

Rip-off clássico, contemporâneo e falso: deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína em portos do Brasil

Rip-off clássico, contemporâneo y falso: desplazamientos tácticos de una modalidad de exportación de cocaína en puertos de Brasil

Classic, contemporary and fake rip-off: tactical displacements of a cocaine export modality in Brazilian ports

• Data de recebimento: 2024/09/20
• Data de avaliação: 2024/12/02
• Data de aprovação: 2024/12/17

Para citar este artigo/ Para citar este artículo / To reference this article: Patriarca, G. e Adorno, S. (2025). *Rip-off clássico, contemporâneo e falso: deslocamentos táticos de uma modalidade de exportação de cocaína em portos do Brasil*. *Revista Criminalidad*, 67(1), 97-110. <https://doi.org/10.47741/17943108.680>

Gabriel Patriarca

Candidato a Doutor em Sociologia
Universidade de São Paulo
São Paulo, Brasil
gabriel-patriarca@usp.br
<https://orcid.org/0000-0002-9344-7041>

Sérgio Adorno

Doutor em Sociologia
Universidade de São Paulo
São Paulo, Brasil
sadorno@usp.br
<https://orcid.org/0000-0002-5358-1289>

Resumo

Pesquisas em portos de destino da cocaína, sobretudo na Europa, identificaram o *rip-off* como uma das modalidades prevaescentes de importação da droga. Neste artigo, analisamos qualitativamente o *rip-off* na exportação em portos de origem na América do Sul. Questionamos sobre as táticas dessa modalidade e de que maneira elas se adaptam às medidas de segurança portuária, com base em trabalho de campo nos portos brasileiros de Santos e Paranaguá, a partir dos quais comparamos as táticas locais com as tipologias internacionais. Como resultado, distinguimos o *rip-off* em clássico, contemporâneo e falso, o que demonstra que os deslocamentos táticos dessa modalidade confundem suas definições tipológicas e evidenciam a complexidade do crime organizado enquanto atividade.

Palavras-chave:

Crime organizado; tráfico internacional de drogas; cocaína; portos; Brasil

Resumen

Investigaciones en puertos de destino de la cocaína, especialmente en Europa, han identificado el *rip-off* como una de las modalidades prevalentes de importación de la droga. En este artículo, analizamos cualitativamente el *rip-off* en la exportación desde puertos de origen en América del Sur. Questionamos acerca de las tácticas de esta modalidad y cómo se adaptan a las medidas de seguridad portuaria. Buscamos responder a estas preguntas a partir de un trabajo de campo en los puertos brasileños de Santos y Paranaguá, desde los cuales comparamos las tácticas locales con las tipologías internacionales. Como resultado, distinguimos el *rip-off* en clásico, contemporáneo y falso, demostrando que los desplazamientos tácticos de esta modalidad confunden sus definiciones tipológicas y evidencian la complejidad del crimen organizado como actividad.

Palabras-clave:

Crimen organizado; tráfico internacional de drogas; cocaína; puertos; Brasil

Abstract

Research in cocaine destination ports, especially in Europe, has identified *rip-off* as one of the most prevalent modes of drug



Esta obra está bajo licencia CC BY-NC-ND 4.0©
por Policía Nacional de Colombia

importation. In this article, we qualitatively analyse *rip-off* in export from ports of origin in South America. What are the tactics of this modality and how do they adapt to port security measures? We seek to answer these questions on the basis of fieldwork in the Brazilian ports of Santos and Paranaguá, from which we compare local tactics with international typologies. As a result, we distinguish *rip-off* into classic, contemporary and fake, demonstrating that the tactical shifts of this modality confound its typological definitions and evidence the complexity of organised crime as an activity.

Keywords:

Organised crime; international drug trafficking; cocaine; ports; Brazil

Introdução

A cada ano, mais de 80% do volume de mercadorias do comércio internacional flui através do mar. Portos, navios e contêineres fazem da indústria do transporte marítimo a “espinha dorsal” da globalização econômica em suas formas mais tangíveis, materiais e concretas (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2023). Entretanto, essa indústria serve logisticamente tanto aos mercados legais quanto aos ilegais, na medida em que o crime organizado está “socialmente imerso” nela (Kleemans e van de Bunt, 1999). Como escreveu Eski (2011, p. 418, tradução nossa), “a globalização da economia, dos mercados e do comércio criou, simbólica e literalmente, vias transoceânicas para que o tráfico de drogas prosperasse”. Anualmente, uma proporção similar de 80% corresponde ao volume da cocaína apreendida ao redor do mundo que é interceptada durante a importação ou a exportação por meio do transporte marítimo (United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC], 2022).

Pesquisas nos portos de destino da cocaína, sobretudo na Europa, identificaram modalidades prevaletentes de importação da droga que se adaptam continuamente às medidas de segurança portuária (Antonelli, 2024; Eski e Buijt, 2016; Roks et al., 2021; Sergi, 2022), evidenciando assim variadas maneiras de “deslocamento tático” (Caulkins, 1992; Reppetto, 1976). Nos portos de origem na América do Sul, porém, poucas pesquisas foram desenvolvidas, inclusive no Brasil, que se consolidou como o principal ponto de partida das remessas da droga destinadas à Europa, à África e à Ásia (Patriarca, 2021; Patriarca e Lopes, 2024; Pinho et al., 2023; Sampó e Troncoso, 2023; UNODC, 2022). Neste artigo, visamos contribuir para esse campo de estudos ao analisar qualitativamente o *modus operandi* internacionalmente

conhecido como *rip-off*, no qual remessas de cocaína são escondidas em contêineres com mercadorias legais de exportadores e importadores sem participação no tráfico. Quais são as táticas dessa modalidade? De que maneira elas se adaptam às medidas de segurança portuária? Buscamos responder a essas perguntas com base em trabalho de campo nos portos de Santos e Paranaguá, que são os maiores do Brasil e estão entre os principais da América do Sul.

Além desta introdução, o artigo está organizado em quatro seções. Na primeira, revisamos os estudos sobre crime organizado relacionados ao tráfico de drogas no Brasil e apontamos a falta de pesquisas empíricas sobre essa atividade em seu alcance transnacional, sobretudo em portos. Na segunda, descrevemos o trabalho de campo realizado nos portos de Santos e Paranaguá. Na terceira, analisamos qualitativamente os deslocamentos táticos do *modus operandi* do *rip-off*, comparando as tipologias internacionais com as táticas locais a partir das quais o distinguimos em clássico, contemporâneo e falso. Por fim, a quarta discute as implicações dos deslocamentos dessa modalidade para suas definições tipológicas e ressalta as conclusões do artigo, evidenciando a complexidade do crime organizado enquanto atividade.

Crime organizado

O conceito de crime organizado tem significados difusos e contestados. Revisões de suas aplicações notaram uma oscilação entre duas ênfases analíticas. Alguns pesquisadores se referem a organizações criminosas *per se*, no sentido de estruturas hierárquicas e centralizadas permanentes com divisão de tarefas e uma identidade coletiva que assegura a coesão entre seus membros envolvidos em uma série de atividades legais e ilegais. Outros se referem a atividades criminosas específicas, as

quais exigem certo grau de organização para a consecução, mas que podem ser levadas a cabo por organizações, grupos ou indivíduos vinculados de diferentes maneiras, muitas vezes provisoriamente. Enquanto a primeira ênfase aborda o crime organizado por meio de perguntas sobre “quem”, explorando a composição das organizações, os atributos de seus membros e as normas por meio das quais eles se relacionam, a segunda o faz por meio de perguntas sobre “o que”, como ações, procedimentos e táticas de consecução (Paoli e Beken, 2014).

Em ambos os sentidos, como narra von Lampe (2016), as aplicações do conceito de crime organizado não são recentes. Suas origens remontam ao século XIX, embora significados mais explícitos tenham sido definidos no início do século XX, nos Estados Unidos. Inspirados nas iniciativas estadunidenses, mas adaptando-as aos seus contextos, os setores políticos, midiáticos e acadêmicos de diferentes países gradualmente adotaram o conceito de crime organizado, cuja propagação levou a debates na década de 1990 que culminaram na Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, mais conhecida como Convenção de Palermo, em 2000. Nas últimas décadas, de fato, o escopo do debate sobre o crime organizado se moveu do local ao internacional, na esteira da globalização – entre outros aspectos, atentando-se à imersão social das organizações e das atividades criminosas em negócios legítimos (Kleemans e van de Bunt, 1999). O tráfico de drogas, por exemplo, converteu-se em um mercado ilegal global que, em regiões como a América do Sul, levou à formação de cartéis, facções, gangues e outras organizações, de uma maneira ou de outra imersas na economia legal.

