



Artículo

Puerto de Santos, Brasil: Punto de partida de la ruta Atlántica de la cocaína

Port of Santos, Brazil: Starting Point of the Atlantic Cocaine Route

Evelyn Matilde Vidal Godoy 
Marina de Guerra del Perú

Correspondencia: Evelyn_1229@hotmail.com



Citación: Vidal E. Puerto de Santos, Brasil: Punto de partida de la ruta Atlántica de la cocaína. *DERROTERO* 2026, 20 N°2, 1–10.

Recibido: 11/06/2026

Revisado: 17/07/2026

Aceptado: 20/08/2026



Derechos de autor: © 2025 por autores.
Licenciado por Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", COL.
Este artículo es de libre acceso distribuido en las términos y condiciones de *Creative Commons Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Resumen: El puerto de Santos es uno de los más importantes de la República Federativa de Brasil, que concentra gran parte del comercio hacia exterior, con países de destino de África y principalmente a Europa. En esta instalación portuaria el clorhidrato de cocaína (CHC) es la droga que ha sido decomisado por las autoridades brasileñas, a través del empleo de las diferentes modalidades. En cuanto al contexto de la problemática que existe en el mencionado puerto, debido a la presencia de organizaciones criminales transnacionales (OCT) que han aprovechado el flujo de movimientos de embarcaciones para exportar y distribuir diversas cantidades de droga hacia países africanos y europeos. La conclusión principal es la ubicación estratégica que tiene el citado puerto, la cual ha cumplido todas las condiciones para las OCT, convirtiéndola en el eslabón importante que une la cadena de narcotráfico, tanto de recepción de sustancias ilícitas, como la distribución de las mismas hacia el exterior

Palabras clave: organización, cocaína, puerto, buque.

Abstract: The Port of Santos is one of the most important ports in the Federative Republic of Brazil, handling a significant share of the country's foreign trade, with destinations in Africa and, primarily, Europe. At this port facility, cocaine hydrochloride (CHC) is the drug most frequently seized by Brazilian authorities through the use of various concealment and trafficking methods. Regarding the challenges affecting the port, the presence of transnational criminal organizations (TCOs) has enabled them to exploit the high volume of vessel traffic to export and distribute significant quantities of drugs to African and European countries. The main conclusion is that the port's strategic location and operational characteristics have provided favorable conditions for TCOs, making it a critical link in the drug-trafficking supply chain, both for receiving illicit substances and for facilitating their distribution abroad.

Keywords: organization, cocaine, port, vessel.

Introducción

El narcotráfico constituye una de las principales expresiones del crimen organizado transnacional y representa un desafío multidimensional para la seguridad nacional, regional y marítima. Su capacidad de adaptación a los mecanismos de control, diversificación de rutas y aprovechamiento de las infraestructuras asociadas al comercio internacional han favorecido la expansión de las redes criminales más allá de los espacios tradicionalmente vinculados con la producción y distribución de sustancias ilícitas. En este contexto, los sistemas portuarios adquieren una relevancia estratégica, debido a que su elevada conectividad y el volumen de mercancías y embarcaciones que movilizan pueden ser instrumentalizados por organizaciones criminales transnacionales (OCT) para insertar actividades ilícitas en las cadenas logísticas legales.

La República Federativa de Brasil ocupa una posición geoestratégica particularmente relevante dentro de estas dinámicas. Su extensa frontera terrestre con Colombia, Perú y Bolivia —países identificados entre los principales productores mundiales de cocaína—, junto con su amplio litoral sobre el océano Atlántico y su infraestructura portuaria, favorecen su articulación con las rutas internacionales del tráfico de cocaína. En consecuencia, Brasil no constituye únicamente un espacio de tránsito, sino también un territorio de consolidación, distribución y proyección internacional de sustancias ilícitas hacia mercados de destino, particularmente en África y Europa.

Dentro de esta estructura, el Puerto de Santos adquiere especial importancia por su posición dentro de las redes comerciales marítimas y por el volumen de operaciones que concentra. La coexistencia de flujos comerciales legítimos de elevada magnitud con actividades ilícitas genera un entorno complejo para las instituciones responsables del control portuario, toda vez que las organizaciones criminales pueden aprovechar la infraestructura, conectividad y dinámica operacional del comercio marítimo para desarrollar mecanismos de ocultamiento y extracción de estupefacientes. Esta situación ha sido evidenciada mediante diferentes modalidades de tráfico marítimo y portuario, entre ellas el empleo de buques de alto bordo, embarcaciones portacontenedores y técnicas de ocultamiento asociadas a estructuras sumergidas de las embarcaciones.

