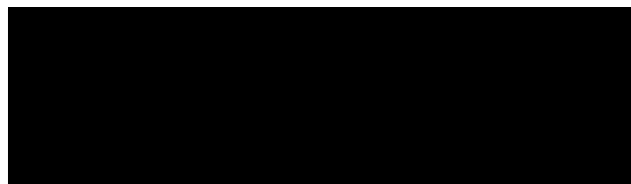


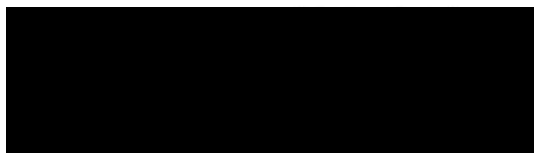


CONTRABANDO DE MIGRANTES NO BRASIL: UMA ANÁLISE DE INTELIGÊNCIA





CONTRABANDO DE MIGRANTES NO BRASIL: UMA ANÁLISE DE INTELIGÊNCIA



As opiniões expressas nas publicações da Organização Internacional para as Migrações (OIM) são dos autores e não refletem necessariamente a opinião da OIM ou de qualquer outra organização à qual os participantes possam estar profissionalmente vinculados. As denominações utilizadas no presente relatório e a maneira como são apresentados os dados não implicam, por parte da OIM, qualquer opinião sobre a condição jurídica dos países, territórios, cidades ou áreas, ou mesmo de suas autoridades, nem tampouco a respeito da delimitação de suas fronteiras ou limites.

A OIM está comprometida com o princípio de que a migração segura, ordenada e digna beneficia os migrantes e a sociedade. Por seu caráter de organização intergovernamental, a OIM atua com seus parceiros da comunidade internacional para: ajudar a enfrentar os crescentes desafios da gestão da migração; fomentar a compreensão das questões migratórias; promover o desenvolvimento social e econômico através da migração; e garantir o respeito à dignidade humana e ao bem-estar dos migrantes.

Publicado por

Agência da ONU para as Migrações
SAS Quadra 05, Bloco N, Ed. OAB, 4º Andar
Brasília-DF – 70.070-913
E-mail: iombrazil@iom.int | Website: brazil.iom.int

Expediente

Agência da ONU para as Migrações (OIM)

Chefe da Missão da OIM no Brasil

Paolo Giuseppe Caputo

Coordenação executiva do projeto

Marina Faleiro

Equipe técnica

Caio Serra

Caroline Feital

Laura Gonçalves de Souza

Projeto gráfico e diagramação

Ana Carolina Moraes

Casa Civil da Presidência da República

Ministra

Miriam Belchior

Agência Brasileira de Inteligência (ABIN)

Diretor-Geral

Luiz Fernando Corrêa

Diretor-Adjunto

Rodrigo de Aquino

Diretor do Departamento de Inteligência Interna

Esaú Samuel Lima Feitosa

Esta publicação não foi editada oficialmente pela OIM.

© OIM 2026

Esta publicação não deve ser usada, publicada ou redistribuída para fins principalmente destinados ou direcionados para vantagem comercial ou compensação monetária, com exceção de fins educacionais, por exemplo, para inclusão em livros didáticos

ISBN 978-65-87187-30-3

ÍNDICE

MENSAGEM DO DIRETOR-GERAL DA ABIN	7
MENSAGEM DO CHEFE DE MISSÃO DA OIM NO BRASIL	9
GLOSSÁRIO	10
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS	12
APRESENTAÇÃO	13
O CRIME DE CONTRABANDO DE MIGRANTES	15
MODUS OPERANDI DAS REDES DE CONTRABANDO DE MIGRANTES	17
Motivações para que pessoas recorram a redes de contrabando de migrantes	17
Condições e limitações das medidas de restrição migratória	19
Perfil dos migrantes contrabandeados	19
Formas de aliciamento	20
Divisão de funções dentro de uma rede de contrabando de migrantes	20
Valores cobrados e formas de pagamento	21
Orientações dos coiotes aos migrantes	22
Ameaças e vulnerabilidades	23
CONTRABANDO DE MIGRANTES NO BRASIL	24
Emigração regular de brasileiros aos EUA	25
Principais pontos de atuação das redes de contrabando de migrantes	27
DINÂMICA DO CONTRABANDO DE MIGRANTES NAS UNIDADES DA FEDERAÇÃO ...	28
Acre	29
Amapá	34
Amazonas	39
Mato Grosso	43
Mato Grosso do Sul	45
Minas Gerais e Espírito Santo	51
Pará	55
Paraná	57
Rio Grande do Sul	59
Rondônia	61
Roraima	65
Santa Catarina	70
São Paulo	73
CONCLUSÃO	76
REFERÊNCIAS	78

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Contrabando de migrantes no Brasil [livro
eletrônico] : uma análise de inteligência. --
Brasília, DF : OIM, 2026.
PDF

Vários colaboradores.
Bibliografia.
ISBN 978-65-87187-30-3

1. Crimes (Direito penal) - Leis e legislação -
Brasil 2. Emigração e imigração - Aspectos sociais
3. Emigração e imigração - Legislação 4. Refugiados -
Brasil - Aspectos sociais.

26-354242.0

CDD-304.8

Índices para catálogo sistemático:

1. Emigração e imigração : Sociologia 304.8

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129



AGÊNCIA BRASILEIRA DE INTELIGÊNCIA (ABIN)

É com grande entusiasmo que lançamos o documento “Contrabando de Migrantes: uma análise de Inteligência”, que busca trazer o cenário do contrabando de migrantes no Brasil em 2025. Documentos públicos de inteligência sempre são desafiadores, mas também necessários em uma democracia.

Trata-se de documento inovador, pois lança luz sobre fenômeno que tem crescido rapidamente no nosso país, representa a abertura institucional para o diálogo com a sociedade e marca o início da parceria com a Organização Internacional para Migrações (OIM). O documento é, assim, resultado da construção de pontes e um profundo mergulho no contrabando de migrantes no Brasil, cuja realidade nos convida a pensar sobre a condição humana, a relação entre Estado e indivíduo e a complexidade das migrações contemporâneas.

O contrabando de migrantes envolve a facilitação da entrada irregular de indivíduos em um país, com o fim de obter benefícios financeiros ou materiais. Representa, assim, um crime contra o Estado e uma ameaça aos direitos dos migrantes. De modo geral, está também conectado com outras práticas ilícitas, que comprometem a segurança e a estabilidade de diferentes regiões do país. É um crime complexo e uma preocupação global.

Um dos maiores desafios no enfrentamento ao contrabando de migrantes é vencer a invisibilidade do crime. Por essa razão, a ABIN soma esforços com a OIM e lança este documento público que, ao trazer informações valiosas sobre a atuação de redes criminosas, evidencia os riscos, muitas vezes, desconhecidos ou menosprezados, de utilizar serviços de contrabandistas.

Essa iniciativa convida atores-chave do governo, da sociedade civil e de organismos internacionais a debater e a pensar estratégias conjuntas de enfrentamento ao contrabando de migrantes e de promoção das migrações regulares, ordenadas e seguras. Muito além da repressão, a Atividade de Inteligência pode contribuir na estruturação de política pública, na coordenação de ações e na prevenção.

Nesse sentido, a ABIN aporta relevante colaboração como órgão de assessoramento à formulação de políticas públicas de enfrentamento ao contrabando de migrantes. O trabalho ocorre por meio da produção de conhecimento sobre fatos e situações que impactam a sociedade e o Estado brasileiros, e da articulação com os diversos órgãos federais e estaduais que integram o Sistema Brasileiro de Inteligência.

A construção do documento se deu com base em vasta coleta de dados e informações de campo e contou com a colaboração das Superintendências Estaduais e de parceiros da ABIN. Não é uma análise exaustiva, mas compreende as situações de maior destaque. Além disso, houve estrito respeito à privacidade das vítimas de contrabando, tendo em vista que a produção da ABIN tem como norte o princípio da não criminalização do migrante, previsto na Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017.

Por fim, o objetivo desse documento é qualificar a tomada de decisões sobre o tema, aprimorar as ações governamentais e disseminar mensagens para pessoas que planejam migrar, orientando-as a tomar decisões conscientes, visando à segurança humana. Espero que essa análise sirva como fonte de reflexão sobre direitos humanos, segurança e migrações, assim como, em futuro próximo, outros documentos possam contribuir, de forma transparente e responsável, com o fortalecimento da Atividade de Inteligência e com o enfrentamento ao contrabando de migrantes no Brasil.

LUIZ FERNANDO CORRÊA
Diretor-Geral ABIN

AGÊNCIA DA ONU PARA AS MIGRAÇÕES (OIM BRASIL)

A Organização Internacional para as Migrações (OIM) tem a satisfação de participar desta publicação, fruto da parceria com a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN), que representa um marco relevante no diálogo institucional sobre migração, segurança e políticas públicas no Brasil.

Desde sua criação, a OIM atua orientada por um princípio fundamental segundo o qual a migração é parte constitutiva da história humana e deve ser governada de forma responsável, cooperativa e com base na dignidade da pessoa. Em um mundo marcado por desigualdades persistentes, crises humanitárias, conflitos, mudanças climáticas e transformações econômicas profundas, os deslocamentos humanos tornam-se cada vez mais complexos, o que impõe aos Estados e à comunidade internacional o desafio de construir respostas capazes de conciliar soberania, segurança e direitos humanos.

Nesse contexto, a produção de conhecimento consistente e confiável torna-se essencial para a atuação do Estado. Iniciativas como esta, ao tratarem temas sensíveis com transparência, rigor e responsabilidade institucional, contribuem para o aprimoramento da capacidade estatal de antecipar desafios, orientar decisões e articular respostas mais eficazes. Ao tornar essas análises acessíveis, fortalecem também o debate público, ampliando o espaço democrático e favorecendo uma compreensão mais qualificada, crítica e livre de leituras simplificadoras.

A parceria entre a OIM e a ABIN reflete uma convergência de propósitos. De um lado, a missão da ABIN de assessorar o Estado brasileiro na proteção de seus interesses fundamentais e no apoio à formulação de políticas públicas. De outro, o mandato da OIM de promover migrações regulares, ordenadas e seguras, apoiando governos na construção de marcos institucionais eficazes e sensíveis às realidades humanas que permeiam a mobilidade contemporânea. Essa cooperação demonstra que segurança e direitos humanos não são agendas opostas, mas dimensões complementares de uma governança migratória sólida.

A OIM reconhece e valoriza o esforço da ABIN em tornar público um documento de natureza analítica, respeitando princípios legais, éticos e democráticos. Trata-se de uma iniciativa que reforça a importância da atuação interinstitucional e do diálogo entre órgãos governamentais, organismos internacionais, academia e sociedade civil. Nenhuma instituição, isoladamente, é capaz de responder aos desafios que atravessam as migrações no século XXI. A cooperação é, portanto, não apenas desejável, mas necessária.

Este documento também dialoga com compromissos assumidos pelo Brasil no plano internacional, em especial aqueles voltados à promoção da segurança humana, à prevenção de crimes transnacionais e ao fortalecimento de políticas públicas baseadas em evidências. Ao contribuir para a qualificação da tomada de decisão, a análise aqui apresentada amplia a capacidade do Estado de agir de forma estratégica, antecipatória e coordenada.

A OIM reafirma seu compromisso de seguir apoiando o Brasil no desenvolvimento de soluções sustentáveis para a gestão migratória, sempre com foco na proteção da vida, na promoção da dignidade e no fortalecimento institucional. Que esta publicação seja não apenas um registro analítico de um período específico, mas também um ponto de partida para reflexões contínuas, novas parcerias e ações concretas em favor de uma migração mais bem governada.

Acreditamos que somente por meio do diálogo, da cooperação e do uso responsável do conhecimento será possível enfrentar desafios complexos e construir respostas à altura das responsabilidades compartilhadas entre Estados, instituições e sociedades.

Paolo Giuseppe Caputto
Chefe de missão da OIM Brasil

GLOSSÁRIO

Acolhida Humanitária: Princípio legal e ético de oferecer proteção e assistência a migrantes em situação de vulnerabilidade.

Agente Logístico: Pessoa ou grupo responsável por organizar aspectos práticos da viagem dos migrantes, como transporte, alojamento e alimentação.

Aliciamento: Processo de atrair pessoas, frequentemente com promessas falsas, para participarem de atividades ilegais ou irregulares.

Asilo: Proteção concedida por um país a indivíduos que fogem de seu país de origem devido a perseguição por motivos de raça, religião, nacionalidade, opinião política ou pertencimento a um grupo social específico. O asilo é um direito internacional garantido por convenções como a Convenção de Genebra de 1951.

Barreiras Legais: Restrições ou exigências burocráticas que dificultam a migração regular, como vistos, qualificações ou documentos específicos.

Cabriteiras: Trilhas clandestinas usadas para cruzar fronteiras irregularmente, comuns em áreas de difícil fiscalização. Também conhecidas como “trochas” em alguns casos.

Catraia/Catraieiros: Pequenas embarcações e seus operadores usados em travessias fluviais irregulares, especialmente em regiões de fronteira.

Coiote: Pessoa ou grupo que guia migrantes em travessias de fronteira, cobrando altas taxas e muitas vezes explorando a vulnerabilidade das pessoas. Coiote também pode ser usado como termo genérico para o contrabandista de migrantes.

Contrabando de Migrantes: Facilitação da entrada irregular de pessoas em um país do qual não são nacionais ou residentes permanentes, visando lucro financeiro ou material. Diferencia-se do tráfico de pessoas por não ter necessariamente fins de exploração humana e envolver o consentimento do migrante.

Doleiro: Operador de câmbio informal que facilita transferências financeiras, frequentemente vinculado a atividades ilícitas.

Economia do Crime: Estudo das motivações econômicas e estruturas financeiras de atividades ilícitas, como o contrabando de migrantes.

Emigrante: Pessoa que deixa seu país de origem para viver em outro. O foco está na saída do local de origem.

Exploração Econômica: Cobrança excessiva ou abusiva feita pelos contrabandistas aos migrantes, aproveitando-se de sua vulnerabilidade.

Falsificação de Documentos: Produção ou uso de documentos fraudulentos, como passaportes ou vistos, para facilitar o trânsito ou permanência irregular. Pode ser ideológica ou material.

Fatores de Atração: Características dos países de destino que tornam a migração atraente, como segurança, melhores oportunidades econômicas e acesso a serviços públicos.

Fatores de Expulsão: Condições adversas nos países de origem, como pobreza, violência, perseguição política ou desastres naturais, que incentivam a migração.

Fluxo Migratório: Movimento de pessoas entre regiões ou países, seja ele regular ou irregular.

Imigrante: Pessoa que entra em um país estrangeiro para nele viver ou trabalhar. O foco está no destino da migração.

Intermediário Financeiro: Operador que gerencia pagamentos entre migrantes e contrabandistas, usando sistemas formais ou informais.

Migração Irregular: Movimento de pessoas entre países sem seguir os procedimentos legais exigidos pelos governos.

Migrante: Pessoa que se desloca de um lugar para outro, seja dentro do mesmo país (migração interna) ou entre países (migração internacional). O termo é amplo e abrange qualquer indivíduo que muda de residência, independentemente dos motivos (econômicos, políticos, sociais, ambientais etc.).

Modais de Transporte: Meios utilizados no deslocamento de migrantes, como ônibus, barcos, aviões ou veículos particulares.

Redes Transnacionais: Conexões entre grupos criminosos em diferentes países, organizadas para facilitar o contrabando de pessoas e outros crimes.

Refúgio: mecanismos de proteção legal concedidos a indivíduos que fogem de perseguição, guerras ou ameaças à vida em seus países de origem, conforme estipulado na Lei nº 9474/1997, que regulamentou o Estatuto dos Refugiados de 1951.

Reunificação Familiar: Processo de migração motivado pela intenção de se reunir com parentes já estabelecidos em outro país.

Rotas Migratórias: Trajetos utilizados por migrantes para alcançar seus destinos. Incluem caminhos terrestres, aéreos, marítimos ou fluviais.

Tráfico de Pessoas: Recrutamento, transporte ou acolhimento de pessoas mediante coação, fraude ou abuso de vulnerabilidade, geralmente com o objetivo de exploração sexual, laboral ou outros fins degradantes.

Trauma Migratório: Consequências psicológicas sofridas pelos migrantes devido a abusos, separação familiar ou condições extremas durante a jornada.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABIN — Agência Brasileira de Inteligência

EUA — Estados Unidos da América

GRU — Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos/SP – Governador André Franco Montoro

MJSP — Ministério da Justiça e Segurança Pública

OIM — Organização Internacional para as Migrações

OIT — Organização Internacional do Trabalho

PF — Polícia Federal

Senajus — Secretaria Nacional de Justiça, vinculada ao MJSP

Sisbin — Sistema Brasileiro de Inteligência

TEPT — Transtorno de Estresse Pós-Traumático

UE — União Europeia

UNHCR — *United Nations High Commissioner for Refugees*, forma original em inglês para Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (Acnur)

UNODC — *United Nations Office on Drugs and Crime*, idem para Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime

APRESENTAÇÃO

O contrabando de migrantes é atividade criminosa complexa e altamente organizada na qual, com o fim de obter lucro, indivíduos exploram vulnerabilidades de pessoas em busca de melhores condições de vida em outros países. Ao mesmo tempo afrontam a soberania dos Estados por meio da promoção de deslocamentos irregulares de fronteiras com o uso estratégico de rotas e de modais de transporte que escapam aos controles oficiais.