No Brasil, a formação do mercado de drogas e as disputas entre organizações pelo controle de territórios para o tráfico no varejo em bairros periféricos foram documentadas a partir da década de 1970, ainda durante a ditadura militar, mas foram observadas mais de perto por pesquisadores durante a transição democrática (Adorno, 2024). Desde as etnografias pioneiras de Zaluar (1985) nas favelas do Rio de Janeiro, que descreveu os arranjos e desarranjos comunitários em torno de representações sociais dos moradores acerca do crime que se tornava parte do cotidiano, o interesse por compreender e explicar as dinâmicas sociais relacionadas ao tráfico de drogas na cidade aumentou paulatinamente. Processos de “acumulação social da violência” que culminaram na estruturação de facções com domínio territorial, como o Comando Vermelho (CV), foram bem detalhados por Misse (1999). Soares (2000), com base em sua trajetória acadêmica e experiência pessoal na Secretaria de Segurança Pública do estado, produziu um diário revelador sobre os desafios cada vez maiores de lidar tanto com a violência criminal quanto com a violência

policial. Peralva (2000) aprofundou-se também sobre essas duas faces da violência, refletindo sobre suas implicações para a consolidação democrática. Assim como Machado da Silva (2004), que influenciou muitos estudos ao cunhar o conceito de “sociabilidade violenta”. Posteriormente, pesquisadores abordaram o problema das milícias (Couto e Beato Filho, 2019; Manso, 2020; Misse, 2011; Zaluar e Conceição, 2007).

Pesquisas sobre o tráfico de drogas e, em geral, sobre o crime organizado, ampliaram-se ao estado e à cidade de São Paulo no final da década de 1990, como na pesquisa de Mingardi (1998), mas sobretudo no início da década de 2000, após uma sucessão de rebeliões em presídios (Salla, 2006; Adorno e Dias, 2016). Pesquisas da época deram início às discussões sobre a presença do Primeiro Comando da Capital (PCC) nas prisões e nos bairros (Biondi, 2010; Dias, 2013; Feltran, 2011). Ao longo do tempo, conforme a facção foi estabelecendo um domínio praticamente hegemônico nesses contextos e se ampliando para outras cidades e estados do país, mais pesquisas elucidaram questões como sua ascensão e expansão, estrutura organizacional, normas que dizem respeito ao controle da violência e à resolução de conflitos, bem como suas atividades ilegais (Adorno e Dias, 2019; Feltran, 2018; Manso e Dias, 2018). No final da década de 2010, rebeliões em prisões do norte e do nordeste do Brasil expuseram a violência decorrente da expansão tanto do PCC quanto do CV para o resto do país, em aliança ou disputa com organizações locais.

Um dos contextos para os quais essas facções nacionais se expandiram foi o das fronteiras e, especificamente, o dos portos – exibindo, assim, o alcance transnacional que tem sido cada vez mais focado no debate sobre o crime organizado, com a imersão social na indústria do transporte marítimo. Nas últimas décadas, o Brasil se estabeleceu como um *hub* logístico central do tráfico internacional de cocaína (UNODC, 2022). Desde meados da década de 2010, por exemplo, vínculos de membros do PCC com organizações criminosas da Europa foram descobertos em uma série de investigações policiais. Como escreveram Manso e Dias (2017, p. 25) a respeito desses vínculos com a máfia italiana ‘Ndrangheta, porém, “não está clara qual a participação do PCC nesse esquema enquanto organização, para além de empreendimentos individuais de seus membros. Essa ainda é, inclusive, uma questão sobre a qual pouco se sabe.”

Seja sobre as organizações, seja sobre as atividades do crime organizado, ou mesmo sobre as respostas do Estado, os portos brasileiros são campos de pesquisa apenas recentemente explorados, como são, em geral, os portos da América do Sul (Patriarca, 2021; Patriarca e Lopes, 2024; Pinho et al., 2023; Sampó e Troncoso, 2023). Na Europa, ao contrário, estudos já abordaram

especificamente as atividades de importação da cocaína através dos portos, enfatizando a maneira pela qual as modalidades do tráfico se adaptam continuamente às medidas de segurança e ilustrando que o “deslocamento criminal” ocorre não apenas no tempo e no espaço, mas também nas táticas (Caulkins, 1992; Reppetto, 1976). Por exemplo, Sergi (2022) categorizou as alternativas para importação de drogas em esquemas similares aos de entrega ou retirada de pizza (*pizza delivery* e *pizza pick-up*), assim como Antonelli (2024) distinguiu duas opções de tráfico internacional de cocaína através de portos comerciais como a infiltração em rotas legais de terceiros e o estabelecimento de rotas legais próprias.

Nesses e em outros estudos, como nos de Eski e Buijt (2016) e Roks et al. (2021), um dos *modi operandi* identificados como prevalescentes para a imersão do crime organizado no transporte marítimo é o *rip-off*, no qual remessas da droga são escondidas em contêineres com mercadorias legais de exportadores e importadores sem participação no tráfico. Entretanto, nosso trabalho de campo em portos do Brasil demonstra que os deslocamentos táticos dessa modalidade confundem suas definições tipológicas. Adotando a ênfase analítica do crime organizado como atividade, portanto, analisamos qualitativamente as táticas locais do *rip-off*.

Trabalho de campo

Este artigo se baseia em duas pesquisas empíricas nos maiores portos brasileiros. A primeira foi desenvolvida no porto de Santos, no estado de São Paulo, entre os anos de 2018 e 2021. A segunda foi iniciada logo na sequência, ainda em 2021, e segue em andamento, dando continuidade ao trabalho de campo no porto de Santos e ampliando-o ao porto de Paranaguá, no estado do Paraná. Além de ocuparem o topo do ranking nacional de movimentação de mercadorias e estarem entre os principais da América do Sul, os portos de Santos e Paranaguá lideram as apreensões de cocaína no Brasil. De acordo com dados da Receita Federal (RFB), aproximadamente 126 toneladas da droga foram interceptadas no porto de Santos entre os anos de 2016 e 2022, equivalentes a 54% da quantidade apreendida pela instituição em todo o país – o que faz desse porto “um eixo crucial para o comércio global de cocaína” (Dalby, 2022, parágrafo 5, tradução nossa). No mesmo período, cerca de 34 toneladas foram interceptadas no porto de Paranaguá, equivalentes a 15% das apreensões nacionais.

As pesquisas tiveram a segurança portuária como objeto, analisando as ações das e as relações entre as organizações públicas e privadas para prevenir, reprimir e investigar atividades criminosas, sobressaindo-se o tráfico internacional de cocaína. O trabalho de campo

consistiu na realização de 42 entrevistas gravadas e 23 conversas registradas em caderno de campo, sendo 47 em Santos e 18 em Paranaguá, com representantes dessas organizações, incluindo 9 interlocutores da Polícia Federal (PF) e 11 da RFB que lidam diretamente com o tráfico, além de autoridades portuárias e gestores dos terminais de embarque e das companhias marítimas¹. A maioria das entrevistas foi presencial, assim como as conversas mantidas nos bastidores das entrevistas, em visitas institucionais e em 16 horas de observação direta em patrulhas terrestres e marítimas com a PF, a RFB e a Polícia Militar (PM). Nessas ocasiões, os longos diálogos com os interlocutores proporcionaram a coleta de informações detalhadas sobre as táticas situadas e contextualizadas do *rip-off*, elucidativas de como o crime organizado transnacional se manifesta como “um processo tangível de atividade” ao nível local (Hobbs, 1998, p. 408, tradução nossa). Complementarmente, ao longo das pesquisas, foram acessados documentos oficiais de investigações policiais e sentenças judiciais.