Un caso ilustrativo corresponde a las operaciones desarrolladas por la Policía Federal de Brasil y la Receita Federal durante los días 22 y 23 de agosto de 2022, cuando fueron incautados 283 kg de clorhidrato de cocaína (CHC) en dos embarcaciones localizadas en inmediaciones del canal navegable del Puerto de Santos. De acuerdo con los registros institucionales citados en este estudio, los cargamentos fueron ocultados mediante la modalidad denominada “Buque Alto Bordo”, tipo “Containerero”, bajo la técnica “Parásito”, y tenían como destinos previstos Nigeria y Europa. Este caso permite observar la capacidad de las redes criminales para utilizar embarcaciones vinculadas al comercio marítimo internacional como instrumentos para proyectar sustancias ilícitas hacia mercados transcontinentales.

La problemática adquiere una dimensión adicional debido a la participación de organizaciones criminales con capacidad de actuación transnacional, entre las que destacan el Primeiro Comando da Capital (PCC) y el Comando Vermelho (CV). Estas organizaciones han desarrollado capacidades logísticas y territoriales que les permiten participar en diferentes fases de las cadenas ilícitas, desde la obtención y movilización de sustancias hasta su distribución nacional e internacional. La interacción entre estas estructuras criminales y actores internacionales evidencia que el tráfico marítimo de cocaína debe comprenderse como un fenómeno articulado mediante redes, nodos logísticos y corredores transnacionales, más que como una sucesión aislada de eventos de incautación.

A pesar de la creciente atención otorgada al tráfico marítimo de cocaína en América del Sur, persiste la necesidad de profundizar en el análisis de la función que desempeñan determinados puertos brasileños dentro de las redes internacionales de narcotráfico. En particular, resulta pertinente examinar la convergencia entre la posición geográfica de Brasil, la conectividad del Puerto de Santos, las modalidades de ocultamiento empleadas y la participación de organizaciones criminales transnacionales. Esta aproximación permite trascender el análisis exclusivamente cuantitativo de las incautaciones y avanzar hacia una interpretación estratégica del puerto como nodo dentro de una red ilícita de alcance transcontinental.

En este sentido, el objetivo de este artículo es analizar la relevancia estratégica del Puerto de Santos en las dinámicas del tráfico marítimo de clorhidrato de cocaína, considerando su posición geográfica, conectividad portuaria, modalidades de ocultamiento identificadas y participación de organizaciones criminales transnacionales durante el periodo 2021–2022. Para ello, se examinan registros de incautaciones, modalidades de tráfico, destinos internacionales y características de los principales actores criminales identificados en el territorio brasileño.

El estudio contribuye al análisis de la seguridad marítima regional al abordar el Puerto de Santos como un nodo estratégico de articulación entre las áreas productoras de cocaína de la región andina y los mercados internacionales de destino. Desde esta perspectiva, comprender los mecanismos mediante los cuales las OCT aprovechan las infraestructuras portuarias resulta fundamental para fortalecer las capacidades de prevención, análisis de riesgos, intercambio de información y cooperación internacional orientadas a enfrentar el narcotráfico marítimo como una amenaza transnacional.

Caso en estudio

El narcotráfico es una amenaza transnacional que ha afectado a la República Federativa de Brasil por varios años, si bien es cierto inicialmente era un país empleado como tránsito para los estupefacientes ilícitos.

Las características geográficas particulares de Brasil, que limita con los principales productores de cocaína del mundo; Colombia, Perú y Bolivia y a su vez cuenta con un extenso territorio de litoral que da al Océano Atlántico. Por ende, lo posiciona como paso obligado para la cocaína proveniente de la regiones andinas y empleado como plataforma para el envío de estupefacientes.

Un claro ejemplo del narcotráfico se muestra en el siguiente caso, donde la Policía Federal de Brasil en alianza con la Receita Federal (Servicio de Ingresos y Aduanas), neutralizaron el envío de 283 kg de Clorhidrato de Cocaína (CHC) los cuales fueron hallados bajo la modalidad de “Buque Alto Bordo”, tipo “Containerero”, técnica “Parásito”; el 22 y 23 de agosto de 2022.

Los estupefacientes tenían como destino el puerto de Lagos en Nigeria y un puerto europeo respectivamente. Asimismo, en ambos casos los buques con los alijos estaban ubicados en la entrada del canal navegable de el puerto de Santos, Brasil; cuando hubo sospechas de objetos dentro de la caja de mar de dichas embarcaciones; tras la inmersión de los buzos confirmaron la suposición, sustrayendo cinco bolsas en cada una de ellas, que contenían tabletas de sustancias con características similares al CHC (Policía Federal, 2022).

En ese sentido, el artículo está enfocado en demostrar la problemática que presenta Brasil, sobre la importancia que tiene el Puerto de Santos para el narcotráfico, esto incluye la presencia de organizaciones criminales transnacionales (OCT), quienes facilitan y se encargan de movilizar las sustancias ilícitas, tanto para el mercado local, como para las exportaciones hacia el mercado europeo. Los cuales se han encargado de lograr satisfacer la demanda internacional a través del empleo de diferentes modalidades.

Por ello, las principales OCT que tienen una mayor injerencia en este país, es el Primer Comando Capital (PCC); así como el Comando Vermelho (CV por sus siglas en portugués); entre otros. Los cuales actualmente tienen presencia en varios estados brasileños, donde han ido expandiendo su poder y dominio para el control de varias rutas de narcotráfico.