Nesse crime, os migrantes contrabandeados raramente se reconhecem como vítimas. Assim, dificilmente recorrem às autoridades e há grande subnotificação dessas práticas. A maior parte do contrabando de migrantes ocorre por meio de rotas em mais de um país de trânsito e está conectado com outras práticas ilícitas, como falsificação documental, que desafiam os órgãos de fiscalização e ameaçam a segurança e a estabilidade dos países, sobretudo das regiões de fronteira, mas não exclusivamente. Nesse contexto, a Inteligência se mostra fundamental para ações efetivas de combate.

Muitas vezes, o contrabando de migrantes é confundido com o tráfico internacional de pessoas. Este último refere-se ao aliciamento, transporte ou alojamento, mediante ameaça e violência, com o fim de exploração sexual, laboral, promoção de adoção ilegal ou remoção de órgão, tecido ou parte do corpo da vítima; já o contrabando de migrantes é, antes de tudo, uma violação das leis migratórias por meio da travessia irregular de fronteiras.

Os crimes podem, inclusive, acontecer em concorrência e uma situação de contrabando pode levar ao tráfico, uma vez que migrantes contrabandeados se tornam mais vulneráveis. É importante, assim, compreender as diferenças para a melhor definição da atuação governamental e para evitar que classificações errôneas comprometam investigações e negligenciem necessidades das vítimas.

O papel da Inteligência no enfrentamento ao contrabando de migrantes vai muito além do monitoramento de regiões fronteiriças. Envolve as abordagens sistêmica e colaborativa, centradas na coleta e na análise de dados, na integração de bases de informação internacionais e no assessoramento para a criação e implementação de políticas públicas informadas. O aparato de Inteligência, acima de tudo, contribui simultaneamente para as estratégias de prevenção a esse crime transnacional, e de proteção aos direitos dos migrantes.

O acompanhamento sistemático sobre o tema obedece ao disposto na Lei nº 9.883, de 7 de dezembro de 1999, que instituiu o Sistema Brasileiro de Inteligência (Sisbin) e criou a ABIN como seu órgão central. A Agência é responsável por planejar, executar, coordenar e supervisionar a Atividade de Inteligência do país por intermédio do exercício permanente de ações especializadas, com fundamentos na preservação da soberania nacional, na defesa do Estado Democrático de Direito e na dignidade da pessoa humana. Nessa tarefa, visa à produção, dentro e fora do Brasil, de conhecimentos úteis, tempestivos e confiáveis voltados para identificação e avaliação de ameaças à segurança da sociedade e do Estado.

É sempre um desafio produzir um documento de Inteligência público, mas é também muito necessário em uma democracia. A partir do esforço de reunião de dados e de sistematização analítica dos fluxos migratórios no Brasil, a Inteligência oferece insumos para fortalecer o debate e a criação de políticas públicas sobre o tema, alvo de cada vez maior importância no país e no mundo.

Nesse sentido, a ABIN, em parceria com a Organização Internacional para as Migrações (OIM), apresenta o documento “Contrabando de Migrantes no Brasil: uma análise da Inteligência” que busca trazer o cenário de contrabando de migrantes no Brasil em 2025. É, assim, um retrato cronologicamente delimitado, pois a realidade é dinâmica e se altera ano a ano.

O relatório foi construído a partir de conhecimentos acumulados sobre contrabando de migrantes na ABIN, produzidos pelo órgão, por entidades congêneres, por organismos internacionais e por instituições acadêmicas. O documento foi atualizado por meio de coletas de campo nas regiões de fronteira e de dados de livre acesso e de trocas com parceiros do Sisbin e com serviços de Inteligência da região. Contou, assim, com apoio das Superintendências Estaduais da ABIN e, posterior, processamento dos dados, informações e conhecimentos, com base na metodologia própria da atividade de inteligência, na sede.

Consideram-se duas modalidades de entrada para os fluxos que se utilizam dos préstimos das redes de contrabando de migrantes:

- **Regulares** — nessa condição, ingressam os migrantes que não necessitam de apresentar visto, aqueles que o solicitaram e obtiveram a concessão do documento autorizando sua admissão no país e aqueles que, mesmo sendo de nacionalidades para as quais não se dispensa a exigência dele, todavia não o possuem, recorrendo à solicitação de refúgio para poderem ingressar e permanecer aqui; e
- **Irregulares** — todas aquelas sem registro oficial nos postos de controle migratório existentes, sejam terrestres, aéreos, fluviais ou marítimos.

A seguir, a primeira parte do documento descreve aspectos gerais do crime de contrabando de migrantes: sua definição legal, o modus operandi e a organização das redes, que não são exclusivos das práticas realizadas no Brasil. Ao contrário, as redes aqui instaladas se conectam muito bem com atores do exterior. Em seguida, apresenta-se um contexto do contrabando de migrantes no Brasil. No ano de 2025, destacam-se o crescimento do número de entradas de cubanos com a ajuda de atravessadores no país e o retorno de brasileiros dos EUA, os quais, em sua maioria, contaram com apoio de redes de contrabando de migrantes quando se mudaram para aquele país.

A segunda parte se dedica às dinâmicas estaduais do contrabando de migrantes no Brasil. O documento está dividido geograficamente, portanto, a leitura não precisa ser linear, mas o seu uso se desdobra em camadas, onde o texto se assemelha com as rotas a partir do encontro e da justaposição dos elementos que formam a complexidade do crime.

O documento não é exaustivo quanto às ocorrências verificadas nas regiões fronteiriças e imediações, nem envolvendo de alguma forma o território nacional; compreende, contudo, as situações de maior destaque no período.

Nesse processo, há estrito respeito à privacidade dos migrantes vítimas de contrabando, estejam eles meramente de passagem pelo Brasil ou com intenção de estadia — mesmo que temporária — no país. A produção de conhecimento pela ABIN para o enfrentamento ao contrabando de migrantes visa, sobretudo, a não criminalização do migrante.

Por fim, o documento deve servir de ponto de partida para qualificar o debate público sobre crimes migratórios; compartilhar conhecimento com a sociedade civil, entidades governamentais, organismos internacionais e organizações não-governamentais (ONGs); e fortalecer estratégias e políticas de enfrentamento ao contrabando de migrantes no Brasil e nos demais países.

O CRIME DE CONTRABANDO DE MIGRANTES

O contrabando de migrantes é definido no Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, relativo ao Combate ao Tráfico de Migrantes por via Terrestre, Marítima e Aérea, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 5.016, de 12 de março de 2004, como “promover, com o objetivo de obter, direta ou indiretamente, um benefício financeiro ou outro benefício material, a entrada irregular de uma pessoa em um Estado do qual não seja nacional ou residente permanente”.

Os elementos centrais do contrabando de migrantes incluem:

1. **Envolvimento de indivíduos ou grupos em ações ilícitas;**
2. **Facilitação da entrada irregular de pessoas em países onde não possuem nacionalidade ou residência permanente; e**
3. **Intenção de obter benefícios financeiros ou materiais.**

O artigo 232-A do Código Penal brasileiro tipifica o contrabando de migrantes como crime de “promoção da migração ilegal” e o define como “promover, por qualquer meio, com o fim de obter vantagem econômica, a entrada ilegal de estrangeiro em território nacional ou de brasileiro em país estrangeiro”. A pena prevista é de reclusão de 2 a 5 anos e multa, com agravantes se o crime for cometido com violência ou se a vítima for submetida a condição desumana ou degradante. Na mesma pena incorre quem promover, por qualquer meio, com o fim de obter vantagem econômica, a saída de estrangeiro do território nacional para ingressar ilegalmente em outro país.

Esse ilícito frequentemente está associado a delitos como falsificação de documentos, corrupção e lavagem de dinheiro. Frequentemente, a participação de agentes públicos e funcionários de empresas é o que permite às redes criminosas o alcance transnacional.

O contrabando de migrantes diferencia-se do crime de tráfico de pessoas, conforme previsto no art. 149-A do Código Penal. Este último caracteriza-se pelo recrutamento, transporte ou acolhimento de pessoas mediante coação, fraude ou abuso de vulnerabilidade, geralmente para fins de exploração. Embora ambos os crimes compartilhem características, existem distinções fundamentais:

- **Contrabando de Migrantes:** caracterizado pelo consentimento do migrante e pela travessia irregular de fronteiras.
- **Tráfico de Pessoas:** pode ocorrer sem atravessar fronteiras, envolve exploração e frequentemente ocorre sem o consentimento da vítima.

A Lei de Migração (Lei nº 13.445/2017), ao substituir o Estatuto do Estrangeiro (Lei nº 6.815/1980), trouxe princípios de acolhimento humanitário e de respeito aos direitos dos migrantes. Embora a legislação atual ainda passe por desafios de implementação, ela é considerada mais inclusiva e orientada aos direitos humanos. O art. 3º da Lei de Migração consagra os princípios e as diretrizes que regem a política migratória brasileira, em conformidade aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil. Podemos citar, a título de exemplo:

- II. **Não criminalização da migração:** assegura que o ato de migrar não seja tratado como um crime, reconhecendo a migração como um direito humano. Essa abordagem permite que os migrantes acessem direitos básicos sem o temor de sanções, protegendo sua dignidade e incentivando sua integração social.

III. Não discriminação em razão dos critérios ou dos procedimentos pelos quais a pessoa foi admitida em território nacional: garante que todos os migrantes sejam tratados com igualdade, independentemente da forma como entraram no país. Isso previne práticas discriminatórias e promove o respeito à diversidade.

IV. Acolhida humanitária: reflete o compromisso do Brasil em oferecer proteção e assistência a migrantes em situações de vulnerabilidade, como refugiados ou pessoas afetadas por crises humanitárias. Este princípio reforça o caráter solidário da política migratória nacional.

V. Igualdade de tratamento e de oportunidade ao migrante e a seus familiares: busca equiparar os migrantes aos cidadãos brasileiros em termos de acesso a direitos e oportunidades, promovendo sua inclusão social, econômica e cultural. Essa diretriz combate a marginalização e favorece a construção de uma sociedade mais justa e integrada.

A não criminalização das pessoas que utilizam os serviços de contrabandistas de migrantes é fundamental para garantir uma abordagem centrada na dignidade dessas pessoas. Ao evitar tratá-las como criminosas, reconhece-se sua vulnerabilidade e os fatores que as levam a recorrer a tais meios, como crises econômicas, conflitos e a busca por melhores condições de vida. Essa postura também facilita a identificação e o combate das redes criminosas, ao promover a cooperação das vítimas com as autoridades, além de assegurar que o foco das ações punitivas recaia sobre os contrabandistas, que lucram explorando outras pessoas.

MODUS OPERANDI DAS REDES DE CONTRABANDO DE MIGRANTES

Esta seção abordará os principais aspectos da operacionalização do contrabando de migrantes, destacando como esse crime ocorre. Serão apresentadas razões da existência do contrabando; desafios enfrentados pelas autoridades na identificação e interrupção dessas atividades; impactos sobre os migrantes; e os diversos “*modi operandi*” dos contrabandistas de migrantes. Essas práticas extrapolam a realidade brasileira, indicando como as práticas aqui identificadas estão conectadas com dinâmicas semelhantes em outras regiões do mundo.

Motivações para que pessoas recorram a redes de contrabando de migrantes

Pode-se dizer que, em geral, os migrantes buscam serviços de contrabando de migrantes por fatores de expulsão, fatores de atração e devido a barreiras legais impostas pelos países de destino.

Geralmente, quem recorre a redes de contrabando de migrantes são indivíduos que já tomaram a decisão definitiva de migrar e, muitas vezes, tentaram fazê-lo por meios regulares, tendo se deparado com algum empecilho político ou procedimental, como insuficiência documental, resultando no indeferimento da solicitação de visto para o destino pretendido.

Entre os fatores de expulsão, ou seja, fatores prevalentes nos países de origem que engendram os processos migratórios, podemos citar pobreza, violência, perseguição de grupos específicos, desastres naturais, conflitos motivados por diferenças étnicas, religiosas ou políticas, entre outros. Entre os principais fatores de atração que levam migrantes a escolher um destino para migrar temos as oportunidades de emprego, segurança, reunificação familiar, a valorização de moedas estrangeiras para o envio de remessas ao país de origem etc.

A falta de informação confiável sobre processos legais, em muitos casos, também impulsiona a contratação de intermediários. As redes de contrabando de migrantes promovem o discurso sobre as dificuldades da migração regular e fazem pessoas acreditarem que a utilização de seus serviços é o único meio para migrar. Esse discurso, muitas vezes, é corroborado por familiares, amigos ou conterrâneos que utilizaram os serviços de redes de contrabando.

Em acréscimo, coioles cobram caro pela prestação de serviços simples: os preços cobrados dos migrantes contrabandeados são por hábito significativamente mais elevados que os praticados em contexto de uso regular dos serviços oferecidos. Um exemplo conhecido dessa prática é o transporte por barqueiro de uma margem à outra de um rio, que normalmente não passa de R\$ 5 para fronteiriços, mas para migrantes pode custar até US\$ 50.

Em razão dos fatores acima destacados, observam-se padrões claros nas formações das principais rotas migratórias do mundo. Segundo o *Global Study on Smuggling of Migrants* (UNODC, 2018), são elas:

- **Rota do Chifre da África para a Península Arábica (via mar):** envolve aproximadamente 117.000 migrantes ao ano, gerando entre US\$ 9 milhões e US\$ 22 milhões.
- **Rota do Mediterrâneo para a União Europeia:** inclui três trajetos principais que, juntos, movimentaram aproximadamente 375.000 migrantes por ano até 2016, gerando receitas estimadas entre US\$ 320 milhões e US\$ 550 milhões para os contrabandistas.
- **Rota da África Subsaariana para o Norte da África:** transporta cerca de 480.000 migrantes anualmente, com lucros entre US\$ 1 bilhão e US\$ 1,5 bilhão.
- **Rota da América Central e México para os EUA:** movimenta entre 735.000 e 820.000 migrantes por ano, com receitas de US\$ 3,7 bilhões a US\$ 4,2 bilhões.

Assim, nota-se que esta última é a mais lucrativa entre os corredores de contrabando de migrantes. Isso ocorre devido a uma combinação de fatores econômicos, geográficos e sociais:

- **Alta demanda migratória:** a rota é usada por centenas de milhares de migrantes anualmente.
- **Longa distância e complexidade logística:** o trajeto frequentemente exige múltiplos serviços oferecidos pelos contrabandistas, como transporte terrestre e orientação em travessias perigosas. Isso eleva os custos cobrados aos migrantes, tornando a operação mais rentável.
- **Fortes barreiras fronteiriças:** as medidas de controle na fronteira EUA-México aumentam os riscos e os custos operacionais dos contrabandistas, o que, por sua vez, eleva os valores cobrados dos migrantes.
- **Organização criminosa estruturada:** grupos criminosos organizados dominam a operação dessa rota, o que permite maximizar lucros. A referida operação inclui extorsões, subornos a autoridades locais e exploração de migrantes durante a jornada.
- **Conexões com redes transnacionais:** as redes atuam em vários países, oferecendo serviços em formato de "pacotes" que integram falsificação de documentos, transporte e outros recursos, com custos altos para os migrantes.

O *World Migration Report 2024* (OIM, 2024), informa os dez países que mais recebem e enviam migrantes no mundo:

Tabela 1 – Países que mais recebem e enviam migrantes no mundo

PAÍSES QUE MAIS RECEBEM MIGRANTES	PAÍSES QUE MAIS ENVIAM MIGRANTES
1. EUA	1. Índia
2. Alemanha	2. México
3. Arábia Saudita	3. Rússia
4. Rússia	4. China
5. Reino Unido	5. Síria
6. Emirados Árabes Unidos	6. Bangladesh
7. França	7. Paquistão
8. Canadá	8. Ucrânia
9. Austrália	9. Filipinas
10. Espanha	10. Afeganistão

Para todos os efeitos, migrantes não necessariamente se encontram em situação de vulnerabilidade por ausência de recursos financeiros, mas sim por estarem à mercê de organizações criminosas. Isso se dá em razão do desconhecimento de leis, direitos, deveres, infrações, penalidades, cultura, clima e conjuntura das rotas por onde são transportados e pelas quais, muitas vezes, passam praticamente sem saberem onde estão, tampouco poderem interagir com outrem em razão do modus operandi das quadrilhas: movimentações à noite ou então de madrugada, tanto cruzamentos de fronteiras, como deslocamentos internos, além de entradas e saídas de estabelecimentos de hospedagem; ida a rodoviárias, portos e aeroportos na iminência do horário de embarque; encomenda, recebimento e consumo de refeições comercializadas por aplicativos de entrega no local de alojamento.

Contradições e limitações das medidas de restrição migratória

A adoção de políticas migratórias severas não elimina o desejo ou a necessidade de migrar, apenas redireciona o fluxo para rotas mais perigosas ou dispendiosas, onde os coites se tornam essenciais. Por exemplo, medidas de controle como o fechamento puro e simples de fronteiras ou a militarização delas e de postos aduaneiros, se aplicadas isoladamente, geralmente deslocam as rotas de contrabando, mas não reduzem o número total de migrantes contrabandeados. Esse deslocamento, na verdade, tende a aumentar os riscos para os migrantes e criar mais oportunidades de lucro para os contrabandistas.

A imposição de restrições migratórias tem efeito de criação de demanda de redes de contrabando: quando as fronteiras se tornam mais difíceis de transpor, aumenta a complexidade logística (rotas alternativas, suborno, falsificação de documentos etc.). Isso valoriza o papel dessas estruturas criminosas, as fortalecendo.