Rip-off

Em inglês, *rip-off* é uma expressão popular com significados variados. Com referência a objetos, significa remover ou extrair rapidamente alguma coisa de algum lugar. Com referência a sujeitos, significa enganar, geralmente ao fazer com que alguém pague muito por algo que vale pouco – seja essa coisa legal ou ilegal. No varejo das drogas, por exemplo, usa-se tal expressão para descrever a situação em que um comprador paga o preço de uma cocaína boa, com alto grau de pureza, por uma ruim. A tradução ao português seria algo como “passar para trás” e, ao espanhol, como *timar*. Mas essa expressão, tanto por sua referência a objetos como a sujeitos, tornou-se também o denominador comum do que Eski e Buijt (2016) descreveram como um *modus operandi* global no atacado das drogas, sobretudo no tráfico internacional de cocaína através do transporte marítimo. Na definição do UNODC e da *World Customs Organization* (WCO):

Um “rip-off” é uma metodologia de ocultação onde uma remessa legítima, geralmente em contêiner, é explorada para contrabandear mercadorias (geralmente drogas ilícitas) do país de origem ou do porto de baldeação até o país de destino. Em espanhol, a terminologia equivalente amplamente utilizada por funcionários de alfândega e forças de segurança é “gancho ciego”. Nem o remetente nem o(s) destinatário(s) estão cientes de que sua remessa

1 Quando citados no artigo, os entrevistados são chamados por pseudônimos de modo a preservar seu anonimato.

está sendo contaminada para contrabandear carga ilícita. Para que esse método tenha sucesso, sempre haverá uma conspiração local tanto no país de origem ou no porto de baldeação quanto no país de destino (UNODC e WCO, 2008, p. 64, tradução nossa).

A modalidade consiste em esconder a cocaína em contêineres com mercadorias legais que foram devidamente negociadas por empresas idôneas sem participação no tráfico – nesse sentido, essas empresas é que são “passadas para trás”. De fato, como não há participação de exportadores e importadores, a cocaína escondida em mercadorias legais pode acarretar grandes prejuízos para as empresas. Contêineres são retidos, embarques são perdidos e, muitas vezes, mercadorias são descartadas se contaminadas, sobretudo produtos alimentícios que ficam impróprios para consumo (Roks et al., 2021). De maneira menos literal, de fato, as autoridades chamam de contaminados os contêineres que foram usados para esconder a droga.

A modalidade também é conhecida como *rip-on/rip-off*, *rip-load/rip-off* e por outras variações terminológicas que distinguem as etapas de exportação e importação, já que esquemas precisam ser planejados para inserção da droga em um contêiner no porto de origem e para extração no porto de destino – o que nem sempre dá certo. Em 2022, 500 kg de cocaína em um contêiner de café transportado do porto de Santos para o porto da Antuérpia chegaram até uma fábrica da Nespresso na Suíça (Anliker et al., 2022). Por alguma razão, a extração provavelmente planejada para o porto belga não se concretizou, a droga também passou despercebida pelas autoridades e seguiu a rota da entrega do café. Em extravios como esse, a droga pode chegar até ao continente errado, como contou Cláudio, gestor de uma companhia marítima. Traficantes podem contaminar um contêiner cujo destino final é um porto qualquer na Ásia, mas que será baldeado em um porto específico na Europa onde eles planejam extrair a droga. Por razões logísticas, porém, a companhia muda a baldeação desse contêiner para um porto diferente. Assim, os traficantes perdem a droga que só é descoberta pelas autoridades no porto asiático de destino ou, se passar despercebida por elas, pela empresa importadora da mercadoria legal do contêiner.

Uma vez que a cocaína deve ser extraída do contêiner apressadamente, antes que ele saia do porto e siga sua rota até a importadora, o *rip-off* assume aquele primeiro significado de remoção rápida, o que implica que a droga não pode ser tão escondida no contêiner a ponto de dificultar sua extração. As descrições desse *modus operandi* geralmente dão conta de que tabletes de cocaína são acondicionados em mochilas. No porto

de origem, um contêiner previamente selecionado pelos traficantes de acordo com a destinação da droga é aberto com o rompimento de seu lacre e as mochilas são simplesmente jogadas ou acomodadas em cima ou na frente das mercadorias ainda próximas à porta. De fato, algumas definições incluem essa característica do *rip-off* como “contrabando colocado dentro do contêiner, perto das portas e sem o conhecimento do remetente/destinatário” (UNODC e WCO, 2008, p. 29, tradução nossa). O contêiner é então fechado com um lacre falso para disfarçar a violação. Um segundo lacre falso é colocado dentro do contêiner, junto a alguma das mochilas ou bem exposto e acessível de outra maneira, para que no porto de destino o primeiro lacre falso seja rompido, as mochilas extraídas e o contêiner fechado novamente com o segundo (McDermott et al., 2021; Scaturro e Kemp, 2022). Artigos e relatórios enfatizam a corrupção de *insiders* como uma condição necessária (Antonelli, 2024; Eski e Buijt, 2016; European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction [EMCDDA] e Europol, 2019). Funcionários de exportadoras, de terminais portuários ou de comissárias de despachos fornecem informações confidenciais sobre as rotas dos navios e os códigos de identificação dos contêineres, ao passo que estivadores, caminhoneiros, vigilantes e outros trabalhadores com acesso inserem ou extraem as mochilas.

A principal alternativa ao *rip-off* é o que policiais federais, fiscais alfandegários e outras autoridades brasileiras conhecem como “ocultação” – em outros países, geralmente referida como *within the load* ou *hide and seek* (McDermott et al., 2021; Scaturro e Kemp, 2022). Como indica essa denominação, “drogas são disfarçadas ou incorporadas em produtos legítimos” (EMCDDA e Europol, 2019, p. 62, tradução nossa). A cocaína é escondida dentro das próprias mercadorias, as quais são previamente modificadas para acomodar a droga, ou junto a elas nas sacas, caixas ou barris. Nesses casos, as mercadorias legais são negociadas com vistas ao tráfico, de modo que tipicamente há participação de exportadores e importadores por meio de empresas de fachada que são fundadas ou adquiridas pelos traficantes. Por um lado, diferente do *rip-off* que corre o risco de extravio, a ocultação garante maior controle sobre a remessa. Por outro, o registro de empresas em nome de laranjas, o uso de documentos falsos e outras proteções são necessárias para que os traficantes não sejam facilmente identificados se as autoridades suspeitarem da participação de exportadores e importadores.

Alguns relatórios já chamaram atenção para o fato de que as modalidades prevaescentes variam ao longo do tempo. McDermott et al. (2021), por exemplo, argumentaram que o uso de contêineres no tráfico internacional de cocaína, inicialmente, relacionava-se

principalmente ao *modus operandi* que descrevem como *within the load*, no qual os traficantes operavam empresas de exportação e importação para enviar e receber a droga oculta nas mercadorias negociadas. Eles teriam deslocado suas táticas ao *rip-off* quando as autoridades começaram a perfilar as empresas do comércio exterior e, assim, a investigar negociações suspeitas, já que no *rip-off* a droga pode ser escondida em contêineres de grandes empresas de reputação ilibada. Mas, segundo o EMCDDA e a Europol (2019), essa tendência pode estar se revertendo:

O contrabando de remessas em contêineres marítimos continua sendo o *modus operandi* mais comum associado à cocaína, especialmente utilizando o método *rip-on/rip-off*. No entanto, o uso desse método pode estar declinando, pois é menos adequado para o contrabando de remessas muito grandes de cocaína e se tornou mais difícil de implementar devido à automação do manuseio de contêineres nos portos (EMCDDA e Europol, 2019, p. 141, tradução nossa).

Para alguns autores, inclusive, essa reversão já parece concluída. Como sugeriram Scaturro e Kemp (2022, p. 27, tradução nossa), “o método do *hide and seek* é provavelmente a técnica de contrabando mais comum”.