Con este objetivo, el artículo se dividirá en cinco ítems. La primera, describirá someramente la situación del narcotráfico en Brasil, explicando factores que lo convierten en una plataforma para el envío de sustancias ilícitas. En el segundo apartado, explicaremos cuál es la importancia del Puerto de Santos para el tráfico ilícito de CHC por vía marítima. En la tercera parte, se explica la modalidad “Buque Alto Bordo”, tipo “Containerero”, técnica “Parásito”. En la cuarta parte, se explica de forma breve información histórica de la República Federativa de Brasil, la variedad de organizaciones criminales que actúan en su territorio. Finalmente, en las conclusiones, la posición geográfica estratégica de Brasil y la presencia de las OCT en la zona portuaria para el envío de sustancias ilícitas.

Situación del Narcotráfico en la República Federativa de Brasil

La República Federativa de Brasil es un país bien conectado a la globalización internacional, con puertos muy concurridos como el de Río de Janeiro y Santos, tanto por las grandes importaciones de mineral (hierro) como por los que reciben la economía internacional de contenedores; es en esta dinámica de flujo de economía legal y globalizada, donde también circula la economía ilegal (Dialogo de las Américas, 2022a).

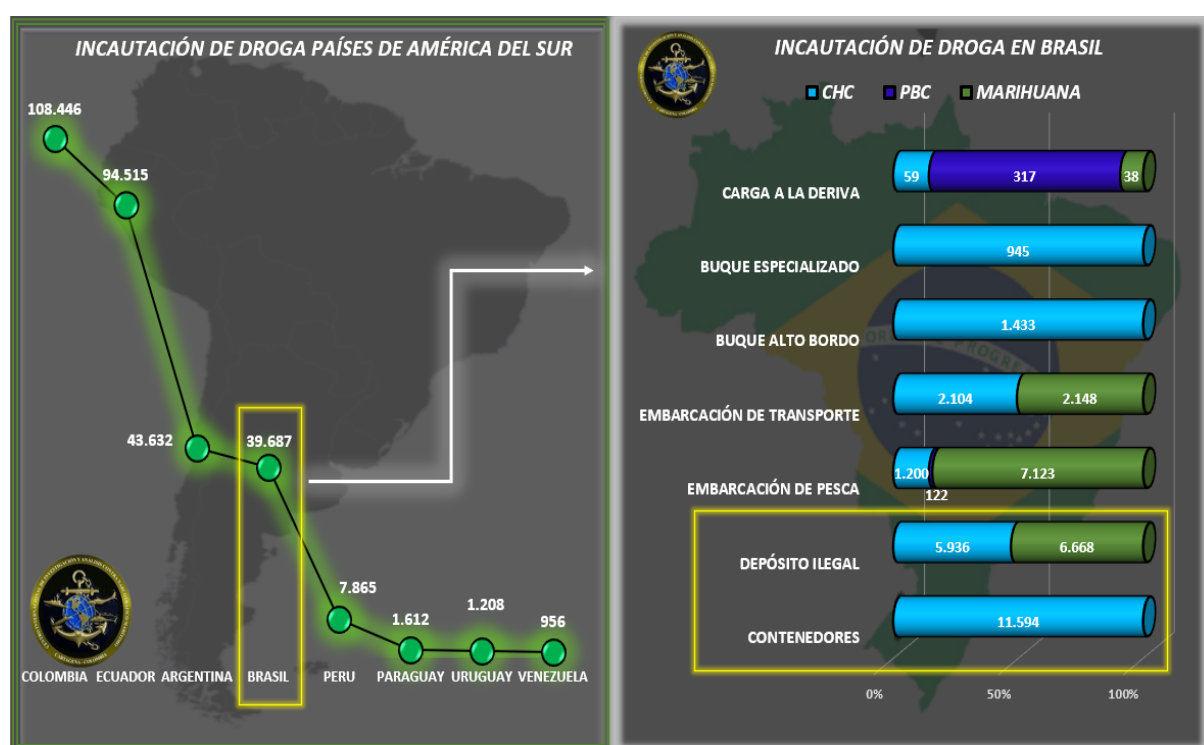
Además, tiene factores determinantes que convierten a este país en una importante plataforma del tráfico ilícito de drogas destinadas principalmente a Europa; uno de ellos es la condición geográfica que tiene, ya que comparte fronteras con países productores de CHC y el otro elemento determinante es el precio que tiene el adquirir y negociar este estupefaciente por parte de las OCT. Por consiguiente, el valor en las zonas de producción en Bolivia, tiene un costo de 2 mil USD por kilogramo aproximadamente, luego esta misma cantidad al ser transportada ilícitamente a Brasil llega a tener un valor de 5 mil USD (Grande Campo News, 2020).

El Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON) a través del Boletín de Estimación Global de Costos de Drogas Ilícitas (CMCON, 2021), registró que el kilo de CHC fluctúan dependiendo del área entre 3.700 a 9.000 USD; además, el precio en el continente europeo es mayor en comparación al de Estados Unidos, esto le genera a las OCT ingresos económicos mayores para invertirlo en otros delitos conexos al narcotráfico.

De acuerdo con los registros en la base de datos del CMCON entre el año 2021 y 2022 a fecha corte el 31 de agosto para ambos periodos, Brasil ha registrado una incautación total de 27.180 kg y 39.687 kg de estupefacientes respectivamente, teniendo un incremento del 32 % en referencia al año anterior. De esta manera, los decomisos se dieron a través de diferentes modalidades; tales como: “Depósito Ilegal”, “Embarcación de Pesca”, “Embarcación de Transporte”, “Buque Alto Bordo”, “Buque Especializado”, “Carga a la Deriva” y “Embarcación de Recreo”, siendo la principal para ambos años la de “Contenedores”, esto debido a que registra el mayor porcentaje de incautaciones.

En cuanto a los países de destino para ambos años fueron principalmente Bélgica y Países Bajos; sin embargo, actualmente hubo un decremento de envíos a países como; Nigeria, Portugal, España y Francia, un incremento hacia Alemania y Reino Unido; así como la implementación de nuevas rutas como Camerún, Libia e Italia (CMCON,2022). Además, en el presente año Brasil se ubica como cuarto país con mayores decomisos con el 13 % del total de la droga incautada en América del Sur y tiene como principales modalidades “Contenedores” y “Depósito Ilegal”.

Figura 1. Cuadro estadístico de incautaciones en países de América del Sur e incautación de droga por modalidades y sustancias en la República Federativa de Brasil.



Nota: Elaboración con registros del Centro Internacional de Investigación e Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON,2022), corte 31 de agosto presente año. En la imagen se aprecian dos gráficos, la primera es la incautación de droga por países de América del Sur y el segundo cuadro son los decomisos de droga en la República Federativa de Brasil, tanto por modalidades y tipo de estupefaciente.

Es importante mencionar que en territorio brasileño existe presencia de las OCT enfocadas en controlar el narcotráfico, especialmente en los Estados del sureste, esto se evidencia en los eventos registrados en el CMCON 2022; por ello el más afectado es Paraná con 27,5 % entre CHC y Marihuana, por medio de la vía fluvial y portuaria; seguido de São Paulo que registra el 27,2 % del total decomisado, siendo la sustancia ilícita en su totalidad el CHC en el ámbito portuario, a través del puerto de Santos.

Puerto de Santos, importancia para el tráfico ilícito de CHC por vía marítima

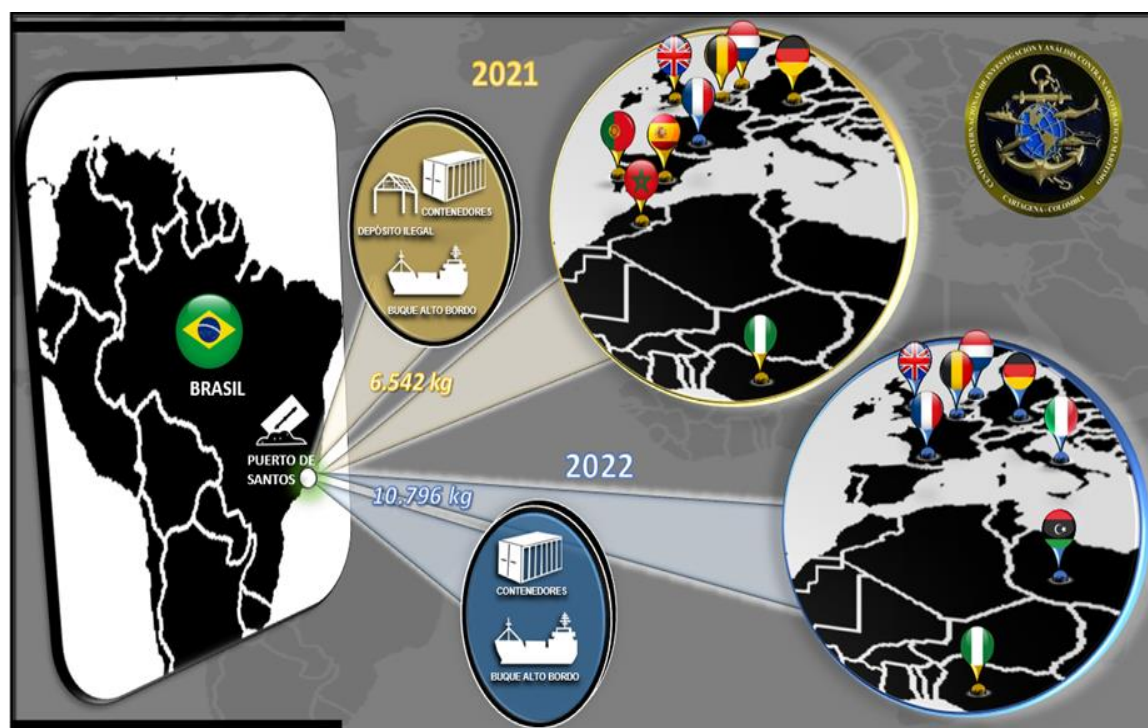
Localizado en el estado de São Paulo, ocupa el puesto 46 entre los de mayor tráfico de comercio en el mundo, maneja aproximadamente el 40 % de los despachos marítimos de Brasil y es el segundo puerto más grande de Latinoamérica después de los puertos de Panamá ubicados en la costa Caribe (Portal Portuario, 2021), es obviamente de gran interés para las OCT, convirtiéndolo en un eslabón crucial en las principales rutas de tránsito de estupefacientes en Sudamérica, con estimaciones que indican que hasta el 80 % de la cocaína que llega al continente europeo se mueve a través de este centro de embarque regional (InSight Crime,2021).