Os ganhos financeiros auferidos são significativos, o que incentiva os contrabandistas a continuar e expandir suas atividades. À medida que a demanda por serviços cada vez mais especializados aumenta, eles inovam e adaptam seus métodos para contornar os controles de fronteira, alimentando ainda mais o ciclo.

Perfil dos migrantes contrabandeados

Historicamente, na maioria das rotas, houve preponderância de adultos jovens do sexo masculino, mas, nos últimos anos, tem aumentado a presença de mulheres e crianças em algumas rotas migratórias.

A interação entre fatores geopolíticos, sociais e econômicos torna desafiador quase impossível criar um perfil único de migrante. Em vez disso, compreender a migração requer o reconhecimento de sua natureza multifacetada e a análise de dinâmicas específicas de indivíduos e grupos.

O documento *Global Study on Smuggling of Migrants* (UNODC, 2018), destaca essa dificuldade, destacando aspectos como:

- **Variação nas rotas migratórias:** migrantes utilizam diferentes rotas dependendo de sua origem geográfica, destino e pontos de trânsito. As rotas variam desde corredores terrestres, passando por travessias marítimas intercontinentais até o cruzamento de florestas tropicais densas e desertos, tornando as experiências dos migrantes em cada caminho distintas.
- **Diferenças nos contextos de origem:** as motivações dos migrantes diferem amplamente com base em seus contextos de origem, como fuga de conflitos, busca por melhores oportunidades econômicas ou reunião familiar. Por exemplo, a migração de sírios via de regra consiste de famílias fugindo de conflitos, enquanto a de distintas nacionalidades do Sudeste Asiático costuma consistir majoritariamente de homens jovens desacompanhados à procura de emprego.
- **Diferenças temporais nas ondas migratórias:** o momento da migração também influencia os perfis dos migrantes. Ondas migratórias iniciais amiúde consistem de indivíduos buscando se estabelecer, enquanto ondas posteriores invariavelmente envolvem esforços de reunião familiar. Isso altera a composição demográfica, de quase que exclusivamente homens solteiros para passar a incluir mulheres e crianças. À medida que a migração perdura ao longo do tempo, as estruturas sociais resultantes podem levar a um ciclo autossustentável do fenômeno, especialmente em razão da construção de redes de apoio.
- **Fatores dinâmicos de risco e resposta:** os riscos enfrentados pelos migrantes, como violência, exploração e perigos naturais, frequentemente diferem por rota e redes de contrabando. Padrões socioeconômicos dos migrantes são relevantes, uma vez que aqueles com menos recursos podem acabar recorrendo aos caminhos mais perigosos.
- **Influência dos contrabandistas e redes:** os contrabandistas adaptam suas operações com base nas necessidades e perfis dos migrantes, ajustando seus serviços (por exemplo, transporte, documentos falsos) para diferentes grupos. Isso cria uma maior diversidade nas experiências e perfis dos migrantes.

Formas de aliciamento

O papel de redes comunitárias, ou seja, a indicação de alguém de confiança que já utilizou os serviços é significativa forma de acesso aos coiotes. Em muitos casos, as primeiras conversas acontecem por intermédio de amigos, parentes ou conhecidos que já migraram ou que mantêm contato com coiotes na região.

Como um padrão geral, contrabandistas compartilham laços culturais, étnicos e linguísticos com os migrantes que eles contrabandeam. O apoio linguístico de compatriotas facilita a comunicação entre migrantes e os coiotes, sobretudo quando o idioma predominante nos países da rota ou de destino é desconhecido pelo migrante. Os compatriotas podem desempenhar funções de intermediação linguística e cultural, ajudando na interação entre migrantes e moradores locais ou autoridades.

Muitos coiotes podem se apresentar como agências de viagem ou consultores de migração, oferecendo “pacotes” que incluem transporte, acomodação e documentação falsa. Por fim, existe grande presença local de coiotes que atuam em regiões onde há grande fluxo migratório, como regiões de fronteira e cidades portuárias.

O uso de aplicativos de mensagens (*WhatsApp*, *Telegram*, *Signal*) e redes sociais de relacionamento (*Facebook*, *Instagram*, *X*) para recrutamento e coordenação tem se tornado cada vez mais comum, ampliando a capacidade de alcance desses agentes. Em especial, as plataformas de conteúdos audiovisuais de curta duração como *TikTok* e *Kwai* têm sido cada vez mais utilizadas para a promoção velada, recrutamento e interlocução por parte de contrabandistas de migrantes.

Divisão de funções dentro de uma rede de contrabando de migrantes

As organizações criminosas responsáveis pelo contrabando de migrantes possuem ampla gama de atividades, sendo comum que pratiquem também outros tipos de crimes. Essa estrutura permite flexibilidade e adaptabilidade, e ao mesmo tempo dificulta os esforços para combater o contrabando, já que a natureza descentralizada dessas operações gera obstáculos à identificação e ao desmantelamento de redes inteiras.

As redes variam em complexidade, podendo ser pequenas (formadas por poucos indivíduos em trechos específicos) ou altamente complexas (organizações transnacionais). Muitos contrabandistas atuam como agentes independentes, cada um gerenciando um segmento da jornada, levando a um mercado fragmentado e competitivo.

Uma estrutura típica costuma contar com coordenadores, recrutadores, coiotes, transportadores, falsificadores, intermediários financeiros e agentes logísticos. Os papéis, porém, podem ser desempenhados por um único contrabandista ou distribuídos entre vários indivíduos.

- **Coordenadores** são responsáveis pela gestão central da operação de contrabando, organizando rotas, pagamentos a intermediários e articulando contatos em diferentes localidades (países de origem, trânsito e destino). Normalmente, coordenadores não têm contato direto com o migrante, mas definem preços e controlam a logística global (por exemplo, negociam subornos, definem parcerias com outras redes criminosas etc.);
- **Recrutadores (ou aliciadores)** são responsáveis por identificar e abordar potenciais migrantes. Costumam atuar em comunidades de origem e em redes sociais da internet, apresentando promessas de rotas seguras ou preços competitivos, além de informações (muitas vezes enganosas) sobre condições de viagem e oportunidades nos países de destino. Em geral, aproveitam-se da vulnerabilidade ou do sonho migratório de indivíduos, oferecendo-se como solução rápida para barreiras legais ou burocráticas;
- **Coiotes (ou guia, em sentido estrito)**, também conhecidos como “passador” ou “pollero”, é quem efetivamente guia o migrante na rota. Eles costumam conhecer bem o trajeto, as rotas seguras, os horários de fiscalização reduzida e estratégias de evasão. Sua função é acompanhar os migrantes em travessias específicas, principalmente em áreas de fronteira terrestre ou em pontos de travessia arriscados. Muitas vezes, o termo contrabandista é utilizado como sinônimo de coiote, mas representa um operador da rede criminosa que nem sempre exerce apenas essa função;

- **Transportadores:** o papel dos transportadores pode se confundir com o do coioote, uma vez que executam a etapa de deslocamento físico dos migrantes (por terra, água ou ar). Estes podem ser motoristas de caminhões, carros particulares, pilotos de barcos ou avião. Assim como os coiootes, conhecem bem as rotas e, muitas vezes, contam com infraestrutura para evitar detecções (veículos modificados, contatos em postos de controle etc.);
- **Falsificadores:** os falsificadores são provedores de documentos falsos e produzem ou fornecem especialmente passaportes, vistos e identidades falsificadas, muitas vezes com alto grau de sofisticação. Em parceria com as redes de contrabando, eles atuam para facilitar o ingresso ou a permanência irregular em países de destino, reduzindo a chance de deportação imediata. Nesse sentido, vale aqui ressaltar os tipos possíveis de documentos falsos:
 - **Documento materialmente falso:** é aquele que tem sua forma física adulterada ou fabricada de maneira fraudulenta, ou seja, não foi emitido por uma autoridade competente ou foi adulterado após sua emissão. A falsificação material envolve a criação ou modificação do suporte físico do documento. Por exemplo, um passaporte que não foi fabricado por uma autoridade governamental, utilizando material falso; uma carteira de identidade original que teve sua foto alterada; ou ainda, um visto colocado em um passaporte sem a autorização do consulado ou embaixada responsável;
 - **Documento ideologicamente falso,** por sua vez, é um documento que, embora autêntico em sua forma física, contém informações falsas. A falsidade está no conteúdo e não na materialidade do documento. A falsificação ideológica ocorre no momento da solicitação do documento, quando o indivíduo apresenta dados incorretos ou fraudulentos. Por exemplo, um passaporte emitido por uma autoridade legítima, mas com base em documentos de identificação falsos ou declarações fraudulentas;
- **Intermediários financeiros** executam o fluxo de pagamentos do processo de contrabando, seja entre migrante e contrabandista, seja entre diferentes elos da rede (recrutadores, transportadores, guias, falsificadores). Podem operar por meio de sistemas formais (bancos, transferências) ou informais (como doleiros). Esses intermediários são fundamentais para que a atividade seja mantida, pois garantem a compensação dos envolvidos de forma segura e, muitas vezes, difícil de rastrear;
- **Agentes logísticos** têm a função de providenciar os locais de hospedagem temporária aos migrantes ao longo da rota, para descanso, alimentação ou enquanto aguardam etapas subsequentes da viagem. Normalmente estão localizados nos pontos nodais de trânsito migratório, como fronteiras, cidades de trânsito, portos e ajudam a manter os migrantes escondidos das autoridades até o momento de prosseguir a jornada.

Valores cobrados e formas de pagamento

A fixação de preços no contexto do contrabando de migrantes varia de acordo com fatores como distância, rota escolhida, nível de perigo envolvido e a infraestrutura necessária. A forma de pagamento, por sua vez, costuma ser flexível, adaptando-se às possibilidades econômicas dos migrantes e aos esquemas de segurança das próprias redes de contrabandistas.

- **Rota e distância:** quanto mais longa e arriscada a jornada, maior será o valor cobrado. Por exemplo, atravessar florestas, desertos, montanhas ou rotas marítimas perigosas encarecem o “serviço”.
- **Nível de risco:** em áreas com forte fiscalização ou sob controle de grupos armados, os custos são mais altos. Contrabandistas repassam para os migrantes o risco adicional de enfrentar vigilância e controles policiais ou, muitas vezes, dizem que o fazem para justificar a necessidade de sua atuação.
- **Serviços incluídos:** algumas redes oferecem “pacotes” que podem incluir hospedagem temporária, alimentação, documentação falsificada e transporte completo (inclusive passagens aéreas ou marítimas).
- **Condições socioeconômicas do migrante:** em certos casos, os aliciadores avaliam quanto o migrante pode pagar, sendo que o valor é cobrado conforme o poder aquisitivo do migrante.

O pagamento pelo contrabando de migrantes varia muito conforme o contexto e a sofisticação das redes envolvidas. As estratégias de pagamento podem englobar valores altos, fracionamentos em várias fases da rota, esquemas de garantia para equilibrar os riscos de ambas as partes e até mesmo formas de extorsão de migrantes e de seus familiares.

- **Pagamento antecipado:** uma parte ou até mesmo o valor total pode ser exigido antes do início da viagem, garantindo que o migrante esteja comprometido. Geralmente ocorre se o organizador ou o recrutador tem controle centralizado da rede, com maior capacidade de cobrança imediata.
- **Pagamento parcelado ou em etapas:** migrante paga frações do valor conforme avança na rota. Por exemplo, parte é paga ao sair do país de origem, outra parte ao chegar a determinado ponto de trânsito e o restante no destino final. Esse método reduz o risco de o migrante perder seu capital caso seja interceptado precocemente, mas também representa um controle extra dos contrabandistas sobre o andamento da jornada.
- **Pagamento na chegada:** em alguns casos, o pagamento final só é realizado depois que o migrante chega ao destino (ou ao menos a um local seguro próximo à fronteira). Esse esquema pode envolver práticas de extorsão na origem, “garantidores” ou pessoas de confiança da família do migrante que retêm o dinheiro e liberam quando recebem a confirmação de que a viagem foi concluída.

Para a realização do pagamento, em geral se utiliza o sistema bancário ou sistemas informais de transferência, como doleiros, o que dificulta o rastreamento. Esse tipo de transação é baseado em confiança entre operadores espalhados em diferentes países, reduzindo o risco de identificação pelas autoridades. Há também o pagamento por meio da transferência de bens no país de origem do migrante e o pagamento por meio de criptomoedas.

Orientações dos coioetes aos migrantes

O *modus operandi* dos coioetes adapta-se aos contextos social e geográfico das rotas, mas seu objetivo geral é sempre o mesmo: organizar e facilitar a travessia de fronteiras de forma irregular, visando ao lucro. Os coioetes utilizam uma combinação de estratégias de recrutamento, planejamento logístico e promessas atraentes para garantir a cooperação dos migrantes, muitas vezes às custas de sua segurança e bem-estar.

Os facilitadores estimulam que os migrantes implementem táticas de discrição para evitar contato com autoridades: usar roupas discretas, fingir ser turistas, manifestar que não fala o mesmo idioma, entre outros. Além disso, buscam minimizar a exposição, com movimentações noturnas ou mesmo de madrugada para burlar a fiscalização.

Coioetes usam o desconhecimento dos migrantes acerca dos locais por onde transitam, manipulando informações e expectativas para a cooperação dos envolvidos. Assim, muitas vezes exageram sobre a insegurança, a dificuldade ou a periculosidade do trajeto, realizando falsas promessas e minimizando os riscos, prometendo jornadas rápidas e seguras, o que muitas vezes não corresponde à realidade.

Os migrantes acreditam estar cometendo crime e não se reconhecem como vítimas, afinal eles próprios procuraram os coioetes com a finalidade de contratá-los. Em ação direta de engano para reforçar essa crença equivocada, os “contratados” procedem em momentos estratégicos à difusão de informações inverídicas aos “contratantes”, como artifício para mantê-los sob controle, logrando estrita obediência sem questionamentos, e pretextos para extorqui-los ainda mais durante as viagens. A desinformação reiterada visa a confundir os migrantes, exacerbando o medo de sofrerem punição que os domina e convencendo-os da imprescindibilidade de pagar por serviços para livrá-los de dificuldades que na realidade são inexistentes ou superáveis de outras formas.

Contrabandistas afirmam que alguns trechos só podem ser percorridos de madrugada, mesmo assim enfrentando alta probabilidade de os grupos em locomoção terminarem descobertos, presos e deportados — naturalmente, o perigo associado se torna argumento para justificar a incidência de taxas extras, com as quais as vítimas arcam sem hesitação no intuito de aumentarem as chances de sucesso da empreitada —; ou que as polícias em países da rota sempre à espreita exigem propina para fazerem

“vista grossa” a travessias irregulares — e conseqüentemente parte do valor total pago pelo pacote seria repassado para cobrir as despesas decorrentes, essenciais à manutenção do esquema de corrupção. Tais afirmações por vezes são verdadeiras, outras vezes são formas que os contrabandistas usam para enganar os migrantes e aumentarem o lucro com as travessias.

Raramente se denunciam outros ilícitos conexos ao contrabando de migrantes, como cobranças abusivas, chantagem, retenção de documentos, maus tratos, supressão de água e comida, isolamento do restante do grupo, cárcere privado, incomunicabilidade, agressões, espancamentos, estupros, torturas ou assassinatos.

Atravessadores exploram as vulnerabilidades das instituições e sistemas de garantias de direitos. Por exemplo, a mais conhecida orientação feita por contrabandistas, no caso de impossibilidade de admissão de indivíduos de algumas nacionalidades no Brasil, é o pedido de refúgio. Migrantes que, muitas vezes, não se enquadram nos parâmetros estabelecidos para a concessão de refúgio e desejam apenas transitar pelo território nacional solicitam a proteção como forma de obter entrada no território brasileiro e seguir na jornada.

Ameaças e vulnerabilidades

Os migrantes que recorrem a redes de contrabando ou que atravessam fronteiras de forma irregular estão sujeitos a uma série de ameaças e vulnerabilidades em diferentes etapas da jornada. Essas ameaças podem ser agravadas por fatores como falta de recursos, desconhecimento de direitos e a própria situação migratória. Destacam-se algumas das principais vulnerabilidades enfrentadas:

- **Ameaças de saúde:** migrantes convivem o tempo inteiro com esgotamento físico até o limite da resistência orgânica causando acidentes evitáveis e eventualmente óbito em consequência da exposição a condições climáticas extremas, a espécimes animais e vegetais selvagens e a patologias endêmicas em pontos de deserto inóspito, vegetação compacta ou rios com forte correnteza e condições pouco favoráveis à navegação. Associa-se a essas mazelas a dificuldade de assistência especializada, uma vez que no percurso costumam faltar suprimentos médicos e estrutura de saúde, agravando quadros clínicos comuns (por exemplo: desidratação, hipotermia, lesões superficiais e infecções leves).
- **Violência e exploração:** migrantes correm risco de sofrer abusos por parte de contrabandistas e outros grupos criminosos, sujeitos a casos de extorsão, intimidação e agressões físicas e psicológicas. Em situações extremas, o contrabando de migrantes pode se transformar em tráfico de pessoas, sobretudo com a finalidade de exploração laboral ou sexual, especialmente de mulheres e crianças. Em regiões de rota migratória com forte presença de grupos armados, como ocorre na Colômbia, migrantes estão vulneráveis a roubos, sequestros e recrutamento forçado para transportarem drogas ou armas em partes dos trajetos.
- **Precariedade econômica e social** causada pela falta de recursos financeiros, uma vez que muitos migrantes vendem bens ou se endividam para pagar coíotes, colocando-se em situação de vulnerabilidade econômica ainda maior no país de destino.
- **Danos psicológicos e emocionais:** o trauma de experiências de violência, perdas (de parentes ou amigos na travessia) e incerteza sobre o futuro podem resultar em transtorno de estresse pós-traumático (TEPT), depressão e ansiedade. Durante o trajeto migratório, o medo constante, o receio de ser preso ou deportado, somado às ameaças de contrabandistas e à instabilidade econômica, cria um ambiente de tensão permanente. Nesse sentido, ainda, muitos migrantes se veem obrigados a deixar familiares para trás ou são separados durante a jornada, o que aprofunda o sofrimento psicológico.