O caso brasileiro também comprova que essas modalidades se alternam. “A vulnerabilidade da cadeia logística muda ao longo do tempo”, disse Cláudio. Relatórios da EMCDDA e da Europol (2019; 2020) que analisaram quantitativamente os *modi operandi* das remessas de cocaína apreendidas no porto de Antuérpia ou a ele especificamente destinadas, mas apreendidas ainda nos portos de origem, demonstraram que a prevalência das modalidades *rip-off* e *within legitimate goods* se inverteram entre as remessas originadas do Brasil entre os anos de 2017 e 2020, com a cocaína cada vez mais sendo oculta nas mercadorias legais em vez de mochilas sendo jogadas nos contêineres. Mas a análise qualitativa do *rip-off* a partir de nosso trabalho de campo nos maiores portos do país demonstra que os deslocamentos táticos desse *modus operandi* confundem suas definições e distinções tipológicas.

Rip-off clássico

“Na maior parte das apreensões que nós realizamos, o que se observa é que não há envolvimento nem de exportador brasileiro, nem de importador estrangeiro”, afirmou Lúcio, da Alfândega de Santos. Foi ao longo da década de 2010 que o *rip-off* “virou praga”, segundo ele. Notícias divulgadas ao final daquela década afirmavam que “quadrilhas usam volumes de fácil retirada dos contêineres, como mochilas e bolsas de viagem, para tentar infiltrar a droga”, e que, “por não haver muito tempo para a

colocação nos contêineres, ela normalmente é encontrada logo ao abri-los” (Toledo, 2018, parágrafo 5). De fato, muitas vezes as mochilas amontoadas começavam a cair assim que as portas dos contêineres eram abertas.

Inicialmente, a contaminação dos contêineres na modalidade que os entrevistados chamam de “*rip-off* de mochila” ocorria fora do porto, principalmente nos Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), onde os contêineres são estufados com mercadorias e armazenados até que as autorizações necessárias para sua remessa sejam obtidas e prossigam ao terminal de embarque. Na Operação Oversea, uma das primeiras a expor a atuação de membros do PCC na exportação de cocaína à Europa, deflagrada em 2014, funcionários de diferentes REDEX foram investigados por vazarem informações necessárias para a seleção de contêineres a serem contaminados, bem como por auxiliarem ou participarem ativamente da inserção das mochilas com a droga nos contêineres nesses recintos. Em outros casos descobertos na operação, a contaminação acontecia no percurso do REDEX ao terminal de embarque, quando caminhoneiros cooptados desviavam das rotas previstas até galpões. Os lacres originais eram substituídos por falsos ou as portas dos contêineres eram desmontadas, as mochilas escondidas e as portas remontadas, mantendo-se os lacres originais intactos.

De acordo com os entrevistados, os REDEX eram mais visados pelos traficantes porque eram menos fiscalizados pelas autoridades do que os terminais portuários e, conseqüentemente, representavam um ponto vulnerável da cadeia logística. Quando essa fiscalização aumentou, tornaram-se frequentes os casos de contaminação dos contêineres no percurso do REDEX ao terminal de embarque por meio de desvios de rota. Por isso, muitas transportadoras passaram a instalar rastreadores em seus caminhões para acompanhar o percurso. Sistemas de telemetria via satélite emitem alertas automáticos de paradas ou desvios indevidos para centrais de monitoramento que podem contatar os motoristas ou informar as equipes de segurança dos terminais portuários para que averiguações sejam feitas na chegada do caminhão, explicou Thomas, gestor de uma dessas equipes. Entretanto, nem todas as transportadoras investiram nessa tecnologia e, mesmo quando o fizeram, há casos em que os caminhoneiros utilizam um aparelho popularmente conhecido como “capetinha” para bloquear o sinal do rastreador (Habeas Corpus Nº 2067067-50.2020.8.26.0000, 2020).

Entretanto, as condições do *rip-off* de mochila mudaram em 2016, quando a Alfândega de Santos determinou o escaneamento obrigatório de todos os contêineres com destino ou transbordo na Europa, a ser realizado na entrada do terminal portuário de embarque

por meio de equipamentos de raio X e funcionários próprios desse terminal ou terceirizados por ele. Até então, os contêineres de exportação eram escaneados apenas se selecionados por uma análise de risco, “pode ser 1 %, 5 %, 10 %, 50 %, depende do que está sendo exportado”, explicou o chefe da Alfândega à época (G1, 2013). Traficantes interceptados na Operação Oversea diziam que poucos eram efetivamente escaneados devido à grande quantidade, que inviabilizava a inspeção de muitos – razão pela qual eram cautelosos com os lacres para não chamar atenção. Entre outros parâmetros de risco, na época, selecionavam-se contêineres por meio de um perfilamento das exportadoras em busca da modalidade de ocultação. Mas após essa e outras operações que evidenciaram a tendência crescente do *rip-off*, que vinha ocorrendo até em contêineres de empresas bem reputadas, a medida foi ampliada a 100% dos contêineres de exportação da rota europeia. O mesmo foi feito em Paranaguá e outros portos brasileiros.

A Portaria que determinava o escaneamento dos contêineres para a Europa no porto de Santos foi publicada em abril de 2016. O resultado foi um *boom* de apreensões. De janeiro a abril de 2016, 707 kg de cocaína haviam sido interceptados no porto. Somente em maio, foram 742 kg. Fiscais da Alfândega costumam se lembrar daquele mês como “o maio branco” (Câmara dos Deputados, 2019). A quantidade de cocaína interceptada no porto saltou de 1.050 kg durante o ano de 2015 para 10.622 kg no ano de 2016. Em grande medida, esse aumento de quase 1.000% atingia sobretudo o *modus operandi* do *rip-off* de mochila, uma vez que elas eram simplesmente jogadas dentro de um contêiner fora do porto, no REDEX ou no percurso dele até o terminal de embarque. Como os traficantes não se preocupavam em ocultá-las, as mochilas com a droga eram tão facilmente detectadas no escaneamento, na entrada do terminal, a ponto de quase ser possível contar quantos tablets haviam, disse Aurélio, da Alfândega.

A despeito do empecilho do raio X, o *rip-off* fora do porto não deixou de ocorrer. Ainda antes do escaneamento dos contêineres destinados à Europa ser obrigatório, traficantes já corrompiam os operadores dos escâneres – funcionários terceirizados com salários baixos e, assim, vulneráveis a aliciamentos ou ameaças, consideram vários entrevistados. De fato, as autoridades tentaram resolver esse problema ao longo do tempo. Inicialmente, informações sobre os contêineres eram exibidas aos operadores, cujas cabines de operação ficavam próximas aos escâneres em si, o que facilitava as “vistas grossas” aos contêineres contaminados que eram identificados por seus códigos ou pelo contato com os caminhoneiros. Posteriormente, as cabines foram distanciadas e as informações não mais exibidas a fim de dificultar que o

operador soubesse qual contêiner seria escaneado. Mais importante, as imagens dos escaneamentos passaram a ser encaminhadas automaticamente à RFB, onde fiscais as revisam. Projetos de automação também foram desenvolvidos pela RFB para a análise das imagens. Hoje em dia, segundo Pedro, da Alfândega de Santos, análises automatizadas detectam facilmente as mochilas jogadas no contêiner, já que elas fogem totalmente do padrão.

Porém, a contaminação dos contêineres com as mochilas foi gradualmente deixando de ocorrer fora do porto. Na Alfândega de Santos, Pedro e seu colega Fabiano nos mostravam a imagem de um escaneamento no qual se viam mochilas com tablets bem próximas à porta quando disseram que esse *modus operandi* já não ocorre. Outros entrevistados afirmaram o mesmo. Por causa do escâner, traficantes passaram a efetuar essa contaminação já dentro dos terminais, em pátios onde os contêineres ficam empilhados enquanto aguardam o embarque. “Nós temos observado que essa é uma tendência crescente”, disse Lúcio em 2019: “as organizações criminosas têm tentado fugir do controle de escâner, então já estão contaminando o contêiner dentro do pátio, depois que ele foi escaneado”. Isso é bem descrito por um caso no porto de Paranaguá:

Nos últimos anos, devido à obrigatoriedade de passagem de todos os contêineres de exportação por um equipamento ESCÂNER no Terminal de Contêineres de Paranaguá - TCP, os traficantes adaptaram o método para o “RIP ON” NO PÁTIO do terminal em um contêiner que já aguarda embarque para a Europa (descarregado antes por outro caminhoneiro sem envolvimento nos crimes). A ação criminosa se desenvolve da seguinte forma: o caminhoneiro integrante do esquema criminoso entra no pátio do TCP para algum serviço regular, mas transportando o carregamento de cocaína na cabine do caminhão ou em um compartimento na carreta. Na sequência, desvia da sua rota programada no pátio do terminal, se desloca para o local onde já está depositado o contêiner que vai ser contaminado e executa a ocultação da droga com auxílio de outros indivíduos (Habeas Corpus N° 5026379-69.2022.4.04.0000, 2022, parágrafo 29, destaques do original).