Gran parte de ese crecimiento se debe al posicionamiento del PCC, el cual es uno de los grupos del crimen organizado más grandes de Brasil, que logró extender sus tentáculos por casi toda la región y que domina el estado de São Paulo, tiene un poder financiero importante, influencia local y pueden depender de una red que se estima en 11 mil miembros; trafica alrededor de 40 toneladas de CHC al año (Ibid). Logrando controlar varias rutas de tráfico estupefacientes, introduciendo en Brasil la droga que es producida en los países andinos y trasportándola a sus centros de exportación, especialmente a través del puerto en mención (Dialogo Américas, 2022b).

De hecho, uno de los socios comerciales internacionales más importantes es con la 'Ndrangheta, mafia italiana de la región de Calabria, ubicada al sur de Italia, quienes presuntamente habrían viajado a Brasil para negociar acuerdos de largo plazo. Además, por mucho tiempo, esta mafia ha permitido el ingreso de CHC a través de puertos como Amberes (Bélgica) y Rotterdam (Países Bajos) para su posterior distribución a mafias rusas, balcánicas y marroquíes (InSight Crime, 2021).

De acuerdo con los registros en la base de datos del Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON) entre el año 2021 y 2022 a fecha corte el 31 de agosto para ambos periodos, ha registrado una incautación total de 6.542 kg y 10.796 kg de estupefacientes respectivamente, teniendo un incremento del 39 % en referencia al año anterior. Además, los decomisos se dieron a través de diferentes modalidades tales como, “Contenedores”, “Buque Alto Bordo” y “Depósito Ilegal”; y, la sustancia ilícita decomisada fue el CHC. En cuanto a los países hacia donde estaba destinado los estupefacientes para ambos años fueron principalmente Bélgica, Países Bajos y Alemania; concentrando parte del envío hacia África, pero principalmente a Europa.

Figura 2. Dinámica de incautaciones de CHC en el Puerto de Santos, modalidades empleadas y países de destino de África y Europa, periodo 2021 – 2022.



Nota: Elaboración con registro del Centro Internacional de Investigación e Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON, 2021 - 2022), corte 31 de agosto para ambos años. El de color amarillo corresponde al año 2021, las modalidades registradas y los países de destino; el de color azul la misma dinámica

Modalidad “Buque Alto Bordo”, tipo “Containero, técnica “Parásito”

Es importante analizar la modalidad “Buque Alto Bordo”, acuerdo al Catálogo de Modalidades de Narcotráfico Marítimo (CMCON 2022), el cual corresponde a la condición móvil, su concepto se debe a que, por sus características de amplia cubierta, por su tamaño, solidez, resistencia y fuerza, es apropiado para navegaciones marítimas de gran importancia.

