobre as drogas, onde a estigma aos usuários ainda é estereotipada e por vezes causa “estranheza” quando relacionada a indivíduos que não estão no “padrão” na qual a sociedade aceita e acredita ser o politicamente correto.

No âmbito das drogas não há diferenciação de gênero, raça, renda ou base familiar, tornando qualquer pessoa suscetível a ingressar neste universo devastador - tanto para o indivíduo, como para as pessoas que o cercam. A frase “*posso parar quando eu quiser*”, já é o indício que você precisa de ajuda! Busque o apoio das pessoas que o cercam ou procure atendimentos disponibilizados no SUS. Admitir o problema, é o primeiro passo para a recuperação.

Como sugestões de trabalhos futuros, aponta-se a ampliação dos tipos de drogas a serem estudadas, para maior compreensão da Logística de Distribuição de drogas em território brasileiro.

## REFERÊNCIAS

BALLOU, R. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Logística Empresarial**. Bookman, 2006.

BONATTO, H. - **Segurança na Cadeia de Suprimentos Internacional: Protocolo de Gestão de Risco para o transporte marítimo de cargas less than container load**: tese. 2016. 438 f. Trabalho apresentado com requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Estudos Estratégicos Internacionais, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/150492/001009426.pdf?sequence=1&isAllowed>>. Acesso em: 12 mar. 2024.

CABRAL, D. J.; SANTOS, R. M.; MAZZULO, M. C.; DUARTE, T. S. - **O narcotráfico e as novas plataformas de exportação de cocaína no Brasil: o caso do Porto de Rio Grande / RS**. 9ª Semana Integrada Congresso de Iniciação Científica (2023). Disponível em: <[https://cti.ufpel.edu.br/cic/arquivos/2023/CH\\_06410.pdf?ver=1695414304](https://cti.ufpel.edu.br/cic/arquivos/2023/CH_06410.pdf?ver=1695414304)> Acesso em 12 mar 2024. E corrigir essa formatação...pois esse é um artigo de um evento...

CARVALHO JUNIOR, J. R. A. **Adaptação das Rotas de Ilícitos Transnacionais frente a choques nas suas cadeias de Abastecimento**: trabalho de conclusão de curso, 2023. 44 f. Trabalho apresentado à Escola Superior de Defesa, como exigência parcial para obtenção do título de Especialista em Altos Estudos em Defesa, Brasília, 2023.

CBIC - **Drogas lícitas e ilícitas: o que são, quais os riscos e como tratar a dependência**. 02 jul. 2024. Disponível em: <[CHIAVENATO, I. \*\*Administração nos novos tempos\*\*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.](https://cbic.org.br/drogas-licitas-e-ilicitas-o-que-sao-quais-os-riscos-e-como-tratar-a-dependencia/#:~:text=Elas%20podem%20ser%20divididas%20em,a%20coca%C3%ADna%20e%20a%20hero%C3%ADna.></a>. Acesso em: 19 out. 2024.</p></div><div data-bbox=)

DI SERIO, L. C.; SAMPAIO, M.; PEREIRA, S. C. F. A Evolução dos Conceitos de Logística: Um estudo na cadeia automobilística no Brasil. **Revista de Administração e Inovação**, São Paulo, vol. 4, n. 1, p. 125-141, 2007. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/973/97317205009.pdf>>. Acesso em: 19 out.2024.

DIAS, M.A. **Logística, Transporte e Infraestrutura**. São Paulo: Atlas, 2012

EDITORA DIALÉTICA - **Google Acadêmico x SciELO: Qual é a melhor ferramenta para pesquisa acadêmica?** Disponível em: <<https://editoradialetica.com/blog/google-academico-e-scielo/>>. Acesso em 01 dez. 2024.

FIOCRUZ - **Pesquisa revela dados sobre o consumo de drogas no Brasil**. 8 ago. 2019. Disponível em: <<https://portal.fiocruz.br/noticia/pesquisa-revela-dados-sobre-o-consumo-de-drogas-no-brasil>>. Acesso em: 21 Abr. 2024.

FREITAS SOUSA, M.T. O Narcotráfico, o Crime Organizado Internacional, a segurança das hidrovias e recursos estratégicos na Região Amazônica. O que as FA têm a ver com isso? **In: Anais XI Enanbed 2021**, João Pessoa, PB, 2021. Disponível em: >[https://www.enabed2021.abedef.org/resources/anais/15/enabed2020/1626470608\\_ARQUIVO\\_ed7505f0b6467e79564dac05cb6a8509.pdf](https://www.enabed2021.abedef.org/resources/anais/15/enabed2020/1626470608_ARQUIVO_ed7505f0b6467e79564dac05cb6a8509.pdf)>. Acesso em 29 out. 2024.

KOTLER, P.; KELLER, K.L. **Administração de Marketing**. 12ª ed. São Paulo: Prentice Hall, 2006.

HIRATA, D. V.; GRILLO, C. H. Sintonia e amizade entre patrões e donos de morro: Perspectivas comparativas entre o comércio varejista de drogas em São Paulo e no Rio de Janeiro. **Tempo Social, Revista de Sociologia da USP**, v. 29, n. 2, p. 75-98, 2017. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2017.125494> Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ts/a/QTfQyyD3SKXS3jJCbVZfTyc/?lang=pt>>. Acesso em: 29 out. 2024.