Esse *modus operandi* evidencia uma limitação do escaneamento. O modelo mais comum de escâner nos portos brasileiros é um portal fixo através do qual os caminhões passam com os contêineres a uma velocidade de 10 km/h. Os caminhões não estacionam e, assim, o tempo da inspeção é curto, adequando-se bem ao imperativo portuário da agilidade dos fluxos. Por uma questão de proteção radiológica, porém, o raio X não é aplicado à cabine dos caminhões, já que

os motoristas permanecem a bordo. “Assim que termina a cabine e começa o contêiner, ele liga, terminou, ele desliga”, explicou Pedro. Consequentemente, tornaram-se frequentes os casos em que as mochilas são inseridas em contêineres já escaneados no interior dos pátios dos terminais de embarque, o que passou a ser referido pelos entrevistados como “*rip-off* de pátio”. As mochilas entram escondidas na cabine dos caminhões, que às vezes são até modificadas com fundos ou tetos falsos. Uma vez dentro dos terminais, trabalhadores portuários ou pessoas que também entram escondidas na cabine fazem a inserção das mochilas no contêiner, que nem precisam ser bem escondidas. A única precaução que os traficantes parecem ter tomado ao longo do tempo foi o aperfeiçoamento dos lacres falsos, já que a RFB passou a checá-los antes do embarque, segundo Aurélio². Em alguns casos, traficantes inserem os tablets no motor dos contêineres refrigerados armazenados nos pátios, sem a necessidade de romper os lacres das portas, mas pouca quantidade cabe no compartimento.

Por esse deslocamento, entrevistados da RFB e da PF enfatizaram a importância do rastreamento dos caminhões dentro do porto. Nos terminais de embarque, por exemplo, as centrais de segurança passaram a monitorar mais atentamente os percursos a fim de identificar desvios para quadras não previstas. Além disso, inspeções nas cabines dos caminhões passaram a ser realizadas por vigilantes de empresas de segurança contratadas pelos terminais portuários. No dia anterior à entrevista com representantes de uma dessas empresas, um vigilante havia encontrado mochilas com cocaína durante o procedimento – que eles descreveram como “manual, visualmente, de abrir a boleia ali, vistoriar, ver se tem alguém a mais, ver se tem algum produto ilícito”. Entretanto, como ressaltou Aurélio, o fluxo intenso de caminhões faz com que as inspeções sejam breves e superficiais, de modo que drogas e pessoas escondidas em compartimentos modificados frequentemente passam. Ademais, o cansaço do vigilante após dezenas ou centenas de caminhões pode fazer com que as inspeções ao final do turno de serviço se limitem a uma “pescoçada”,

além de que a possibilidade de aliciamento ou ameaça para que façam vistas grossas também é significativa. O mesmo pode acontecer com os funcionários responsáveis pelo monitoramento do percurso dos caminhões nos terminais.

Portanto, essas mudanças do *rip-off* demonstram um deslocamento tático do momento em que os contêineres são contaminados, da estufagem ou do transporte no exterior do porto para o armazenamento em seu interior, mas ainda convergente com as descrições comuns do *rip-off* enquanto *modus operandi*, com a inserção de mochilas em contêineres de exportadores e importadores sem participação no tráfico. Entretanto, outras mudanças confundiram essas descrições, fazendo com que a Alfândega de Santos adaptasse seu registro das apreensões ao classificar os casos de mochila como um “*rip-off* clássico”, diferenciando-os do que poderia ser correspondentemente analisado como um “*rip-off* contemporâneo”, cujo *modus operandi* se assemelha ao da ocultação, *within the load* ou *hide and seek*.

Rip-off contemporâneo

Ao mesmo tempo em que o *modus operandi* clássico das mochilas jogadas dentro dos contêineres se tendenciava cada vez mais no *rip-off* de pátio, passando de fora para dentro do porto, outra mudança foi a maior ocultação das remessas de cocaína nas mercadorias legais, mesmo fora do porto, mas ainda sem a participação de exportadores e importadores que negociaram tais mercadorias. De acordo com Douglas, da Alfândega de Santos:

Quando começou a se usar o escâner para contêineres de exportação e aumentou muito o volume de apreensões, eles começaram a se preocupar mais em ocultar. As cargas mais usadas geralmente são essas de *commodities*, tipo açúcar e café. Hoje eles procuram esconder os volumes com a droga no meio da carga (Douglas, comunicação pessoal, 26/07/2022).

Nesses casos, diferentemente do *rip-off* de mochila, o que ocorre poderia ser correspondentemente descrito como um “*rip-off* de sacaria”, uma vez que a cocaína é colocada em sacas de ráfia de 50 kg ou em *big bags* de polipropileno de mais de 500 kg, comumente usadas para o acondicionamento das *commodities*. Sacarias com as mercadorias legais podem ser descosturadas, contaminadas e recosturadas, ou sacarias com a droga podem ser previamente preparadas pelos traficantes para substituir algumas das primeiras fileiras do contêiner. Assim como era o *rip-off* clássico, esse *rip-off* contemporâneo pode ocorrer pela contaminação dos contêineres nos REDEX ou no percurso deles ao

2 Além do *rip-off* de pátio, a contaminação de um contêiner também pode ocorrer a bordo do navio, conforme descoberto na Operação Brabo, deflagrada em 2017. Pequenos barcos levavam as mochilas com a droga até os navios, onde tripulantes ou trabalhadores portuários as içavam ao convés com cordas e, posteriormente, as inseriam em contêineres. Mas, segundo os entrevistados, esse *modus operandi* parece menos comum para a contaminação de contêineres e, portanto, para o *rip-off*. Mais frequentemente, em casos de “içamento”, que no Brasil também são chamados de “pescaria” e em outros países de *drop-off* ou *drop-on/drop-off*, as mochilas são escondidas em compartimentos na estrutura do próprio navio e, uma vez no porto de destino, lançadas na água para serem recuperadas por barcos menores ou arriadas diretamente a eles.

terminal de embarque. Embora a fiscalização nos REDEX tenha aumentado nos últimos anos, investigações descobriram que traficantes retiravam contêineres do recinto, os contaminavam em outro lugar e o devolviam posteriormente, tendo o auxílio de um caminhoneiro e sobretudo de um funcionário cooptado do REDEX que autorizava a saída e a entrada do contêiner – e apesar de muitas transportadoras terem instalado rastreadores nos caminhões, há exceções à regra e bloqueadores de sinal continuam usados. Em grande medida, o tempo necessário para descosturar, recosturar, extrair e inserir as sacarias no contêiner dificulta essa contaminação no interior dos terminais de embarque.

Entrevistados da RFB e da PF dão várias explicações para a preferência dos traficantes pelas *commodities*, sobretudo pelo volume das exportações de mercadorias como açúcar, café e milho com destino ou baldeação em portos europeus. “O melhor lugar para esconder um boi é no meio da boiada”, brincou Aurélio, sugerindo que, se há dezenas ou centenas de contêineres de açúcar saindo todos os dias, por exemplo, inspecionar todos é uma tarefa impossível. Em um caso, sacas de cocaína foram apreendidas em apenas um dos 40 contêineres de um lote com 540 sacas de açúcar cada (Apelação Criminal Nº 5001683-17.2022.4.03.6104, 2024). Tais *commodities* também são relativamente fáceis de manipular e sacarias podem ser previamente preparadas. O escâner continua sendo um empecilho, mas se a ocultação for bem feita, como se faz cada vez mais, “fica difícil de pegar”, ele reconheceu. Além de as sacarias poderem ser bem organizadas no contêiner para que não fujam do padrão de arrumação, a densidade da cocaína é relativamente próxima à de algumas dessas *commodities* – aproximadamente 70% da do açúcar, estimaram Rafael e André, da Alfândega de Santos. Uma vez que as imagens do escaneamento são geradas a partir de mensurações de densidade, essa diferença da cocaína com as demais mercadorias muitas vezes pode ser observada, mas a detecção não é tão fácil como era no passado com o *rip-off* de mochila e depende das boas condições de funcionamento do escâner.