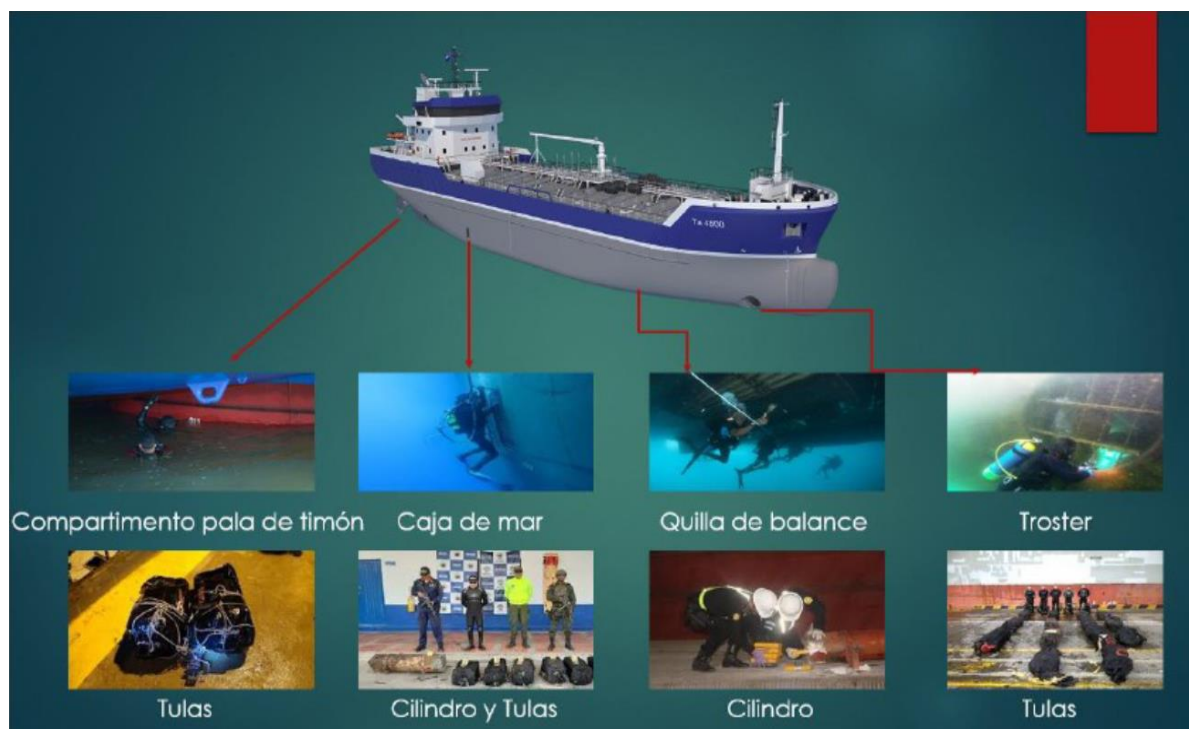
Ahora bien, el término “Alto Bordo” se refiere a que tiene muy alto los costados, desde la línea de flotación a las bordas. En cuanto a su tipificación como una modalidad de narcotráfico marítimo, es muy empleada por las OCT para traficar estupefacientes empleando diferentes rutas marítimas a nivel global.

Por consiguiente, el buque donde encontraron el estupefaciente es de tipo “Containerero”, diseñado para el transporte de carga dentro de contenedores; asimismo, gran porcentaje de comercio marítimo se realiza mediante este tipo de embarcaciones. En cuanto a las técnicas de ocultamiento para esta modalidad, los hallazgos se han realizado en diferentes parte o lugares del buque alto bordo, que permiten caracterizar las diferentes técnicas, siendo estas:

1. Estructura
2. Compartimentos
3. Cubiertas
4. Parásitos
5. Carga
6. Equipos

Por tanto, para darle continuidad al tema en estudio, se enfocará en la técnica “Parásito”, la cual ha sido implementada por las OCT dentro de su desarrollo e innovación para el cumplimiento de los objetivos delictivos, su manifestación puede estar asociada a las siguientes características; la primera, cuando el dispositivo “parásito” es adherido al casco de la embarcación, produciendo protuberancias sobre la normalidad estructural de la obra viva; la segunda, cuando el dispositivo “parásito” es remolcado o halado por la embarcación a través de un cable de acero. Los dispositivos “parásitos”, cuando se hallan en el casco de las embarcaciones, se pueden manifestar en cilindros, cajas, imanes, tulas, tubos, que se adhieren sobre la superficie o elementos que se encuentran bajo la superficie del mar, por ejemplo; la quilla, compartimento pala del timón y las cajas de mar.

Figura 4. Características de ocultamiento para la técnica “Parásito”



Nota: Tomado de “Catálogo de Modalidades de Narcotráfico Marítimo” (CMCON,2022).

Por lo antes expuesto, si bien la incautación fue a través de la modalidad de “Buque Alto Bordo”, tipo “Containerero”, técnica “Parásito”; es preciso mencionar que la más empleada en cuanto a decomisos y eventos registrados fueron los detectados ocultos en el interior de contenedores.

A pesar de ello, la continuidad de decomisos por parte de las autoridades brasileñas en el presente año, referente a la modalidad inicialmente citada es de vital importancia, debido a que tuvo un incrementado de 72 % y 63 % en eventos e incautaciones respectivamente en comparación al año 2021, según registro del CMCON con fecha corte 31 de agosto para ambos años; por tanto, podemos inferir que, debido a sus características y peculiaridades, está siendo mayormente empleada por parte de las OCT, con la finalidad de asegurar los envíos de droga hacía al exterior. Ver Figura 4.