A fiscalização e as estruturas institucionais nos pontos de fronteira nem sempre acompanham o ideal previsto em lei. Há carência de pessoal treinado e de recursos para controlar adequadamente as faixas fronteiriças, o que acaba permitindo a ação de redes de contrabando de migrantes. A grande extensão de fronteiras e a cobertura desigual das forças de segurança tornam complexo o controle sistemático de entradas e saídas no território brasileiro. Especialmente em zonas remotas (amazônicas, pantaneiras ou áreas montanhosas), a presença estatal é limitada, facilitando rotas irregulares.

As organizações criminosas especializadas das quais se tem informação são compostas majoritariamente por estrangeiros, mas todas contam com o envolvimento de brasileiros. Aqueles, normalmente, desempenham papel de comando, ao passo que estes últimos atuam na execução de tarefas como: compra de passagens, marcação de reservas, hospedagem, transporte dentro do Brasil e apoio logístico, para citar os principais.

Existe orientação, repassada à exaustão aos migrantes, para evitarem a todo custo contato com autoridades brasileiras em geral ou com desconhecidos. O objetivo é garantir que a rota sob gestão dos criminosos se conserve a mais discreta possível, dificultando a rastreabilidade dos malfeitos da quadrilha e o dimensionamento dos fluxos pelo Estado. Na eventualidade de interceptação pelas referidas autoridades ou qualquer emergência imprevista, a solução apontada consiste, entre outras, em declararem a intenção de solicitar refúgio no Brasil, de modo a prevenir entraves burocráticos ao deslocamento para a fronteira almejada e particularmente o flagrante por uso de documentação inidônea.

É disseminado o uso de empresas formais do setor de turismo — agências de viagem, casas de câmbio, transportadoras, estabelecimentos de hospedagem —, escritórios de advocacia e serviços de assistência para obtenção de vistos na dinâmica de funcionamento dessas organizações. Diversos agentes — empresários, correspondentes de instituições financeiras em operações cambiais, motoristas, barqueiros, pilotos, donos de hotéis, pensões e pousadas, assim como advogados e despachantes — eventualmente participam e se beneficiam mutuamente dos crimes cometidos, porém o concurso de empreendimentos constituídos e em plena atividade de acordo com as exigências previstas na legislação vigente dentro de seus respectivos ramos contribui sobremaneira para mascarar as situações de contrabando de migrantes, conferindo-lhes por extensão aparência de legalidade.

Redes de contrabando também atuam na produção de documentos, material ou ideologicamente falsos, na tentativa de obter visto ou autorização de residência no Brasil. Essa estratégia envolve simular a matrícula em cursos, a contratação para trabalho ou a realização de treinamentos profissionais ou esportivos de imigrantes extra regionais, com o objetivo de chegar ao continente americano e apenas transitar pelo Brasil.

Em paralelo às situações nas quais o Brasil se afigura território de passagem em rotas migratórias com destino final no exterior, ocorrem aquelas nas quais são cidadãos brasileiros os clientes que recorrem a coites (ou são por eles recrutados) procurando uma forma de migrar irregularmente para melhorar de vida. A maioria delas também concentra pessoas que pretendem atingir a América do Norte, em especial os EUA. Assim como se verifica em relação a outras nacionalidades, a razão preponderante por trás dessa decisão costuma ser a negação do visto para ingresso regular diretamente no referido país, ou no Canadá ou no México como escalas preliminares. Destarte, se somam aos fluxos que se arriscam a cruzar fronteiras terrestres a partir da América Central atrás do objetivo de vivenciar o chamado “sonho americano”.

Emigração irregular de brasileiros aos EUA

Nos últimos anos, houve considerável crescimento do número de cidadãos brasileiros detidos ao tentar a travessia da fronteira sul dos Estados Unidos através do México. Em 2016, a *United States Customs and Border Protection — U.S. CBP* (Alfândega e Proteção de Fronteiras dos EUA em português) deteve 6.112 brasileiros ao longo da fronteira sul, número que aumentou para 58.151 em 2021. Já em 2023, foram detidos 32.492 brasileiros. Segundo estimativas do governo norte-americano, o número de imigrantes

irregulares do Brasil nos Estados Unidos passou de 130 mil em 2016 para 200 mil em 2021 — alta de 54%. Estima-se que cidadãos brasileiros representem 2% do total de imigrantes irregulares no país: 10,5 milhões de pessoas.

A maioria dos migrantes brasileiros irregulares nos EUA chega ao país via México. A partir de 18 de agosto de 2022, o México passou a exigir vistos em papel para viagens de turismo ou de negócios de brasileiros. Essa alteração levou ao surgimento de novas rotas migratórias para se alcançar a fronteira com os EUA, uma vez que os indivíduos considerados reincidentes em imigração irregular têm seus pedidos de visto negados pelas autoridades mexicanas.

Gráfico 1 - Número de brasileiros detidos ao migrar irregularmente para os EUA, por ano fiscal estadunidense, de 2011 a 2025. Elaborado a partir de dados do site do U.S. CBP.

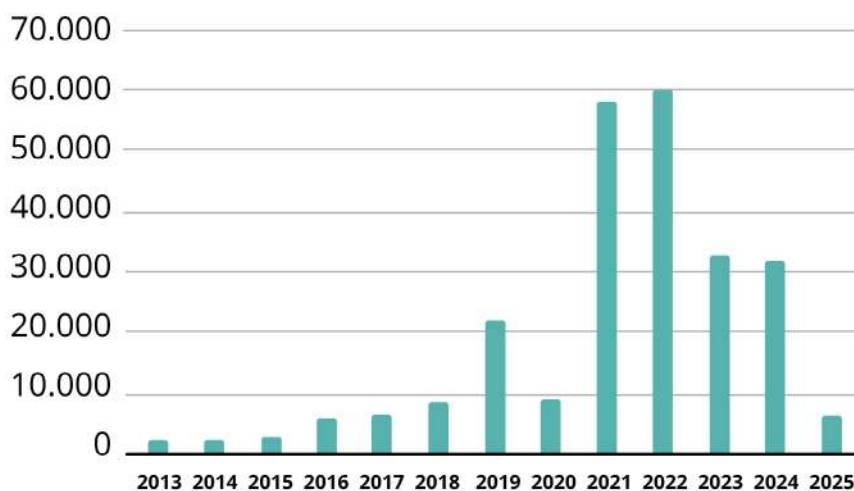
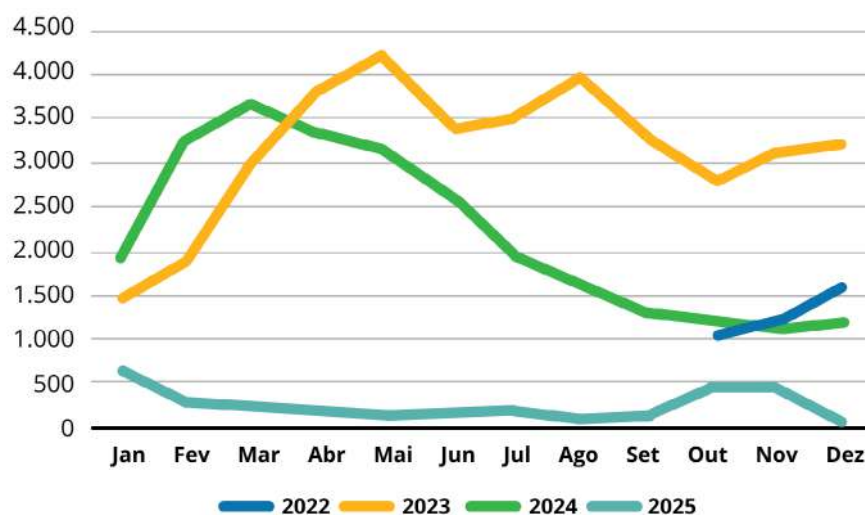
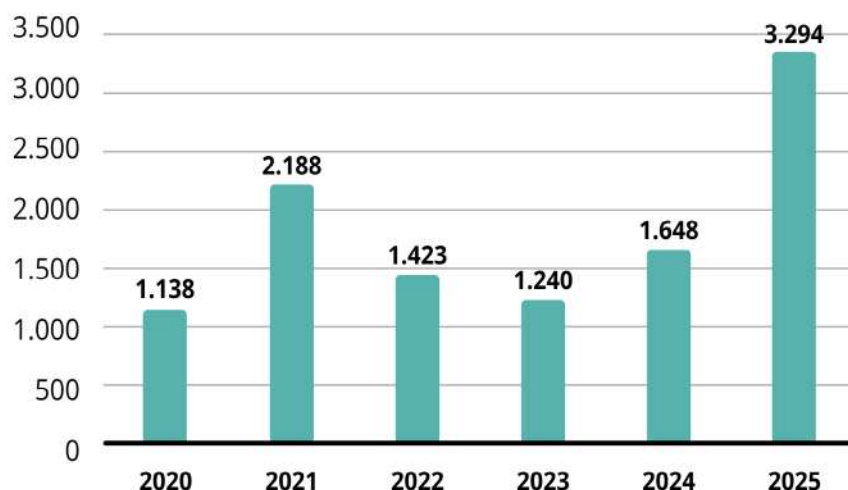


Gráfico 2 – Número de brasileiros detidos ao entrar irregularmente nos EUA, de janeiro de 2020 a dezembro de 2025. Elaborado a partir de dados do site do U.S. CBP.



Em 2025, foram detidos 6.601 brasileiros, uma redução relativa em comparação a 2024 (32.130). O Brasil, até o momento, está em 17º lugar na lista de países com mais pessoas detidas ao entrar irregularmente nos EUA. O ano de 2025 registrou número recorde de brasileiros deportados dos Estados Unidos.

Gráfico 3 - Brasileiros deportados dos Estados Unidos da América de 2020 a 2025



Principais pontos de atuação das redes de contrabando de migrantes

Diversos municípios brasileiros têm se destacado como importantes focos para a promoção da migração irregular no país. Alguns ganham relevância pela presença de grandes infraestruturas aeroportuárias, como é o caso do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos/SP – Governador André Franco Montoro (GRU). Outros, por sua vez, sobressaem devido à localização em áreas de fronteira, onde frequentemente ocorrem movimentos transfronteiriços, muitas vezes pendulares e, inclusive, não registrados oficialmente.

Em linhas gerais, observam-se como principais pontos de entrada no território nacional, tanto regular quanto irregular, para fins de eventual contrabando de migrantes:

- Bonfim/RR;
- Corumbá/MS;
- Oiapoque/AP; e
- São Paulo-Guarulhos/SP.

Por sua vez, os pontos de saída com maior destaque para a promoção da migração irregular são:

- Assis Brasil/AC;
- Brasileia/AC;
- Chuí/RS;
- Corumbá/MS;
- Eitaciolândia/AC;
- Oiapoque/AP;
- Sant'Ana do Livramento/RS;
- São Paulo-Guarulhos/SP; e
- Tabatinga/AM.

Essa relação não se propõe exaustiva, mas apresenta um retrato atual de localidades com atuação de redes de contrabando de migrantes em território nacional. Há, ainda, outras cidades estratégicas por desempenharem papel de conexão nas rotas migratórias no Brasil, a exemplo de Belém, Macapá, Manaus, Rio Branco. Em geral, as capitais estaduais, por centralizarem a oferta de vários serviços públicos, transporte e acesso a direitos nas UFs têm servido como ponto de trânsito migratório.

DINÂMICA DO CONTRABANDO DE MIGRANTES NAS UNIDADES DA FEDERAÇÃO

A seguir serão explorados diferentes aspectos relativos às dinâmicas da promoção da migração irregular para algumas das UFs destacadas no presente documento.



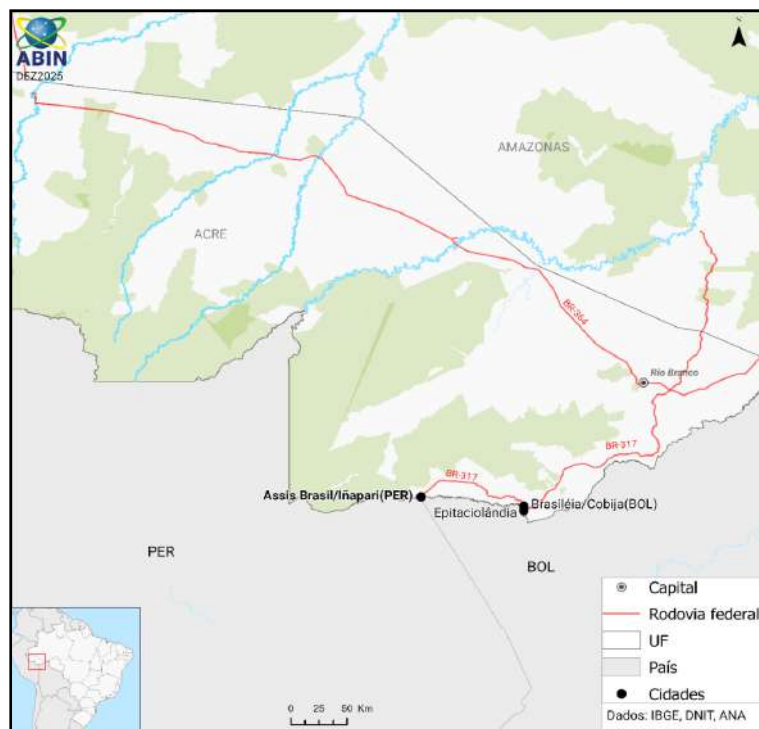
*Região de fronteira entre os municípios de Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia).
Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil*



ACRE

No Acre, os fluxos de entrada e de saída são explorados por redes de contrabando de migrantes. Devido à localização estratégica e a existência de conexão rodoviária com Peru e Bolívia, o Acre representa ponto central para compreensão de fluxos migratórios que transitam pelo Brasil. A BR-317 liga a capital Rio Branco às cidades de Assis Brasil, na fronteira com Iñapari/Peru, e Epitaciolândia e Brasileia, na fronteira com Cobija/Bolívia, facilitando o trânsito.

Figura 2 – Cidades fronteiriças do Acre



Nos últimos anos, o trânsito de nacionais extracontinentais chamou a atenção. Em 2023, o Acre registrou o segundo maior fluxo de saída de vietnamitas e de afegãos do Brasil. A saída de cubanos e haitianos, por sua vez, se mantém. Estima-se que o fluxo de contrabando de migrantes pelo estado movimentava cerca de 2.000 pessoas por ano, até agosto de 2024. A partir do segundo semestre de 2024, o fluxo de vietnamitas, indianos, paquistaneses e nepaleses sofreu redução de mais de 90%.

Até hoje, o Acre é marcado pela lembrança da chegada de haitianos, a partir de 2012. Atualmente, o fluxo de entrada é composto por venezuelanos residentes em países vizinhos e casos isolados de outras nacionalidades da região. Em geral, os migrantes utilizam o percurso desde Lima/Peru-Puerto Maldonado/Peru-Iñapari/Peru para chegar ao Brasil com objetivo de morar nas regiões Sul ou Sudeste.

Figura 3 – Região de tríplice fronteira entre Bolívia, Brasil e Peru



A adoção de medidas restritivas à imigração em países da América do Sul tornou o Brasil uma opção procurada por venezuelanos em situação irregular. Há relatos de cobrança, por coites peruanos, de até R\$ 300 para facilitar o transporte e o alojamento na rota. Em seguida, taxistas realizam o transporte até Brasileia por R\$ 200 e Rio Branco pelo valor de R\$ 600 por passageiro. Hoje em dia esse fluxo não tem dependido prioritariamente da rede de transportadores. Em razão da rede de apoio já existente no Brasil, os migrantes venezuelanos optam pelo transporte intermunicipal.

No fluxo de saída, migrantes ingressam por via terrestre pela BR-364 (Rodovia Marechal Rondon) a partir de Rondônia ou por via aérea no Aeroporto Internacional de Rio Branco – Plácido de Castro. Nesta última modalidade, sobressaem nacionais de Angola, Bangladesh, Cuba, Etiópia, Gana, Índia, Irã Maldivas, Mali, Nepal, Níger, Nigéria, Paquistão, Quênia, Sri Lanka e Somália em voos provenientes do GRU. São migrantes de perfil diversificado: homens desacompanhados, famílias constituídas por membros de idades variadas e possuidores de diferentes níveis de escolaridade.

Os migrantes que chegam a Rio Branco já realizaram acerto prévio com motoristas profissionais para o transporte até a fronteira. Os viajantes possuem o contato e a fotografia dos transportadores. Taxistas brasileiros, cientes da situação dos migrantes, cobram de R\$ 800 a R\$ 1 mil por pessoa para percorrem o trajeto. Proprietários de hotéis, pensões e pousadas cobram diárias entre R\$ 120 a R\$ 200, dobro dos valores comerciais, dos clientes trazidos por taxistas parceiros. Em catraias — pequenas embarcações de madeira movidas a remo —, os migrantes realizam a travessia do Rio Acre para Iñapari/Peru pelo valor de R\$ 50 a R\$ 100, preferencialmente quando a Ponte da Integração Brasil-Peru está fechada.