De fato, muitos traficantes passaram a retirar a cocaína de tabletes prensados e acondicioná-la solta em sacas, imitando as *commodities* nas quais são ocultas. Aurélio contou que ele e sua equipe certa vez inspecionavam um contêiner com *big bags* de açúcar, cada uma com 500 kg ou mais, e encontraram uma dessas *bags* cheia de cocaína na forma de pó. Documentos judiciais descrevem casos similares. Em 2022, após escaneamento em um terminal portuário de Santos, foram apreendidos 612 kg de cocaína em pó, embalada em sacas de ráfia, similares às que acondicionavam a carga de açúcar sendo exportada, embora as sacas com a droga tivessem

marcações com *spray* vermelho e as costuras divergissem: “[F]oram realizadas diligências, que apontaram possível caso de ‘RIP-ON’, em que carga contaminada é inserida no contêiner sem o consentimento do exportador”, diz o documento (Apelação Criminal Nº 5001683-17.2022.4.03.6104, 2024, pp. 3-4, destaques do original). A substituição de algumas sacas de açúcar pelas de cocaína levou aproximadamente 1 hora e 30 minutos em um galpão depois que o motorista desviou o percurso do REDEX ao terminal, fazendo com que um trajeto de 30 minutos levasse 2 horas e 40 minutos.

Seja em tablete, seja em pó, a cocaína não tem sido oculta apenas em açúcar. Também é comum no café, como mencionado por Douglas e alguns documentos. Em 2018, após escaneamento, fiscais da RFB inspecionaram um contêiner com sacas de café, fechado com o lacre original. Foram identificadas 40 sacas com costuras divergentes, nas quais havia 1.113 kg de cocaína em tabletes. As investigações descobriram que, ao ser estufado, o contêiner havia sido fechado com um lacre falso em posse do motorista. No percurso ao terminal de embarque, desviou-se da rota até um galpão onde permaneceu por quatro horas, quando o lacre falso foi rompido, os tabletes escondidos nas sacas e o contêiner fechado com o lacre original que o motorista havia recebido na exportadora. Um segundo lacre falso foi encontrado dentro do contêiner para ser usado após a extração da droga no porto de destino (Apelação Criminal Nº 0000816-51.2018.4.03.6104, 2019). Em 2022, igualmente após escaneamento, 603 kg de cocaína em pó, embalada em sacos de ráfia, foram apreendidas em um contêiner com grãos de milho. As investigações descobriram que dois vigilantes de um REDEX deixaram um caminhão entrar sem autorização. Em quatro horas, pessoas que entraram a bordo descarregaram as sacas com a cocaína do caminhão e as inseriram em meio ao milho. A sentença do caso descreve a cocaína “a granel” (Habeas Corpus Nº 5024756-94.2022.4.03.0000, 2022).

Assim como o *rip-off* clássico, portanto, exportadores e importadores não estão envolvidos no *rip-off* contemporâneo, mas a droga é oculta nas mercadorias legais em vez de mochilas serem jogadas no contêiner – o que foi tipicamente pensado como um *modus operandi* no qual eles estariam envolvidos. Mesmo assim, segundo Cláudio, policiais e fiscais experientes conseguem saber se exportadores e importadores participaram de um esquema só de observar a maneira como a droga foi escondida. As sacarias contaminadas precisam estar nas primeiras fileiras e marcadas de alguma maneira para serem rapidamente extraídas no porto de destino, além de muitas vezes divergirem das outras por fabricante ou costura, por exemplo. Entretanto, essas tipologias ainda se confundem por investigações sobre mochilas

jogadas em contêineres que, em vez do *rip-off*, acabam comprovando a participação daqueles que negociaram as mercadorias única e exclusivamente para esconder a droga nelas.

Rip-off falso

Apesar de menos comum se comparado ao *modus operandi* do *rip-off*, há casos com a participação de exportadores, importadores ou intermediários que negociam mercadorias legais com o intuito de nelas esconder a cocaína. Um exemplo antigo desse *modus operandi* remonta ao ano de 1994, quando a Operação Alpha apreendeu mais de 7 toneladas em uma fazenda no estado do Tocantins. A droga, que era fornecida pelo Cartel de Cali aos traficantes brasileiros, seguiria em dois caminhões até o porto de Santos para ser embarcada com destino ao porto de Nova York, ocultada em 20 toneladas de tabaco encaixotado que haviam sido negociadas por empresas de fachada abertas pelos traficantes com documentos falsos (Borges Filho, 2018). Desde então, tablets de cocaína já foram encontrados dentro de pedaços de goiabada industrialmente embalados, no meio de pisos de mármore e granito empilhados em *pallets* com buracos feitos especificamente para serem preenchidos pela droga, bem como em cargas fora de contêineres, de caminhões guindaste a lanchas de luxo que foram exportados só para isso.

Dada a prevalência do *rip-off*, esquemas com a participação de exportadores, importadores ou intermediários talvez não representem mais do que 1% de todos com os quais a RFB e a PF lidam, estimou Aurélio. Entretanto, vários casos chamaram a atenção dele e de sua equipe na Alfândega de Santos ao longo dos anos por inicialmente parecerem um *rip-off*, mas posteriormente se comprovarem como “operações planejadas” com mercadorias negociadas exclusivamente para esse fim (Toledo, 2018). O *modus operandi* do *rip-off* clássico de mochilas era imitado justamente para que, se as remessas de cocaína fossem apreendidas e as investigações iniciadas, os responsáveis pela exportação pudessem alegar que os contêineres foram contaminados sem seu conhecimento em mais um entre tantos outros casos de *rip-off*. Em virtude da imitação, segundo Aurélio, esses casos foram chamados de “*rip-off* falsos”.

Um exemplo do ano de 2016 foi contado por ele, quando 21 mochilas com 571 kg de cocaína em tablets foram detectadas em um contêiner com panos de algodão após escaneamento no porto de Santos. O lacre do contêiner era original e as portas pareciam intactas, o que direcionou as investigações à contaminação que provavelmente teria ocorrido fora do porto. Uma *trading* de exportação havia sido contratada por

despachantes aduaneiros que diziam representar uma importadora espanhola interessada nos panos. Entre outros aspectos, os despachantes instruíram essa *trading* sobre a transportadora que deveria levar o contêiner do REDEX onde o contêiner seria estufado até o terminal de embarque. Comparando fotos do lacre colocado na estufagem, que são tiradas como procedimento padrão, com aquele que estava no contêiner no momento da apreensão, as autoridades notaram que o das fotos era falso. As investigações descobriram que os traficantes produziram o lacre falso previamente, que foi usado para fechar o contêiner em sua estufagem no REDEX. No percurso até o terminal, o caminhoneiro da transportadora indicada pelos despachantes desviou da rota até um lugar onde o lacre falso foi rompido, as mochilas inseridas e o contêiner fechado com o lacre original. As investigações também descobriram que, no início das negociações, os despachantes ordenaram panos brancos, mas a *trading* só conseguiria adquirir coloridos. Quando os despachantes souberam, não deram importância – o que realmente buscavam exportar era a cocaína.

Nesse caso, embora a *trading* de exportação não tivesse envolvimento, suspeita-se que os despachantes tenham agido em conluio com a importadora espanhola. Mas outros casos de *rip-off* falso mostram que despachantes e outros intermediários do comércio exterior podem planejar tanto exportações quanto importações para esconder a cocaína, conforme analisado em uma sentença judicial da 5ª Vara Federal de Santos (Procedimento Especial da Lei Antitóxicos Nº 0000826-95.2018.4.03.6104, 2019). No ano seguinte à apreensão dos 571 kg no contêiner de panos, mais 760 kg foram apreendidos em 27 mochilas dentro de um contêiner com fubá de milho no porto. A investigação descartou a participação da exportadora brasileira, que disponibilizou os registros de suas negociações com o suposto representante local da importadora holandesa, bem como o dessa importadora que, na verdade, não tinha nenhum representante no Brasil. O que se descobriu foi que um consultor aduaneiro, passando-se por representante da importadora, adquiriu 40 toneladas de fubá em sacas de 50 kg e planejou sua exportação apenas para esconder a cocaína.