Figura 4. Cuadro estadístico de eventos registrados bajo la modalidad “Buque Alto Bordo” en la República Federativa de Brasil periodo 2021—2022



Nota: Elaboración con registro del Centro Internacional de Investigación e Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo, corte 31 de agosto para ambos años. El de color amarillo corresponde al año 2021 y el color verde al 2022

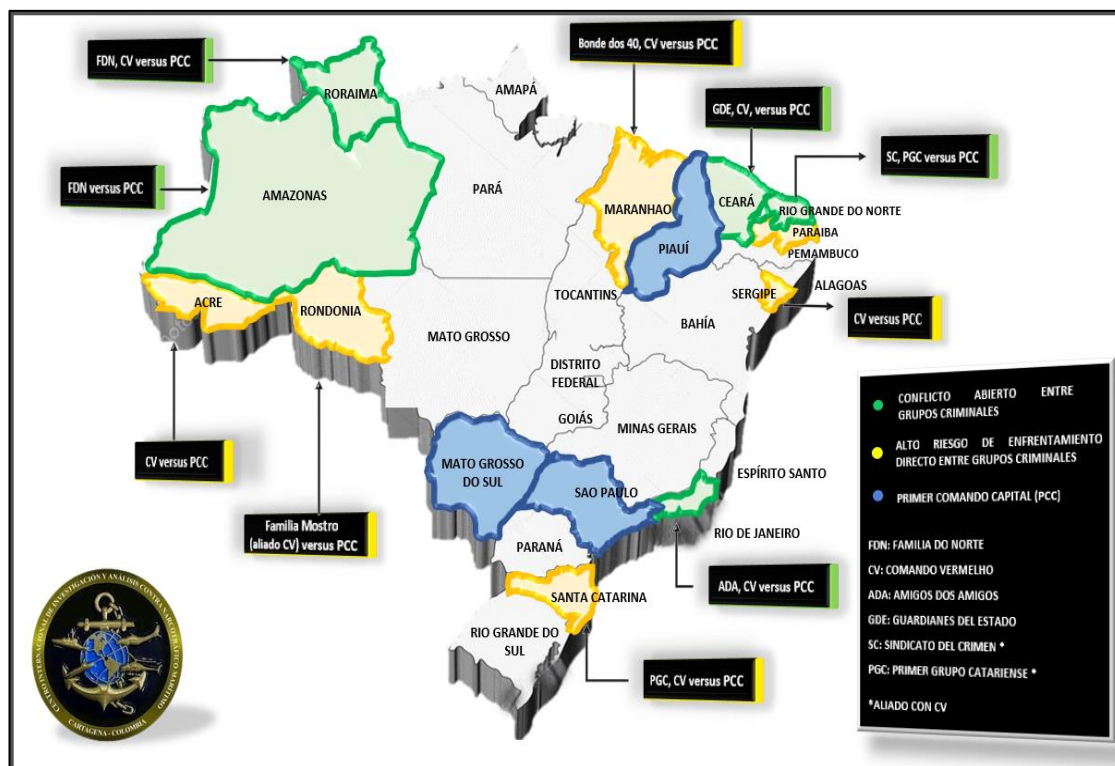
Información histórica

La República Federativa de Brasil, es el país más grande de América del Sur con una superficie estimada en 8,5 millones de km² y ocupa el puesto cinco en mayor extensión del mundo en área total equivalente al 47 % del territorio sudamericano; asimismo, comprende la mitad oriental del continente y algunos grupos de pequeñas islas en el océano Atlántico. También cuenta con una Zona Económica Exclusiva (ZEE) con cerca de 5,7 millones de km² (Características, 2022), convirtiéndola en un área donde resulta relevante realizar estrategias operacionales que permitan controlar el flujo de movimiento de los diversos tipos de embarcaciones.

Adicionalmente, comparte una frontera de más de 11 mil kilómetros con diez países, tres de los cuales son Bolivia, Perú y Colombia, siendo estos los principales productores de CHC a nivel mundial; el primero produce el 15 %, el segundo 38 % y el tercero 47 %, según estimaciones presentadas por la Oficina de la Política Nacional para el Control de Drogas de la Casa Blanca (ONDCP por sus siglas en inglés) (Forbes, 2022).

Además, tiene dos organizaciones criminales predominantes el Primer Comando Capital y el Comando Vermelho (PCC y CV por sus siglas en portugués respectivamente), ambas comenzaron como pandillas carcelarias, pero luego se transformaron en Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) involucradas en el tráfico de CHC, controlando el movimiento de drogas desde los puertos del país. Sin embargo, existen otros grupos concentrados territorialmente que han ido ganando poder paulatinamente y que manejan parte del tráfico ilícito de drogas que abastece principalmente al mercado local, entre ellos están; la Familia del Norte (FDN), Primer Grupo Catarinense (PGC), Amigos dos amigos (ADA), Guardianes del Estado (GDE), Sindicato del Crimen (SC por sus siglas en portugués), los cuales disputan el control territorial en el país (BBC.2020).

Figura 5. Estados de la República Federativa de Brasil involucrados en conflictos, riesgo de enfrentamientos y/o presencia de grupos criminales.



Nota: Adaptado de "Seguridad Internacional, significado de la violencia" (RESI, 2020) y "PCC opera en Estados Brasileños" (Fpabramo, 2018).