Não há evidências de estrutura orgânica que conforme organização coesa dedicada ao contrabando de migrantes no Acre. Informações disponíveis indicam estrutura flexível, na qual diferentes atores desempenham funções complementares sem, no entanto, coordenação hierárquica. Taxistas, proprietários de hotéis e contrabandistas atuam para transporte, abrigo e evasão de procedimentos migratórios legais.

Tabela 2 – Resumo do funcionamento das redes de contrabando de migrantes no Acre

ATORES	FUNÇÃO
Taxistas	Realizam trajeto do Aeroporto Plácido de Castro em Rio Branco até Assis Brasil (365 quilômetros ao longo da AC-040 e da BR-317). Os taxistas conduzem os migrantes diretamente para os hotéis específicos em Assis Brasil, onde o serviço de hospedagem está assegurado. Não há rede rigidamente estruturada entre os operadores do serviço, podendo ocorrer subcontratação de taxistas mais novos para operarem o trajeto, enquanto taxistas mais experientes estariam na coordenação da logística de transporte.
Donos de hotéis	Pagam comissão aos responsáveis pelo transporte dos migrantes antecipadamente, para que estes sejam encaminhados para o estabelecimento.
Contrabandistas	Agem na operação de transporte entre Assis Brasil e o destino final; há relatos de peruanos, brasileiros e venezuelanos que exercem a atividade. Pagam comissão ao dono do hotel ou ao taxista, para que sejam acionados, quando o migrante interessado em cruzar a fronteira para o Peru for detectado. Não há dados sobre as estruturas utilizadas em todos os trajetos do percurso.

Em 2025, houve drástica queda no fluxo de saída de migrantes extra regionais. A tendência coincide com a nova orientação para admissão no Brasil, por meio da Nota Técnica nº 18/2024/DEMIG/SENAJUS/MJSP, combinada a operações de combate a redes de imigração irregular. Além disso, o Grupo Especial de Operações em Fronteira (Gefron) tem realizado abordagens em pontos estratégicos de entroncamento rodoviário.



Figura 4 – Imagem aérea da cidade de Rio Branco, capital do Acre.

Há ainda grande subnotificação do crime de contrabando de migrantes no estado. Migrantes em situação irregular raramente denunciam cobranças abusivas. Pequenos comerciantes, embora sem qualquer vinculação ao ilícito, beneficiam-se indiretamente do aporte de recursos financeiros de migrantes na economia local.

A Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública e a Secretaria de Estado de Assistência Social e Direitos Humanos do Acre têm realizado ações para o enfrentamento ao tráfico internacional de pessoas e ao contrabando de migrantes, como seminários, campanhas e fortalecimento da rede de apoio. Por fim, ganha destaque o projeto para a capacitação e a sensibilização das forças de segurança estaduais para o tema.

Figura 5 – Conurbação fronteiriça entre os municípios acreanos de Brasília e Epitaciolândia com o município boliviano de Cobija





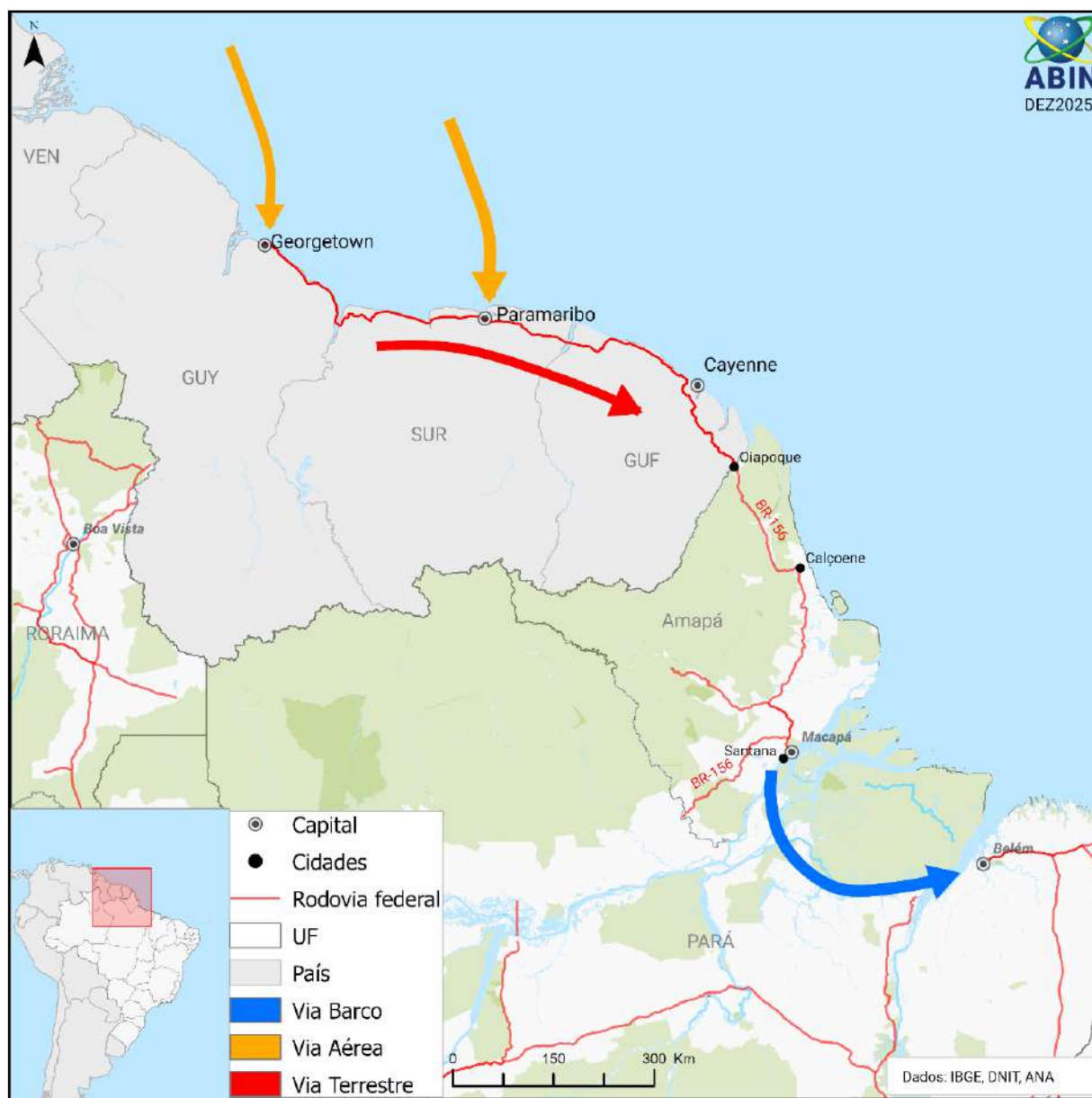
AMAPÁ

O Amapá caracteriza-se como importante trecho das principais rotas de contrabando de migrantes no Brasil. O município de Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa, se configura como ponto de entrada e de saída. Chama a atenção a quantidade de cubanos que buscam entrar no Brasil, como solicitante de refúgio nesta fronteira, e há ainda um pequeno fluxo de entrada de haitianos. Os movimentos de saída são marcados por fluxo, com forte redução em 2025, de afegãos, marroquinos e sírios, que almejam refúgio na Europa.

A principal rota na região era realizada por cabotagem, em embarcações de médio porte, que partiam da costa do Suriname e da Guiana Francesa com destino à foz do Rio Oiapoque. Em razão da notoriedade dessa rota entre as autoridades fiscalizadoras, novas rotas tomaram forma.

Desde 2017, observa-se o crescimento do número de entradas de cubanos indocumentados no Brasil, mediados pela atuação de agenciadores desde Georgetown/Guiana e Paramaribo/Suriname. As entradas no Brasil, que ocorriam majoritariamente por Roraima, agora ocorrem principalmente pelo Amapá.

Figura 6 – Rotas de imigração irregular no Amapá



Há voos diretos de Havana para Georgetown, na República Cooperativa da Guiana, e para Paramaribo, capital surinamesa. Os migrantes podem se deslocar legalmente dentro da Guiana, sem necessitar de intermediários, no entanto, há relatos de agenciadores que usam de artifícios para enganar os migrantes.

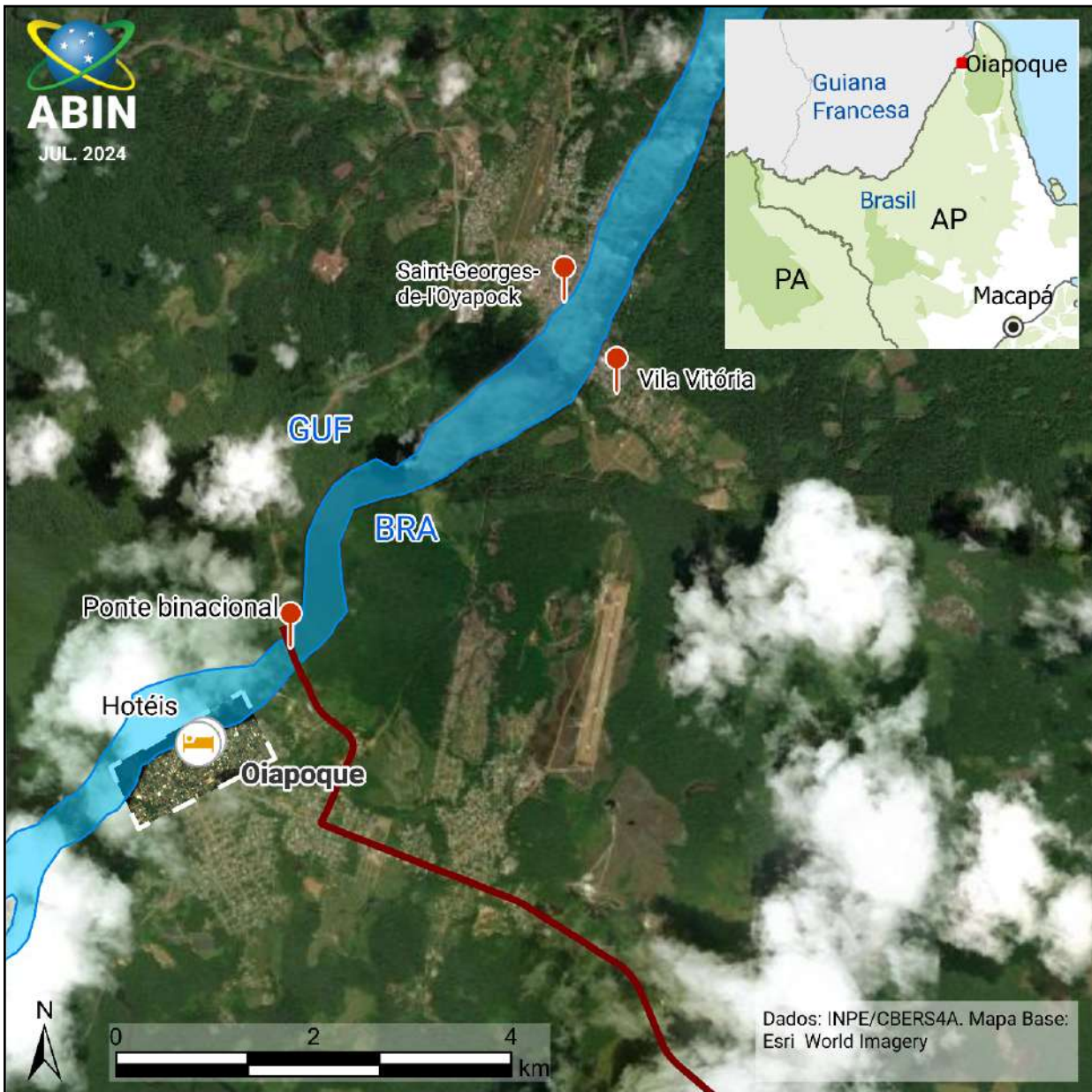
Em 2022, o Suriname dispensou a exigência de visto para cidadãos de Cuba e de outros países, medida que foi revertida para os cubanos em 2023. Em sua maioria, os cubanos que ingressam via Georgetown/Guiana buscam entrar no Brasil por Roraima, enquanto os cubanos que chegam em Paramaribo/Suriname tendem a optar pelo Amapá para entrar em território brasileiro, cruzando a Guiana Francesa. A rota popularizou-se em 2024, pois é considerada mais segura, dado que quase todos os trechos rodoviários da rota pelo Amapá são asfaltados.

De Paramaribo/Suriname atravessam a fronteira entre Albina/Suriname e São Lourenço do Maroni/Guiana Francesa e seguem, pela estrada N1, para Caiena/Guiana Francesa, de onde partem para São Jorge do Oiapoque/Guiana Francesa pela rota N2, em trajeto que dura cerca de 6 horas.

O cruzamento da fronteira por meio da Ponte Binacional Brasil-França é realizado majoritariamente por nacionais franceses, pois há necessidade de visto para entrada em território francês e de seguro para veículos brasileiros. Os migrantes, em geral, realizam a travessia de São Jorge do Oiapoque/Guiana Francesa até Oiapoque ou ao distrito de Vila Vitória, por meio de catraias durante a noite. Hotéis nas proximidades são usados como ponto de apoio, caso não seja possível realizar o próximo percurso de imediato.

A travessia para o distrito de Vila Vitória, na margem oposta a São Jorge de Oiapoque/Guiana, facilita o acesso a vias vicinais que permitem evitar postos de controle. O aumento da fiscalização na BR-156, entretanto, estimulou que os transportadores encaminhassem os migrantes para o controle migratório. Assim, após a travessia do rio, os imigrantes são orientados a solicitar refúgio.

Figura 7 - Trechos de travessia da fronteira no Oiapoque/AP, entre Brasil e a França (GUF), com destaque para a BR/156



Os facilitadores remanejam os imigrantes para motoristas previamente contratados, conhecidos como “picapeiros”, que aguardam o melhor momento para realizar o deslocamento para Macapá ou Santana/AP, também conhecido como “manobra”. Quando os veículos não são suficientes, os facilitadores permitem que outros motoristas levem os passageiros excedentes.

O trajeto, pela BR-156, é de cerca de 570 quilômetros, dos quais 110 quilômetros são sem pavimentação. É cobrada quantia entre US\$ 100 e US\$ 300 por imigrante, enquanto brasileiros pagam entre R\$ 250 e R\$ 300. Há registro de imigrantes que, enganados do destino final, são deixados em Calçoene/AP, a 360 quilômetros de Macapá. Há também casos de violência entre picapeiros para obter o controle do negócio de transporte de imigrantes. Foi identificado que o pacote do Suriname a Oiapoque custaria US\$ 180 e do Suriname a Macapá US\$ 300, podendo chegar a US\$ 500.

Os imigrantes são levados ao Porto do Grego, em Santana, na Região Metropolitana de Macapá, importante local de movimentação de mercadorias e passageiros no estado. A maioria deles segue via fluvial a Belém e, de lá, para as regiões Sudeste e Sul, com o objetivo final de chegar ao Uruguai, deixando o Brasil por Sant'Ana do Livramento/RS. Até 2024, parte dos cubanos prosseguia até Santarém/PA e Manaus, de onde partiam para Assis Brasil e Tabatinga, em trajetos rumo à América Central e EUA.

Dados disponíveis indicam que, em 2023, cerca de 35% dos imigrantes que passaram pelo Porto do Grego estariam em situação irregular. O aumento da fiscalização tem incentivado agenciadores a buscarem portos alternativos no mesmo município.

O perfil dos imigrantes é diverso: de todas as faixas etárias e gêneros; alguns viajam sozinhos e também há famílias. Em geral, viajam em grupos de dezenas de pessoas. Pelas vestimentas, os nacionais de Cuba aparentam ter baixo poder aquisitivo. A bagagem geralmente é compacta e sempre portam moeda em espécie, roupas e remédios gastrointestinais, como precaução para os longos trajetos de carro.

O registro de entrada de haitianos por Oiapoque, antes expressivo, diminuiu nos últimos dois anos. Muitos haitianos têm buscado fixar-se na Guiana Francesa, o que muito provavelmente afetou os fluxos pelo Amapá. É provável também que as redes de contrabandistas relacionadas aos haitianos não instruem os migrantes a fazer o registro de entrada, diferente do que acontece com as redes envolvidas com migrantes cubanos.

A maioria dos imigrantes no fluxo de saída do Brasil conta com rede de apoio durante o percurso e não recorre a redes de contrabando. Eles chegam ao Amapá, pela via fluvial, em Santana ou por via aérea, em Macapá. Então, seguem, em empresas convencionais de ônibus, a Oiapoque, onde fazem a travessia em catraias pelo Rio Oiapoque em direção à Guiana Francesa. O percurso é geralmente realizado em grupos familiares. Em termos gerais, a quantidade de pedidos de asilo na Guiana Francesa por sírios se tornou um fenômeno perceptível a partir de 2019, com o maior quantitativo em 2022; atualmente, se encontra em redução.

Informações indicam a existência de núcleos independentes entre si, sem hierarquia definida, atuando em parcerias eventuais. Contrabandistas orientam sobre a compra de passagens; imiscuem-se na resolução de trâmites de documentação para liberação dos passageiros em portos e aeroportos; e vendem pacotes de viagens com hospedagem, alimentação e transporte terrestre.