JUNQUEIRA, M.; RODRIGUES, M. Colômbia, Bolívia e Paraguai, o Brasil na rota do narcotráfico internacional. **III Semana Acadêmica de Relações Internacionais**, 2017, Foz do Iguaçu, PR , 2018. Disponível em: <<https://dspace.unila.edu.br/items/75209100-6525-44f1-8758-ae7072d2992c>>. Acesso em: 29 out. 2024.

MENEZES, P. V. Monitorar, negociar e confrontar: As (re)definições na gestão dos ilegalismos em favelas “pacificadas”. **Tempo Social, Revista de Sociologia da USP**, v. 30, n. 3, p. 191-216, 2018. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.133202> Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ts/a/yqttBPgdqHMnFt4SG8xSXHm/?lang=pt>>. Acesso em: 29 out. 2024.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO - **Dependência química é doença e tem tratamento**. 20 fev. 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/ebserh/pt-br/comunicacao/noticias/dependencia-quimica-e-doenca-e-tem-tratamento>>. Acesso em: 21 abr. 2024.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA - **MJSP faz balanço de drogas apreendidas por forças policiais sob sua gestão**. 26 jun. 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/noticias/mjsp-faz-balanco-de-drogas-apreendidas-por-forcas-policiais-sob-sua-gestao>>. Acesso em: 21 abr. 2024.

MINISTÉRIO DA SAÚDE - **Atendimento a pessoas com transtornos mentais por uso de álcool e drogas aumenta 12,4% no SUS**. 21 fev. 2022. Disponível em:

<<https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2022/fevereiro/atendimento-a-pessoas-com-trans-tornos-mentais-por-uso-de-alcool-e-drogas-aumenta-12-4-no-sus>>. Acesso em: 21 abr. 2024.

NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

PARENTE, F. V. V. **Narcotráfico na Amazônia: Um desafio para a defesa nacional**: trabalho de conclusão de curso - artigo. 2020. 31 f. Trabalho apresentado como exigência parcial para a obtenção do certificado de Especialista em Altos, Escola Superior de Guerra - Campus Brasília, 2020.

PFRIMER, M. H.; MOTTA, A. L. C. Ameaças em rede à segurança nacional dos ambientes urbanos à circulação transnacional de ilícitos. **Revista da Escola de Guerra Naval**, v. 27 n. 1, p. 161-180 (2021).

Disponível em:

<<https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/4183>>. Acesso em: 29 out. 2024.

PROCÓPIO FILHO, A.; VAZ, A. C. O Brasil no contexto do narcotráfico internacional. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 40, n. 1, p. 75-122, 1997.

<https://doi.org/10.1590/S0034-73291997000100004>

Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/mhDdvn6Mgkrqtyyy9bLrdmg/>> Acesso em 07 mar 2024.

RODRIGUES, L. F. S.; ESTEVES, E. D. Tráfico de drogas nos Portos brasileiros: uma nova dinâmica dos carteis latino-americanos. In: **Anais 10º Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos de Defesa - Enanbed 2018**, São Paulo, SP, 2018. Disponível em:

<[https://www.enanbed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535678542\\_ARQUIVO\\_NARCOSURABED.pdf](https://www.enanbed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535678542_ARQUIVO_NARCOSURABED.pdf)> Acesso em 07 mar. 2024

RODRIGUES, P.R.A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2010

ROSA, R.A. **Gestão Logística**. 3. ed. rev. atual. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC [Brasília]: CAPES: UAB, 2014.

SAUER, P. C.; SEURING, S. (2023). How to conduct systematic literature reviews in management research: a guide in 6 steps and 14 decisions. **Review of Managerial Science**, p. 1-35.

<https://doi.org/10.1007/s11846-023-00668-3>

SILVA, A. M. **Metodologia da pesquisa**. 2.ed. rev. Fortaleza, CE: EDUECE, 2015.

SOUSA, A. S.; PFRIMER, M. H. Narcotráfico na América do Sul: uma análise sobre violência nas redes da cadeia logística do tráfico de drogas na América do Sul (2010 – 2015). **Plural**, v. 28, n. 2, p. 257–271, 2021.

<https://doi.org/10.11606/issn.2176-8099.pcs.2021.172027DOI>:

Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/plural/article/view/172027>.. Acesso em: 29 out. 2024.

TRANFIELD, D.; DENYER, D.; SMART, P. (2003). Towards a methodology for developing evidence-informed management knowledge by means of systematic review. **British Journal of Management**, v. 14, p. 207-222.

**UNODC - Relatório Mundial sobre Drogas 2023 do UNODC alerta para a convergência de crises e contínua expansão dos mercados de drogas ilícitas. 26 jun. 2023.** Disponível em: <<https://www.unodc.org/lpo-brazil/pt/frontpage/2023/06/relatorio-mundial-sobre-drogas-2023-do-unodc-alerta-para-a-convergencia-de-criises-e-contnua-expanso-dos-mercados-de-drogas-ilcitas.html>>. Acesso em: 21 abr. 2024.