Conclusiones

La ubicación geográfica de la República Federativa de Brasil, la convierte en un lugar estratégico para las OCT debido a que une la cadena de narcotráfico; por un lado, la recepción de drogas procedentes de los países andinos productores de CHC y por otro las zonas portuarias que son empleadas como plataformas de envío hacia los principales consumidores de drogas; por esta situación se prevé que esta actividad ilícita irá modificando, innovando e implementando nuevas modalidades y rutas para lograr evadir la seguridad de las Instituciones que luchan por neutralizar esta amenaza transnacional.

A pesar de los esfuerzos de las autoridades de Brasil para controlar el ingreso y envío de estupefacientes, a través de sus diferentes ámbitos; fluvial, marítimo y portuario, esto no fue impedimento para que las OCT realicen su accionar delictivo principalmente en los estados del sureste, donde Paraná y São Paulo (puerto de Santos) concentran más del 50 % de decomisos. siendo escenarios importantes para las organizaciones que las emplean como plataformas de lanzamiento de sustancias ilícitas hacia África y Europa.

Referencias

- BBC (2020). *Cómo el crimen organizado de Brasil se apoderó de las rutas más importantes del narcotráfico en Sudamérica*. bbc _ <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51537534>
- Características (2021). *Geografía del Brasil: Ciudades del Brasil, Estados del Brasil, Islas del Brasil, Regiones del Brasil, Ríos del Brasil, Región Sud-Est del Brasil*. Libros LLC, Serie Wiki. <https://www.caracteristicas.co/geografia-de-brasil/>
- CMCON (2021) Estudio de Caso 28 Actuación de las OCT en el ámbito portuario del Sureste Brasileño. <https://cimcon.armadamil.co/sites/default/files/descargas202021%20-%20E2%80%9CA tuaci%C3%B3n%20de%20las%20OCT%20en%20el%20%C3%81mbito%20Portuario%20del%20Sureste%20Brasile%C3%B3%20E2%80%9D>
- Diálogo Américas (2022) ONU: *Tráfico de cocaína migra a puertos pequeños de Brasil*. *Diálogo Américas*. <https://dialogo-americas.com/es/articles/onu-traffic-de-cocaina->
- Diálogo Américas (2022) *Brasil lucha en sus puertos contra el narcotráfico*. <https://dialogo-americas.com/es/articles/brasil-lucha-en-sus-puertos-contra-el-narcotrafico/>
- Fpabramo (2018) *PCC já atua diretamente em 23 dos 27 estados brasileiros* Fundação Perseu Abramo. *Fundação Perseu Abramo*. <https://fpabramo.org.br/2018/09/25/pcc-ja-atua-diretamente-em-23-dos-27-estados-brasileiros/>
- Forbes (2022) *Producción de cocaína descendió en Colombia y Perú en 2021, dice EU*. *Forbes México*. <https://www.forbes.com.mx/produccion-de-cocaina-descendio-en-colombia-y-peru-en-2021-dice-eu/>
- Grande Campo News. (2020). *"Menor" en el mercado ilegal, la cocaína ha subido de precio este año*. 25 de octubre del 2020. <https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/mais-escassa-no-mercado-ilegal-cocaina-teve-alta-de-preco-neste-ano>
- InSight Crime (2018). *Informe destacado tráfico de drogas en Puerto de Santos y políticas de drogas de Brasil*. *InSight Crime*. <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/informe-destaca-traffic-drogas-puerto-santos-politicas-drogas-brasil/>
- Receita Federal (2022). *Receita Federal*. el 28 de agosto 2022. de <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br>
- Portal Portuario (2022) *Cepal libera ranking de puertos con mayor movimiento de contenedores durante 2021*. *PortalPortuario*. <https://portalportuario.cl/cepal-libera-ranking-de-puertos-con-mayor-movimiento-de-contenedores-durante-2021/>
- Seguridad Internacional. (2020). *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*. Brasil: la re-significación de la violencia como resultado del avance de organizaciones criminales <https://seguridadinternacional.es/resi/html/brasil-la-re-significacion-de-la-violencia-como-resultado-del-avance-de-organizaciones-criminales/>

Financiación. Los autores declaran que esta investigación no recibió financiación externa.

Conflicto de Intereses. Los autores declaran no tener conflictos de interés alguno.

Biografía de los Autores.

Evelyn Matilde Vidal Godoy es Técnico Superior Académico y Analista de Información del Centro de Información Marítima de la Marina de Guerra del Perú. Cuenta con experiencia en gestión, análisis y procesamiento de información especializada en el ámbito marítimo, orientada al apoyo de la investigación, la generación de conocimiento y la toma de decisiones institucionales.

Descargo de responsabilidad/Nota del editor: Las declaraciones, opiniones y datos contenidos en todas las publicaciones son únicamente responsabilidad de los autores y colaboradores individuales y no reflejan necesariamente las opiniones de DERROTERO y/o de los editores. DERROTERO y/o los editores se deslindan de cualquier responsabilidad por daños o perjuicios a personas o bienes que puedan surgir como resultado de las ideas, métodos, instrucciones o productos mencionados en el contenido. Se recomienda a los lectores verificar de manera independiente la información antes de basarse en ella.