Essas pessoas desempenham suas atividades em determinados pontos em horários específicos, como na orla de Oiapoque e de São Jorge do Oiapoque/Guiana Francesa, para organizar a passagem nas catraias, orientar quanto aos procedimentos junto às autoridades migratórias, acompanhar os imigrantes aos hotéis e encaminhá-los aos veículos de transporte. Em Santana, organizam a chegada e o embarque para Belém.

Há ainda uma categoria adicional daqueles que atuam como “olheiros”, em pontos estratégicos, responsáveis por avisar outros membros da rede onde está a fiscalização policial ou se houve movimentação das autoridades que indique algum tipo de ação repressiva ao contrabando de migrantes.

O Amapá, e principalmente o município de Oiapoque, se caracteriza como local exclusivamente de trânsito de migrantes, que permanecem apenas algumas horas nas áreas urbanas. Não há estrutura de assistência ou acolhimento a migrantes. O tema também desperta pouca atenção, o que gera invisibilidade do crime e favorece redes de contrabandistas, que conseguem atuar com facilidade.

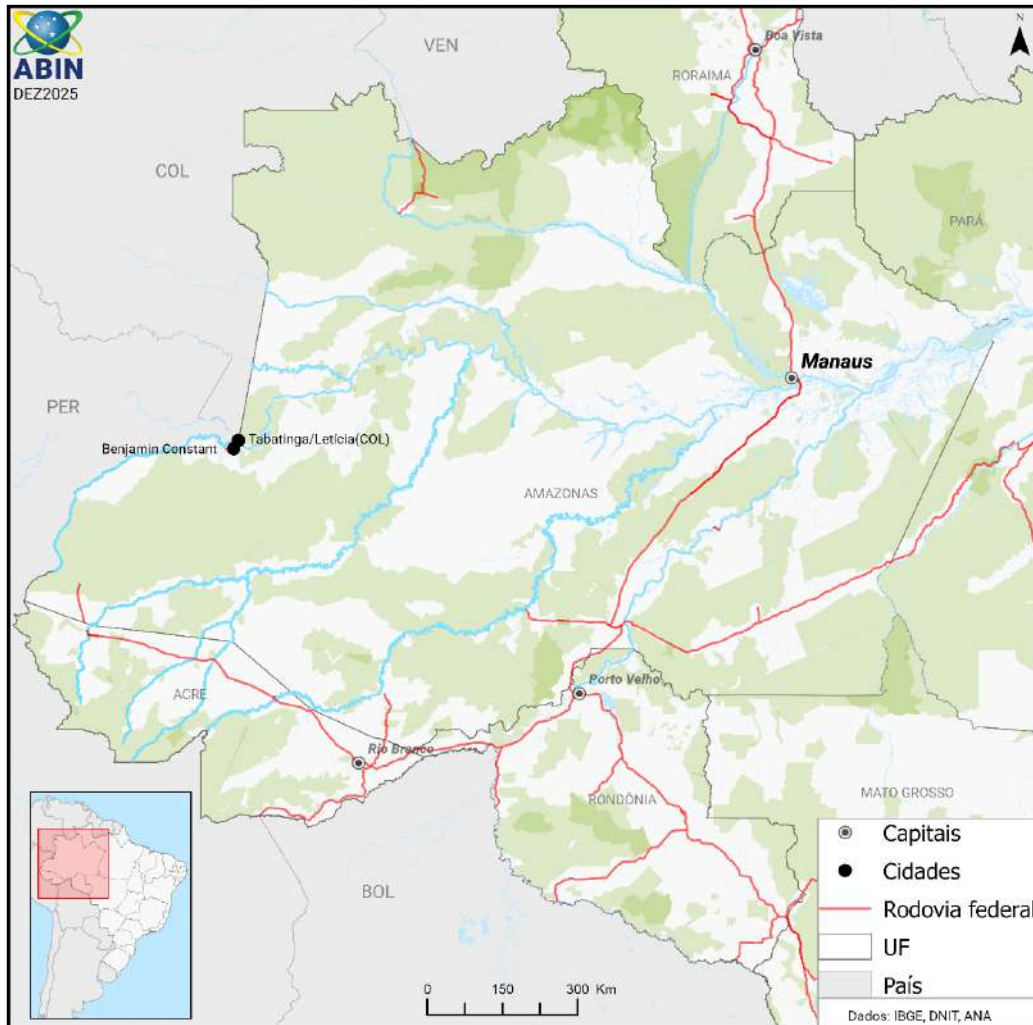
Por fim, a região de fronteira com a Guiana Francesa é marcada pela prática de garimpo irregular, que, por sua vez, fomenta o tráfico internacional de pessoas para exploração sexual. Além disso, pesca ilegal, narcotráfico, descaminho e câmbio ilegal de moeda são ilícitos comuns. Nesse contexto, os contrabandistas de imigrantes tendem a se envolver em mais de uma rede de ilícitos.



AMAZONAS

O Amazonas apresenta-se simultaneamente como destino e como corredor estratégico de passagem de migrantes no Brasil. A posição geográfica faz do estado um nó logístico que conecta as rotas da América do Sul às rotas continentais que se dirigem ao norte do continente. Dois fluxos principais que marcaram o período 2024-2025: a entrada de venezuelanos e a saída de fluxos extracontinentais.

Figura 8 – Estado do Amazonas e a tríplice fronteira com Peru e Colômbia



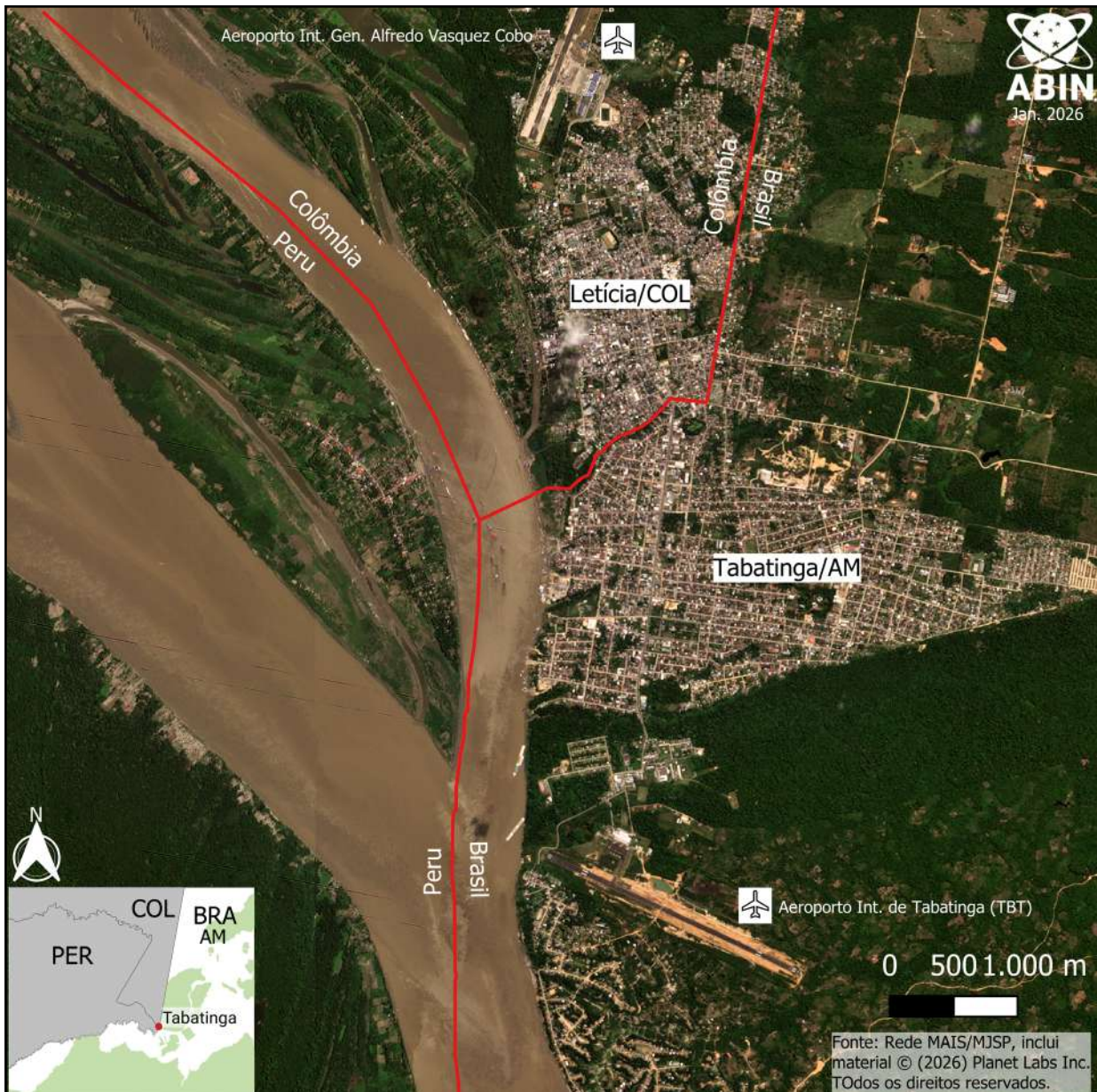
Os venezuelanos chegam, principalmente, de Pacaraima/RR, e seguem pela BR-174 até Manaus; há também um fluxo que entra no país pelo distrito de Cucuí, em São Gabriel da Cachoeira/AM, e desce, por via fluvial, até a capital por rotas que atravessam Tabatinga. É um grupo marcado pela vulnerabilidade socioeconômica e busca a regularização no Brasil. Não raro, todavia, é explorado por intermediários e redes de facilitação irregular que cobram por transporte, abrigo e documentação.

O segundo grupo relevante é composto por migrantes originários da Ásia, da África e da América Central, que utilizam Manaus e Tabatinga como ponto de trânsito para rotas em direção à América Central e, finalmente, aos EUA. Esses migrantes ingressam no país muitas vezes com documentação irregular ou falsificada, por meio de conexões internacionais. Esse fluxo também é marcado por oscilações periódicas, associadas a oportunidades logísticas temporárias, como a disponibilidade de voos, canais de trânsito e a política migratória de outros países. Embora muito frequente até 2024, verificou-se redução drástica em 2025.

Importante ainda lembrar a intensa movimentação transfronteiriça de comunidades colombianas e peruanas nas regiões de Tabatinga e São Gabriel da Cachoeira. Embora parte desses grupos esteja regularizada, a mobilidade e a ausência de controle efetivo sobre as rotas fluviais criam um ambiente propício à atuação de facilitadores informais.

A geografia do Amazonas, caracterizada por uma extensa malha de rios e fronteiras remotas, aliada à limitada capacidade institucional de fiscalização, constitui um dos principais fatores estruturais que favorecem o contrabando de migrantes no estado.

Figura 9 – Conurbação dos municípios de Tabatinga/AM e Letícia/Colômbia, com destaque para locais utilizados por redes de migração



O modus operandi das redes envolve transporte terrestre e fluvial, alojamento temporário e fornecimento de documentos falsos. Os pagamentos pelos serviços podem alcançar valores elevados, indicando um grau de organização e lucratividade significativo das redes envolvidas.

Manaus oferece um Posto de Interiorização e Triagem (PTrig) para orientações sobre documentos, regularização migratória e demais serviços para exercício de direitos. Desde 2024, a Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do Amazonas assumiu a administração dos serviços. Conta ainda com escritórios da OIM e Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (Acnur). Há, porém, pouca integração interinstitucional entre os estados do Norte — especialmente Roraima, Acre e Pará — a fim de aprimorar a troca de informações estratégicas e o acompanhamento das rotas.



MATO GROSSO

O Mato Grosso configura-se como destino e como corredor de passagem em rotas terrestres. A vasta fronteira facilita o trânsito de migrantes, principalmente de bolivianos e indígenas para trabalho rural no estado.

O fluxo predominante é composto por migrantes bolivianos que ingressam no território brasileiro pela BR-070 e por estradas vicinais conhecidas como “cabriteiras”. Esses percursos permitem evitar postos oficiais de controle e aproveitam a ausência de fiscalização permanente na extensa fronteira seca entre o Brasil e a Bolívia. As redes que operam nessas áreas oferecem transporte irregular, hospedagem precária e intermediação laboral. Há relatos de cobrança indevida por serviços gratuitos de documentação e de falsas promessas de emprego, práticas que caracterizam o modus operandi típico do contrabando de migrantes e tráfico de pessoas.

O segundo fluxo relevante é o de venezuelanos que entram em Mato Grosso pela BR-364, geralmente após passagem por Rondônia, e seguem em direção às áreas de expansão do agronegócio, como Lucas do Rio Verde/MT e Sorriso/MT. Esses migrantes são atraídos pela oferta de trabalho. Também há registros, em menor escala, de migrantes colombianos, haitianos e cubanos que chegam ao estado após percorrer rotas mais longas através do Norte do país.

As vulnerabilidades que favorecem a atuação das redes incluem a falta de vigilância constante nas fronteiras e a existência de múltiplas vias vicinais que ligam pequenas comunidades fronteiriças. As variações sazonais, como o período de cheias no Pantanal, alteram os pontos de passagem e as dinâmicas do fluxo. Além disso, as promessas de regularização e de oportunidades econômicas criam um ciclo de dependência que mantém os migrantes sob o controle de facilitadores.

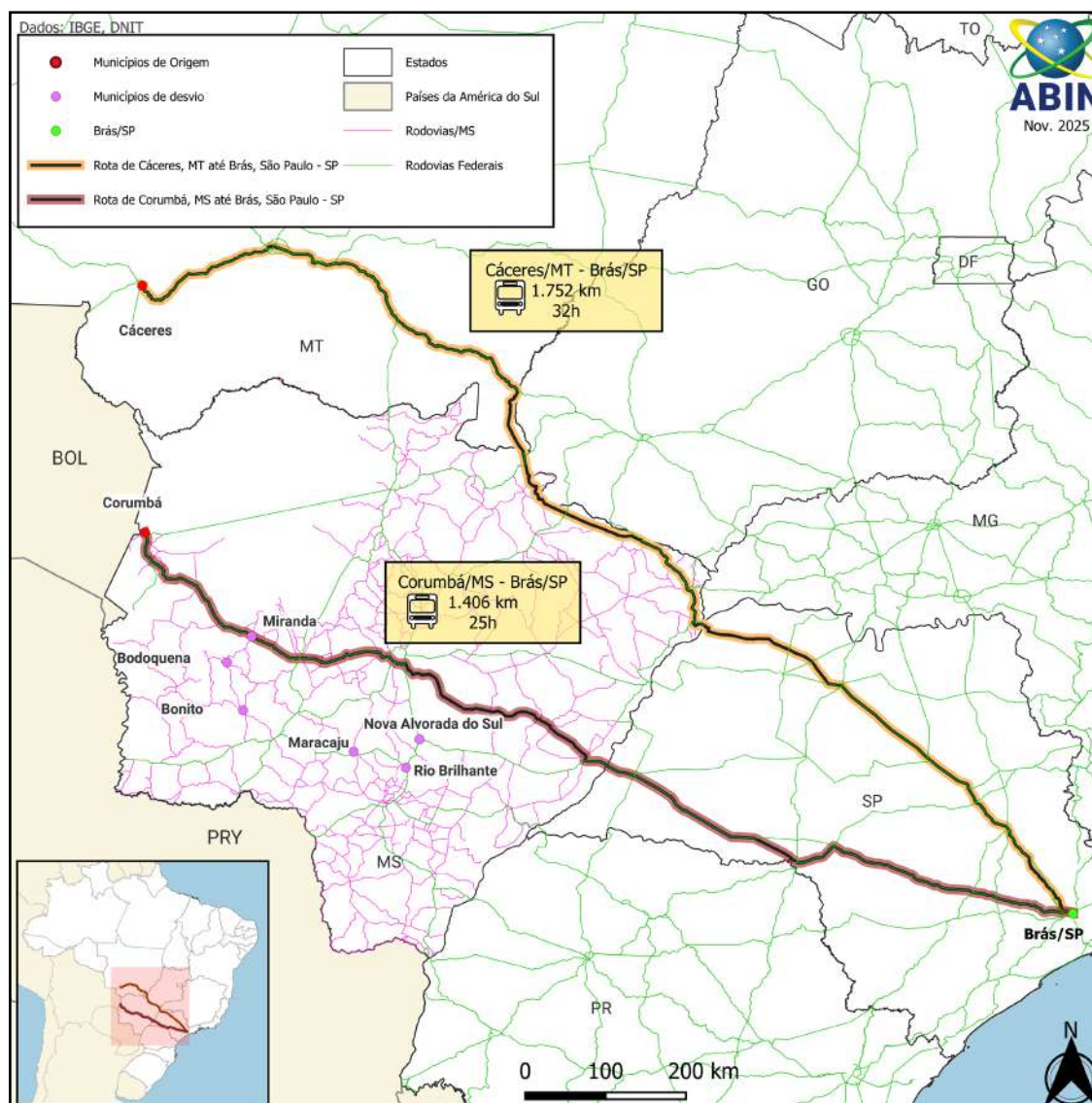


MATO GROSSO DO SUL

A extensa fronteira com a Bolívia e com o Paraguai, a existência de cidades-irmãs e a posição relativamente central no território brasileiro, fazendo divisas com cinco UFs, tornam o Mato Grosso do Sul espaço relevante para as rotas de contrabando de migrantes no Brasil. O estado apresenta dinâmicas de entrada, de saída, de trânsito e de destino de estrangeiros.