Esses indivíduos provavelmente tinham detrás de si organizações criminosas maiores. Mas, embora surpreendente, não foi a primeira vez que esse mero fingimento foi relatado. No livro de Rastello (2011), um traficante descreve os esquemas que fazia para ocultar cocaína em azulejos de cerâmica usando o nome de uma das maiores exportadoras chilenas desse ramo e uma importadora de origem italiana com filiais em vários países europeus, sem que ninguém de ambas as empresas soubessem. Além de despachantes, consultores e outros

intermediários, essas imitações podem ser planejadas pelas próprias exportadoras e importadoras, “esperando que no pior dos casos, se forem interceptadas, possam fingir ignorância” (Rastello, 2011, p. 148, tradução nossa). Assim, enquanto policiais e fiscais creem conseguir saber se os responsáveis por essas empresas estiveram envolvidos só de olhar a maneira como a droga foi escondida, os traficantes se aproveitam dessa crença como tática de proteção.

Discussão e conclusão

Pesquisas em portos de destino da cocaína, sobretudo na Europa, identificaram o *rip-off* como uma das modalidades prevaescentes de importação da droga. Em “deslocamentos táticos” (Caulkins, 1992; Reppetto, 1976), essa modalidade se adapta continuamente às medidas de segurança portuária, mas tipicamente é definida a partir do *modus operandi* de mochilas com tabletes que são inseridas em contêineres com mercadorias legais de exportadores e importadores sem participação no tráfico (EMCDDA e Europol, 2019; 2020; Eski e Buijt, 2016; Roks et al., 2021). Neste artigo, analisamos qualitativamente o *rip-off* na exportação em portos de origem na América do Sul. Com base em trabalho de campo nos portos de Santos e Paranaguá, no Brasil, buscamos responder às perguntas de quais são as táticas dessa modalidade e de que maneira elas se adaptam às medidas de segurança portuária.

Em primeiro lugar, identificamos o *modus operandi* típico do “*rip-off* clássico”, mais conhecido como “*rip-off* de mochilas” que são inseridas em contêineres com mercadorias legais de exportadores e importadores sem participação no tráfico”. Sua principal alternativa é o que se conhece como ocultação, *within the load* ou *hide and seek*, quando mercadorias legais são negociadas por exportadores e importadores para esconder a droga (McDermott et al., 2021; Scaturro e Kemp, 2022). Adaptando-se ao raio X dos contêineres na entrada dos terminais, operadores dos escâneres passaram a ser corrompidos, mas um deslocamento tático mais notório do *rip-off* de mochilas ocorreu no momento em que elas são inseridas, passando de fora para dentro do porto – uma tendência que passou a ser referida como “*rip-off* de pátio”. Dessa maneira, as mochilas são escondidas nas cabines dos caminhões que não são submetidas ao raio X e, uma vez nos pátios, inseridas junto às mercadorias dos contêineres ou, em menores quantidades, no compartimento do motor dos contêineres refrigerados. Embora inspeções nas cabines sejam realizadas por vigilantes, elas são breves e superficiais devido ao fluxo intenso de caminhões e podem ser prejudicadas pelo cansaço – o que também ocorre com funcionários que

monitoram os caminhões nos terminais. Além disso, a possibilidade de aliciamento ou ameaça é significativa e, após a contaminação, lacres falsos são usados para disfarçar as violações.

Em segundo lugar, o *rip-off* clássico se deslocou taticamente ao que identificamos como “*rip-off* contemporâneo”, com a ocultação da droga dentro das mercadorias legais, principalmente *commodities*, mas ainda sem participação de exportadores e importadores. Em comparação ao *rip-off* de mochilas, tal *modus operandi* é descrito pelos entrevistados como um “*rip-off* de sacarias” que são descosturadas, contaminadas com a droga e recosturadas, ou previamente preparadas para substituir algumas das primeiras fileiras do contêiner, ainda fora do porto. Nos REDEX, vigilantes corrompidos podem auxiliar a contaminação; no percurso aos terminais de embarque, caminhoneiros podem desviar a rota com esse fim, já que nem todas as transportadoras instalaram rastreadores e bloqueadores de sinal são usados. Em ambos os casos, lacres falsos disfarçam as violações, ou as portas dos contêineres são desmontadas e remontadas para preservar os lacres originais. Ademais, a forma da cocaína também é frequentemente adaptada. Em vez de prensada em tabletes, a droga em pó pode ser acondicionada solta nas sacas, dificultando sua detecção pelo raio X quando oculta em *commodities* com densidade próxima e organizada no mesmo padrão de arrumação das demais sacas – o que ainda inclui a possibilidade de aliciamento ou ameaça dos operadores do escâner.

Em terceiro lugar, por fim, identificamos que *commodities* e outras mercadorias legais podem ser negociadas por exportadores, importadores ou intermediários, como despachantes ou consultores aduaneiros, apenas para esconder a cocaína, como se definiria a modalidade ocultação, *within the load* ou *hide and seek*, mas ainda assim contaminadas com mochilas em um *modus operandi* praticamente igual ao do *rip-off* clássico. Em grande medida, de acordo com as informações coletadas em nosso trabalho de campo, esse deslocamento corresponde a uma tática de proteção por parte de traficantes que pretendem fundamentar alegações de ignorância se as remessas da droga em seus contêineres forem apreendidas e investigações policiais iniciadas – uma imitação que os entrevistados passaram a chamar de “*rip-off* falso”. Nesses casos, as adaptações às medidas de segurança portuária se assemelham às do *rip-off* clássico para prevenir a detecção das remessas, mas, além disso, buscam evitar prisões e outras consequências legais que seriam decorrentes dessa detecção.

Tais deslocamentos táticos confundem as definições tipológicas que distinguem o *rip-off* de outras modalidades. Relatórios internacionais apontaram para uma inversão das modalidades prevaescentes, com o

que se chama de ocultação, *hide and seek* ou *within the load*, tipicamente com a participação de exportadores e importadores, tornando-se mais comum do que o *rip-off* (EMCDDA e Europol, 2020; Scaturro e Kemp, 2022). Entretanto, nosso trabalho de campo no Brasil demonstra que esse deslocamentos apontam para uma passagem do *rip-off* clássico ao contemporâneo, com esquemas sem a participação de exportadores e importadores ainda prevalecentes. Esses deslocamentos se confundem com a alternativa da ocultação, *hide and seek* ou *within the load*, e se complexificam por casos de *rip-off* falso, quando a imitação do *modus operandi* do *rip-off* dificulta a distinção entre esquemas com a infiltração em rotas legais de terceiros ou com o estabelecimento de rotas legais próprias para fins de tráfico (Antonelli, 2024). Portanto, compreender as táticas locais do tráfico internacional de cocaína é essencial para explicar suas formas de imersão na indústria do transporte marítimo e, em geral, na economia legal (Hobbs, 1998; Kleemans e van de Bunt, 1999).

Conflito de interesses

Não houve conflito de interesses no desenvolvimento da presente pesquisa acadêmica. Declaramos que não temos nenhuma relação financeira ou pessoal que possa influenciar na interpretação e publicação dos resultados obtidos. Da mesma forma, garantimos cumprir com as normas éticas e de integridade científica em todos os momentos, de acordo com as diretrizes estabelecidas pela comunidade acadêmica e as determinadas por esta revista.

Agradecimentos

Agradecemos a Nicolas Santiago Lien, a Rosa Montserrat Castañeda Moreno e aos editores e pareceristas da Revista Criminalidad pela revisão da versão preliminar deste artigo; aos nossos entrevistados pelos conhecimentos compartilhados; e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES, Código de Financiamento 001) e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP, Processo 2021/02709-3) pelo apoio às pesquisas das quais este artigo decorre.