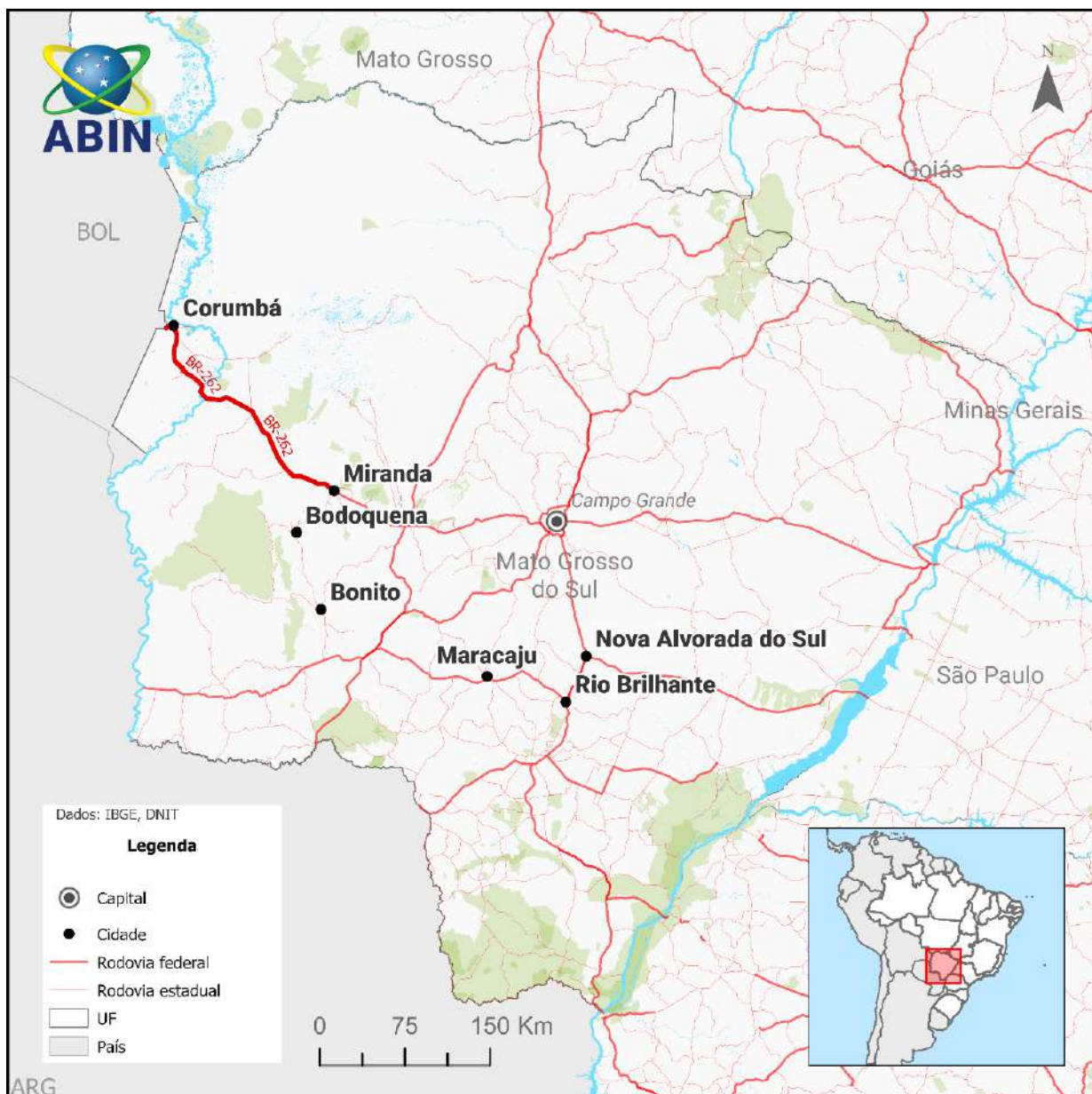
Corumbá concentra a maior ocorrência de entradas e saídas de imigração irregular. Essa fronteira está na rota Corumbá-São Paulo, muito utilizada por bolivianos que buscam vaga no mercado de trabalho brasileiro.

Figura 10 – Principais rotas do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul a São Paulo



Trata-se de uma das rotas mais antigas de contrabando de migrantes no Brasil: grupos especializados no contrabando de bolivianos com destino a fábricas clandestinas de confecção em São Paulo. Os crimes suspeitos de transcorrerem nessa área abrangem contrabando de migrantes, tráfico internacional de pessoas e trabalho em condições análogas à escravidão, sendo complexa a diferenciação desses tipos penais nos processos de persecução.

Figura 11 – Principais rotas do transporte clandestino utilizadas no percurso Corumbá-São Paulo



A rede de aliciadores é composta, historicamente, por brasileiros e bolivianos. No entanto, casos recentes sugerem a participação de pessoas de outras nacionalidades. Além de caracterizado o contrabando de migrantes, nesses casos havia indícios de tráfico de pessoas, corroborados pela oferta de viagens por “empregadores”, desconhecimento do destino final pelos migrantes e retenção da documentação de viagem dos bolivianos.

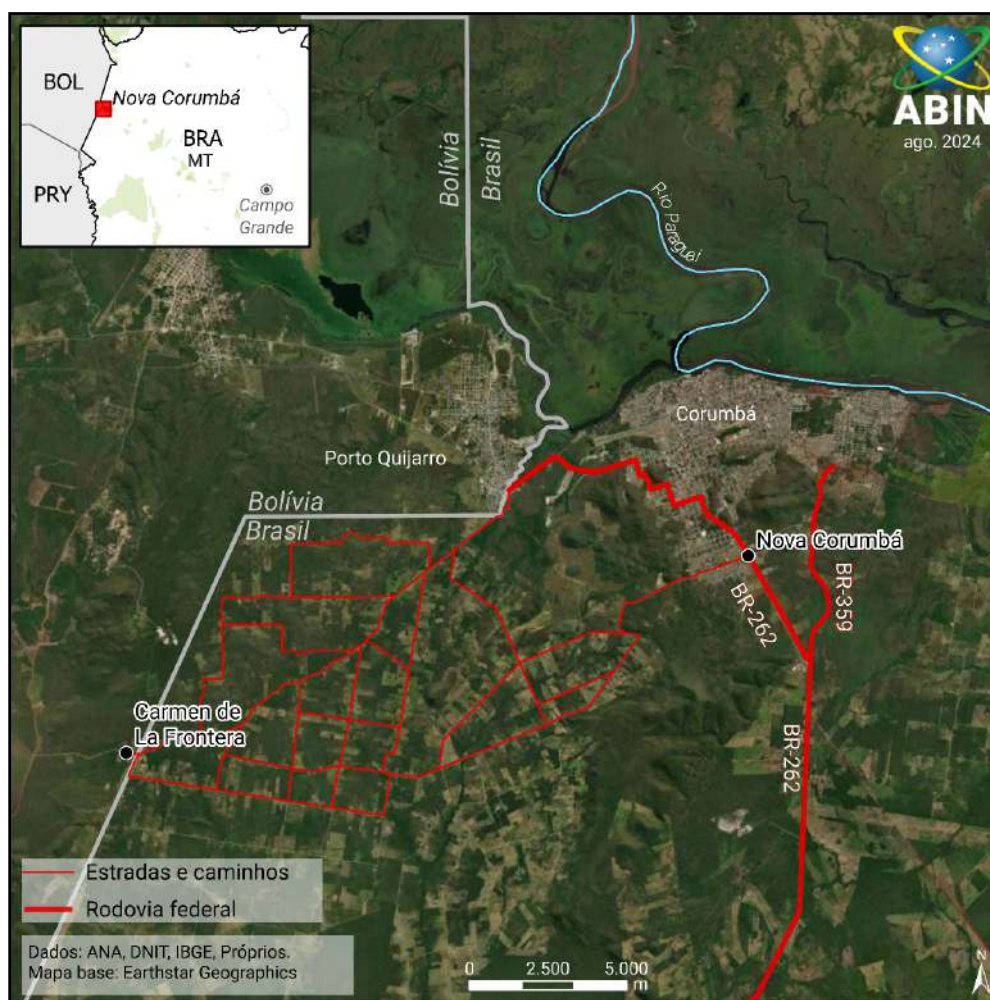
Há registros de abusos ao longo da rota. Em janeiro de 2025, um grupo de 70 bolivianos foi resgatado em cárcere privado em Campo Grande. O grupo, formado por homens, mulheres e crianças, estava em situação migratória irregular e viajava de Corumbá até São Paulo em ônibus clandestino. Ao realizarem uma parada para descanso na capital sul-mato-grossense, os bolivianos estavam sendo obrigados a pagar R\$ 150 para retirar seus pertences e sair da residência.

A maioria dos bolivianos aliciados são adultos, economicamente vulneráveis, de ambos os sexos, que conhecem a proposta de viagem via redes sociais, rádios online e nas rodoviárias das cidades bolivianas de Puerto Suárez e Puerto Quijarro, fronteiriças com Corumbá. No destino, uma parcela desse contingente ocupa vagas na indústria têxtil, por vezes em situação análoga à escravidão.

Na fronteira, uma parcela desse contingente não registra sua saída do país de origem alegando que costumeiramente há cobrança não oficial para a referida anotação. Esse aspecto implica numa sucessão de passos irregulares na jornada de imigração. Além disso, a única empresa de viação que opera a rota para São Paulo exige que o passageiro apresente documentação de entrada no Brasil.

Para ingresso no território brasileiro, os migrantes utilizam tanto a passagem oficial no Posto Esdras, que é o Ponto de Migração Terrestre em Corumbá, onde se encontra a aduana e se operacionaliza o controle migratório, quanto caminhos alternativos — as chamadas cabriteiras. Assim, cruzam a fronteira em direção ao Brasil a pé, em veículos organizados pelos coiotes (vans conhecidas como vagonetas) ou contratam taxistas e motoristas de aplicativo. Por vezes, migrantes venezuelanos também utilizam essas vans e táxis para a entrada irregular.

Figura 12 – Trajetos viários possíveis entre o posto boliviano El Carmen de la Frontera e a zona urbana de Corumbá/MS, com destaque à BR-262



A Trilha do Gaúcho é a opção mais utilizada para o deslocamento a pé. Localizada nas adjacências do Posto Esdras, é de fácil acesso para pedestres, possui diversos caminhos e também é utilizada para contrabando de mercadorias. Os veículos trafegam pelo caminho conhecido por Carmo ou Carmen, uma estrada de terra em bom estado de conservação que recebe esse nome em referência ao posto do Exército Boliviano El Carmen de la Frontera, situado nas proximidades.

Figura 13 – Pontos de cruzamento da fronteira entre Bolívia e Brasil, com destaque ao Posto Esdras e a cabriteira conhecida como “trilha do Gaúcho”



O trajeto entre El Carmen de la Frontera e a zona urbana de Corumbá tem cerca de 25 quilômetros e os motoristas cobram R\$ 50 por pessoa para realizar o percurso. Além disso, existe rede de olheiros consolidada e câmeras de segurança instaladas para o controle do movimento de pessoas e veículos.

Quando chegam a Corumbá, os imigrantes hospedam-se em casas de apoio, galpões e garagens nas proximidades da saída da Trilha do Gaúcho e da estrada de terra que passa por El Carmen de la Frontera. As estruturas também funcionam como pontos de embarque e desembarque dos ônibus clandestinos destinados a São Paulo, que partem normalmente no período noturno.

Alternativamente, o desembarque de passageiros ocorre na MS-228, conhecida como "Estrada Parque" sem a necessidade de utilização de casa ou galpão como ponto de apoio. Como essa estrada é distante do centro urbano de Corumbá e da própria fronteira com a Bolívia, motoristas buscam os passageiros no local para levá-los até a cidade, o que indica que há comunicação entre os agenciadores da viagem de ônibus e os taxistas.

Além das empresas regulares solicitarem a documentação de entrada no Brasil, outro motivo que leva à busca por viagens clandestinas é o preço da passagem: enquanto o valor pago pela viagem em ônibus regular é de R\$ 350, as passagens clandestinas custam em torno de R\$ 200. Os ônibus são veículos antigos e com problemas de manutenção, cuja ausência de condições de segurança expõe os passageiros a situações arriscadas. Até 2021, os migrantes costumavam utilizar linhas regulares, mas, desde então, observa-se aumento no fluxo de ônibus irregulares. Atualmente, estima-se que entre oito e dez ônibus clandestinos por dia realizam a rota em ambos os sentidos.

Algumas empresas realizam o chamado "circuito fechado", quando a lista de passageiros dos trechos de ida e volta é a mesma e existe um período de permanência específico no destino. Na prática, no entanto, essas empresas acabam realizando o circuito aberto de forma irregular, além de utilizar autorização de transporte como forma de propaganda para cooptar passageiros.

O transporte irregular tem adotado modus operandi típico de outros ilícitos praticados no estado: há emprego de olheiros, batedores e intensa comunicação entre motoristas que informam pontos de fiscalização.



MINAS GERAIS E ESPÍRITO SANTO

Minas Gerais é o estado de origem de mais de 60% dos brasileiros que emigram irregularmente para os EUA, com destaque para as cidades da região do Vale do Rio Doce. Belo Horizonte, Caratinga, Coronel Fabriciano, Guanhães, Governador Valadares, Ipatinga e Virginópolis estão entre os dez municípios com maior quantitativo de deportados em todo o país.

Figura 14 – Região do Vale do Rio Doce e municípios emissores de imigrantes



Diversos fatores contribuem para o fenômeno migratório na região do Vale do Rio Doce, como a existência de redes de apoio consolidadas nos EUA, laços históricos e familiares, o imaginário idílico do exterior, a cultura migratória da população e a atuação de organizações especializadas em contrabando de migrantes.

O valor da travessia até os EUA pode chegar a US\$ 20 mil e, no caso de menores de idade, o valor é de US\$ 12 mil por pessoa, com tempo médio de dez dias. O valor tem se elevado no último ano, devido à forte repressão. Os coites têm cobrado maiores valores à vista, para evitar prejuízos em caso de rápida deportação do migrante. Muitas vezes, há pagamentos feitos diretamente ao coite mexicano.

As rotas utilizadas são variadas, mas quase sempre com saídas pelo GRU, e, em menor quantidade, pelo Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro/RJ e travessia terrestre na fronteira do México com os EUA. Os trajetos preveem passagem por Bogotá/Colômbia, Cidade do Panamá/Panamá, San Salvador/El Salvador, Flores/Guatemala, Cidade do México/México, Cancún/México e até Bahamas. Em geral, há trechos aéreos até a Cidade do México, San Salvador ou Cidade do Panamá. Em seguida, a viagem continua por meio terrestre em vans, carros particulares ou fundos falsos de caminhões. Os imigrantes são deixados na proximidade da fronteira, onde tentam cruzar a pé. O transporte é realizado em grupos, podendo chegar até 20 pessoas.

Figura 15 – Rotas de contrabando de migrantes com origem no Brasil em direção aos EUA



Há brasileiros que permaneceram sob custódia das autoridades por 2 meses e outros por mais de 5 meses. Eles relatam dificuldades relacionadas à comida insuficiente, frio permanente e terror psicológico durante o período de detenção. No voo de retorno, todos são algemados, mesmo os brasileiros participantes do programa de deportação voluntária. Em 2025, ocorreram voos semanais de deportação com destino, principalmente, Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, localizado no município de Confins (MG).

Em sua maioria, os deportados retornam com alguns pertences pessoais e sem recursos financeiros. Muitos relatam o desejo de empreender a rota novamente, uma vez que deixaram bens e familiares no exterior.

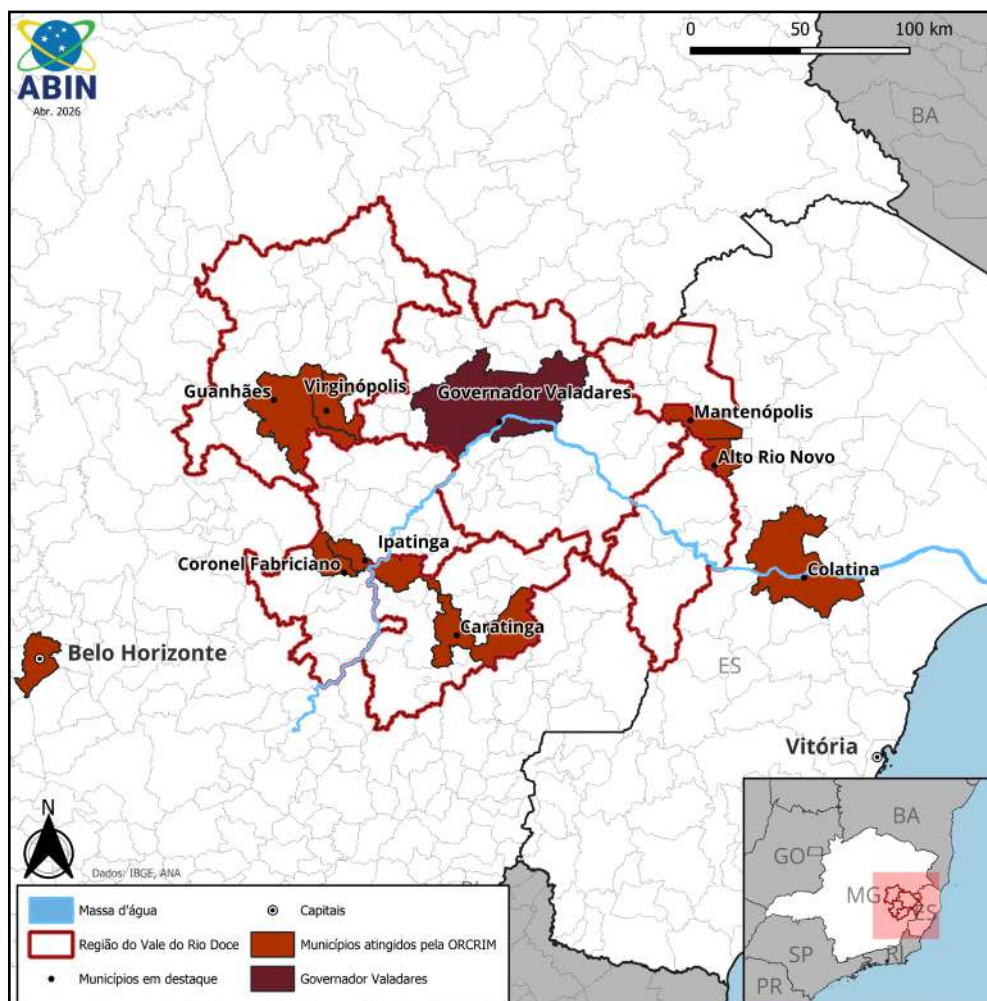
Entre os brasileiros que permanecem em situação irregular nos EUA, alguns decidem enviar os filhos para o Brasil. Esse procedimento envolve a formalização de documento de plenos poderes para que um terceiro, mediante pagamento de US\$500, acompanhe os menores ao Brasil e os entregue a familiares.