Referências

- Adorno, S. (2024). Collective action and sociological research network in the fight against crime in Brazil. *Revista Científica General José María Córdova*, 22(46), 433-456.
- Adorno, S. e Dias, C. (2016). Cronologia dos “ataques de 2006” e a nova configuração de poder nas prisões na década. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 10(2), 118-132.
- Adorno, S. e Dias, C. (2019). Brazil: organised crime, corruption and urban violence. In: Allum, F. e Gilmour, S. (eds), *Handbook of organised crime and politics* (pp. 226-241). Edward Elgar Publishing.
- Anliker, N., Fumagalli, A. e Lemcke, A. (2022). Cocaine in the coffee sacks: how half a ton of drugs ended up at a Nespresso factory in Switzerland. <https://www.nzz.ch/english/how-a-half-ton-of-cocaine-found-its-way-to-a-swiss-coffee-factory-ld.1694872>
- Antonelli, M. (2024). Unpacking drug trafficking phenomenon through seaports: lessons from the Italian ports. *Global Crime*, 25(1), 72-95.
- Apelação Criminal Nº 0000816-51.2018.4.03.6104 (Tribunal Regional Federal da 3ª Região 2019).
- Apelação Criminal Nº 5001683-17.2022.4.03.6104 (Tribunal Regional Federal da 3ª Região 2024).
- Biondi, K. (2010). *Junto e misturado: uma etnografia do PCC*. Editora Terceiro Nome.
- Borges Filho, A. (2018). *Operação Alpha: a rota da cocaína de Cali no Brasil*. Editor.
- Câmara dos Deputados. (2019). Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado [video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=7TTzyzhyobQ&ab_channel=C%C3%A2maradosDeputados
- Caulkins, J. (1992). Thinking about displacement in drug markets: why observing change of venue isn't enough. *Journal of Drug Issues*, 22(1), 17-30.
- Couto, V. e Beato Filho, C. (2019). Milícias: o crime organizado por meio de uma análise das redes sociais. *Revista Brasileira de Sociologia*, 7(17), 201-221.
- Dalby, C. (2022). How Brazil's Port of Santos Became Cocaine's World Trade Center. Insight Crime. <https://insightcrime.org/news/how-brazils-port-of-santos-became-cocaines-world-trade-center/>
- Dias, C. (2013). *PCC: hegemonia nas prisões e monopólio da violência*. Saraiva.

- Eski, Y. (2011). 'Port of call': towards a criminology of port security. *Criminology & Criminal Justice*, 11(5), 415-431.
- Eski, Y. e Buijt, R. (2016). Dockers in drugs: policing the illegal drug trade and port employee corruption in the port of Rotterdam. *Policing: A Journal of Policy and Practice*, 11(4), 371-386.
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction e Europol. (2019). *EU drug markets report 2019*. Publications Office of the European Union.
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction e Europol. (2020). *EU drug markets: impact of COVID-19*. Publications Office of the European Union.
- Feltran, G. (2011). *Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo*. Editora UNESP.
- Feltran, G. (2018). *Irmãos: uma história do PCC*. Companhia das Letras.
- G1. (2013). Novo scanner passa a vistoriar toda carga importada no Porto de Santos. <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2013/08/novo-scanner-passa-vistoriar-toda-carga-importada-no-porto-de-santos.html>
- Habeas Corpus Nº 2067067-50.2020.8.26.0000 (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo 2020).
- Habeas Corpus Nº 5024756-94.2022.4.03.0000 (Tribunal Regional Federal da 3ª Região 2022).
- Habeas Corpus Nº 5026379-69.2022.4.04.0000 (Tribunal Regional Federal da 4ª Região 2022).
- Hobbs, D. (1998). Going down the glocal: the local context of organised crime. *The Howard Journal*, 37(4), 407-422.
- Kleemans, E. e van de Bunt, H. (1999). The social embeddedness of organized crime. *Transnational Organized Crime*, 5(1), 19-36.
- Machado da Silva, L. (2004). Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano. *Sociedade e Estado*, 19(1), 53-84.
- Manso, B. (2020). *A república das milícias: dos esquadrões da morte à era de Bolsonaro*. Todavia.
- Manso, B. e Dias, C. (2017). PCC, sistema prisional e gestão do novo mundo do crime no Brasil. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 11(2), 10-29.
- Manso, B. e Dias, C. (2018). *A guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil*. Todavia.
- McDermott, J., Bargent, J., den Held, D. e Ramírez, M. (2021). *The cocaine pipeline to Europe*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime and Insight Crime.
- Mingardi, G. (1998). *O Estado e o crime organizado*. IBCrim.
- Misse, M. (1999). *Malandros, marginais e vagabundos e a acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado em Sociologia, IUPERJ, Rio de Janeiro.
- Misse, M. (2011). Crime organizado e crime comum no rio de janeiro: diferenças e afinidades. *Revista Sociologia e Política*, 19(40), 13-25.
- Paoli, L. e Beken, T. (2014). Organized crime: a contested concept. In: Paoli, L. (ed.), *The Oxford handbook of organized crime* (pp. 13-31). Oxford University Press.
- Patriarca, G. (2021). A âncora da segurança: centralidades e capitais na rede de segurança do porto de Santos. *Lua Nova*, 114, 69-104.
- Patriarca, G. e Lopes, C. (2024). Capital struggles in security networks: a theoretical framework. *Theoretical Criminology*, 28(3), 346-363.
- Peralva, A. (2000). *Violência e democracia: o paradoxo brasileiro*. Paz e Terra.
- Pinho, I., Rodrigues, F. e Zambon, G. (2023). Navegar é preciso: as jornadas da cocaína e a expansão das facções pelo Brasil. *Novos Estudos CEBRAP*, 42(1), 41-58.
- Procedimento especial da Lei Antitóxicos Nº 0000826-95.2018.4.03.6104 (5ª Vara Federal de Santos 2019).
- Rastello, L. (2011). *I am the market: how to smuggle cocaine by the ton, in five easy lessons*. Faber and Faber, Inc.
- Repetto, T. (1976). Crime prevention and the displacement phenomenon. *Crime & Delinquency*, 22, 166-177.

- Roks, R., Bisschop, L. e Staring, R. (2021). Getting a foot in the door: spaces of cocaine trafficking in the Port of Rotterdam. *Trends in Organized Crime*, 24, 171-188.
- Salla, F. (2006). As rebeliões nas prisões: novos significados a partir da experiência brasileira. *Sociologias*, 8(16), 274-307.
- Sampó, C. e Troncoso, V. (2023). Cocaine trafficking from non-traditional ports: examining the cases of Argentina, Chile and Uruguay. *Trends in Organized Crime*, 26(3), 235-257.
- Scaturro, R. e Kemp, W. (2022). *Portholes: exploring the maritime Balkan routes*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
- Sergi, A. (2022). Playing Pac-Man in Portville: policing the dilution and fragmentation of drug importations through major seaports. *European Journal of Criminology*, 19(4), 674-691.
- Soares, L. (2000). *Meu casaco de general: quinhentos dias no front da segurança pública do Rio de Janeiro*. Companhia das Letras.
- Toledo, M. (2018). Crime usa até cabeça de suíno para enviar droga pelo porto de Santos. Folha de São Paulo. <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/04/crime-usa-ate-cabeca-de-suino-para-enviar-droga-pelo-porto-de-santos.shtml>
- United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD. (2023). *Review of maritime transport 2023: towards a green and just transition*. United Nations.
- United Nations Office on Drugs and Crime - UNODC. (2022). *World Drug Report*. United Nations Office on Drugs and Crime.
- United Nations Office on Drugs and Crime - UNODC e World Customs Organization - WCO. (2008). *Global Container Analysis Report*. United Nations.
- Von Lampe, K. (2016). *Organized crime: analyzing illegal activities, criminal structures, and extra-legal governance*. Sage Publications.
- Zaluar, A. (1985). *A máquina e a revolta: as organizações populares e o significado da pobreza*. Brasiliense.
- Zaluar, A. e Conceição, I. (2007). Favelas sob o controle das milícias no Rio de Janeiro: que paz? *São Paulo em Perspectiva*, 21(2), 89-101.