Na região do Vale do Rio Doce, as organizações criminosas associam-se a outras organizações para práticas criminosas como: falsidade documental, lavagem de dinheiro, extorsão, ameaça e agiotagem. No estado, contudo, o contrabando não é frequentemente associado ao tráfico de entorpecentes.

As redes mineiras de contrabando de migrantes têm expandido a sua atuação para a região capixaba do Vale do Rio Doce, como pode ser observado na figura 16. Nesse processo, o Espírito Santo também se tornou origem de muitos emigrantes brasileiros indocumentados nos EUA, destacando-se as ações de aliciamento nas cidades de Mantênópolis/ES, Alto Rio Novo/ES e Colatina/ES. Já no sul capixaba, até o momento, há aparente retração da atuação dessas redes.

No Espírito Santo, as redes oferecem as mesmas rotas, com valores cobrados de cerca de US\$ 20 mil e tempo médio de 10 dias para travessia irregular aos EUA. Também atuam na produção de documentos falsos, que inflam o patrimônio e os rendimentos das famílias, com o objetivo de obter melhores condições de êxito com vistos.

Figura 16 – Principal origem de brasileiros que recorrem a redes de contrabando de migrantes para os EUA





PARÁ

O Pará é utilizado predominantemente como rota de passagem para grupos de migrantes. Embora não haja uma rede criminosa de migração identificada, o estado enfrenta desafios constantes com a migração irregular, sustentada pela atuação de facilitadores e pela exploração de vulnerabilidades na fiscalização, principalmente no modal fluvial.

As principais nacionalidades que transitam pelo Pará são cubanos, venezuelanos e haitianos, que têm como objetivo chegar nas regiões Sul e Sudeste do Brasil ou em outros países.

Os cubanos chegam ao Pará por navios de linha (Macapá-Belém ou Macapá-Santarém) e, de lá, seguem viagem por meio rodoviário para o Sudeste, Sul do país ou para países vizinhos como Peru ou Bolívia. Não há registro de atuação de uma rede criminosa de migração formalmente estabelecida no estado. Há, porém informações sobre a atuação de "facilitadores" que trabalham nestas redes.

Os contrabandistas também exploram as vulnerabilidades logísticas do setor aéreo. Foi registrado desembarque de haitianos sem documentação legal no Aeroporto Internacional de Belém – Júlio César Ribeiro. Uma empresa aérea fazia propaganda aberta em redes sociais sobre facilidades para entrada no Brasil sem visto. Estas aeronaves, após terem aterrissagens negadas em Manaus, Boa Vista e Campinas/SP, conseguiram pousar na capital paraense.



PARANÁ



O Paraná se destaca como destino para imigrantes em busca de trabalho, os quais, de modo geral, chegam de forma regular ao país e não cruzam a fronteira pelo Paraná. O contrabando de migrantes não se apresenta como uma prática recorrente nas fronteiras do estado, embora haja ingresso e saída irregular do território nacional, principalmente na região de Foz do Iguaçu/PR, na fronteira com Paraguai e Argentina, e Guaíra/PR, divisa com o Paraguai.

O Oeste do Paraná apresenta déficit de mão de obra, muitos setores demonstram dependência de mão de obra imigrante, como cooperativas da cadeia produtiva agroindustrial. Os venezuelanos são o maior grupo de imigrantes no Paraná. Em sua maioria, chegaram ao Brasil regularmente via Pacaraima/RR, embora também haja fluxo de pessoas que vêm de outros países da região e entram diretamente por Foz do Iguaçu.

A partir do segundo semestre de 2024, verificou-se no estado o aumento da chegada e fixação de cubanos. Os imigrantes realizam as rotas por Roraima ou Amapá e, em geral, chegam no estado em Curitiba ou Cascavel/PR. Em sua maioria, encontram emprego no setor de serviços na capital paranaense ou em atividades agroindustriais no Oeste do estado.

As dificuldades logísticas no Haiti levaram à redução do fluxo dessa nacionalidade. Os imigrantes que logram fazer a rota, chegam por Bonfim, Pacaraima, Oiapoque ou Tabatinga. Há movimentos intermitentes, aproximadamente a cada quatro meses, quando um número expressivo de imigrantes haitianos subitamente solicita demissão ou abandona o emprego e deixa a localidade, em movimentações que sugerem nova etapa de projeto migratório em direção a outras localidades ou outros países.

Há organizações especializadas na promoção de imigração de haitianos. Associações prometem facilidades migratórias, por meio de ação judicial para ingresso em território nacional e fretamento de voos. O serviço é vendido como pacote completo e o pagamento ocorre em parcelas mensais. Muitas vezes, as liminares judiciais não são concedidas e os voos não ocorrem.

Paraguaios e bolivianos também buscam emprego no estado. Há informação da cobrança de cerca de R\$ 300 pelo trajeto realizado em ônibus de turismo ou caminhões. Esses movimentos indicam a complexidade das relações entre práticas de contrabando de migrantes e de tráfico internacional de pessoas. Identificou-se a recorrência de paraguaios com destino a São Paulo, transportados em vans, para trabalho em oficinas de costura em condições análogas à escravidão. No Paraná, há ocorrências de tráfico de paraguaias para exploração sexual no estado e em rotas para Europa e exploração laboral, com trabalho análogo à escravidão em setores rurais, envolvendo principalmente trabalhadores de origem paraguaia.

Na fronteira de Foz do Iguaçu, chama a atenção movimentações de bengalis, indianos, iranianos, marroquinos, nepaleses, paquistaneses e senegaleses entre 2022 e 2024. Suspeita-se que as ações eram utilizadas para simular movimentos migratórios durante rota para a América do Norte.

Marroquinos e indianos buscavam a entrada regular, em Puerto Iguazú/Argentina, onde sabiam que seriam recusados. Após a tentativa, reingressavam no Brasil por setores perimetrais (zona franca) ou transporte de passageiros (ônibus). Os iranianos viajavam da Turquia para São Paulo/SP, seguiam de carro até Foz do Iguaçu, cruzavam para o Paraguai, reingressavam no Brasil e voavam para a América Central. Os carimbos de movimentação migratória válidos davam aparência de legitimidade aos passaportes falsos. Os migrantes eram instruídos a retornar ao Brasil e solicitar refúgio caso a entrada no destino final fosse negada.

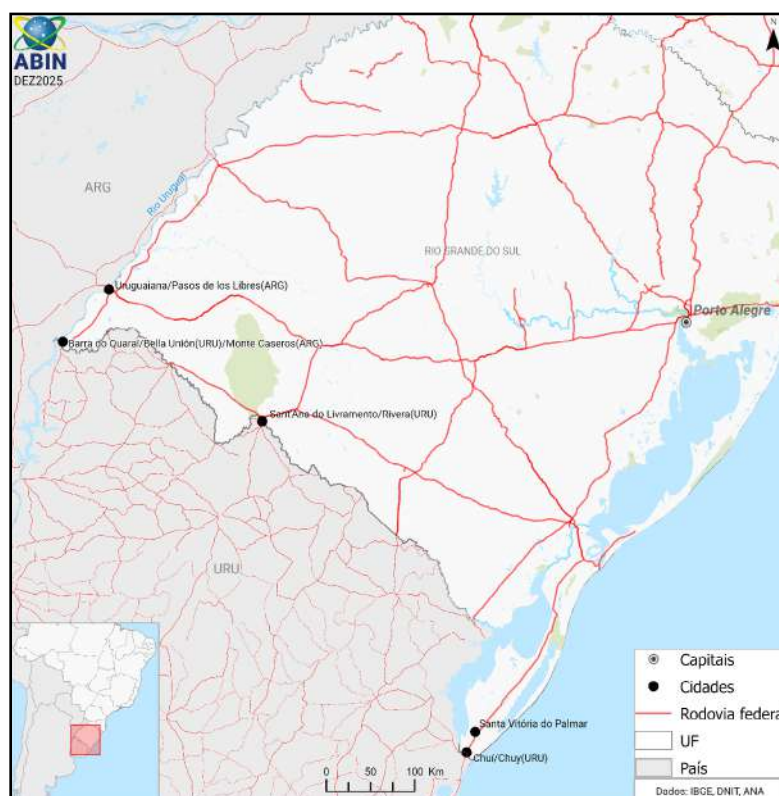
**RIO
GRANDE
DO SUL**



O Rio Grande do Sul é caracterizado como destino de imigrantes em busca de trabalho, mas as fronteiras com o Uruguai e com a Argentina o fazem também ponto de entrada, de trânsito e de saída de imigrantes, por vezes em situação irregular ou com apoio de redes que exploram a travessia irregular para, em geral, exploração laboral.

Em 2025, verificou-se elevação dos registros de saída de cubanos para o Uruguai, principalmente, pela fronteira entre Sant'Ana do Livramento/RS e Rivera/Uruguai. Entre janeiro e outubro, foram mais de 11 mil, com média de 30 cubanos por dia passando pela migração conjunta. Os migrantes possuem registro de entrada em Roraima ou no Amapá, com a solicitação de refúgio. Alguns desistem dessa solicitação no Brasil para pedir uma proteção uruguaia, outros viajam com um carimbo de trânsito, válido por 8 dias. O fluxo de cubanos também vem aumentando na fronteira conurbada entre Chuí e Chuy/Uruguai.

Figura 17 – Principais pontos de fronteira no estado do Rio Grande do Sul



O Rio Uruguai, que delimita a fronteira do Rio Grande do Sul com as províncias argentinas de Corrientes e Misiones, conta com monitoramento das Marinhas de ambos os países, assim como controle migratório argentino nas pontes em Paso de Los Libres/Argentina, fronteira a Uruguaiana/RS, e Santo Tomás/Argentina, na fronteira com São Borja/RS.

Os maiores fluxos de entrada detectados irregularmente no Rio Grande do Sul são de argentinos, em sua maioria homens jovens, em situação de vulnerabilidade social, que trabalham temporariamente nas colheitas manuais de maçã, de uva, de erva mate e de hortaliças, na extração florestal ou no abate de aves. São fluxos sazonais, entre a segunda quinzena de dezembro e o fim de março.

Nos últimos dois anos, têm crescido o número de casos identificados de condições de trabalho análogo à escravidão. Alguns migrantes argentinos declararam ter sido contratados via aplicativos de mensageria e por redes sociais. Outros, por sugestão de conhecidos, vão até Dionísio Cerqueira/SC ou Porto Mauá/RS e lá encontrariam facilitadores que ofereceriam posições de trabalho em cidades gaúchas como Vacaria/RS, Caxias do Sul/RS e Bento Gonçalves/RS.

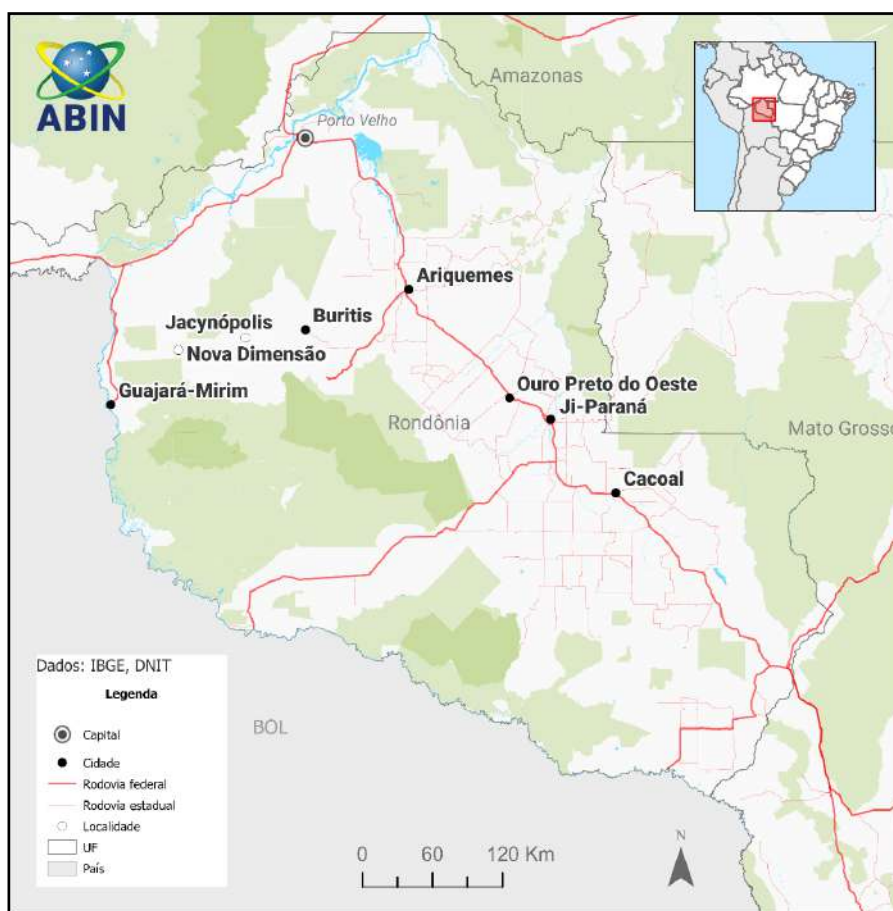


RONDÔNIA

Rondônia tem se destacado como a origem de brasileiros que utilizam serviços de agenciadores de imigração irregular para os EUA, ao passo que houve redução de rotas de imigrantes extrarregionais em trânsito no estado.

A partir de meados de 2022, foi identificado aumento de ocorrências de migração irregular envolvendo nacionais do Afeganistão, Bangladesh, Índia, Nepal e Paquistão em direção aos EUA. Após entrarem no Brasil, os imigrantes dirigiam-se, por via terrestre ou aérea, para Porto Velho, de onde seguiam para Guajará-Mirim/RO e realizavam a travessia, em embarcações locais, do Rio Mamoré, para chegar a Guayaramerín, na Bolívia.

Figura 18 – Municípios rondonienses emissores de migrantes aos EUA



O transporte de Porto Velho a Guajará-Mirim era realizado em táxis, mediante o pagamento de R\$ 600 por viagem, valor superior aos R\$ 150 comumente cobrados. A travessia fluvial realizada pelos coites na fronteira entre Brasil e Bolívia custaria US\$ 50, enquanto a passagem regular pelo porto oficial custa R\$ 15.

Os grupos eram formados majoritariamente por homens desacompanhados, em idade laboral, entre 20 e 40 anos. Os imigrantes costumam utilizar vestimentas simples e levam consigo bolsas pequenas, malas de mão e poucos dólares.

Desde o segundo semestre de 2024, esse fluxo reduziu drasticamente, após a edição da Nota Técnica nº 18/2024/DEMIG/SENAJUS/MJSP de 26 ago. 2024, que analisa o aumento do fluxo migratório no Aeroporto Internacional André Franco Montoro (GRU), importante porta de entrada no território brasileiro.

Foram também intensificadas ações de fiscalização a transportadores de passageiros na BR-364, que liga Porto Velho a Guajará-Mirim, e realizadas as operações policiais.

Em contrapartida, o aumento de rondonienses retornados dos EUA chama a atenção. Cerca de 15% dos brasileiros acolhidos no Programa Aqui é Brasil, do Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania, tem origem em Rondônia. Além disso, municípios do estado figuram entre aqueles com maior número de brasileiros detidos por migração ilegal no EUA.

O aliciamento é feito pessoa a pessoa, por meio de contatos em comum ou pelas redes sociais. Os grupos de contrabando de migrantes atuam como intermediários nas cidades de Cacoal/RO, Ji-Paraná/RO, Ouro Preto do Oeste/RO. Verificam-se também indícios de existência de rede criminosa baseada em Buritis/RO, pois indivíduos desse município foram responsáveis pelo traslado de migrantes de distritos de Porto Velho e Nova Mamoré até o Aeroporto Internacional de Porto Velho – Governador Jorge Teixeira de Oliveira.

Geralmente, os migrantes interessados em sair do Brasil entram em contato por meio de aplicativos de mensageria com membros de grupo de migração irregular. Na maior parte das vezes, estão no México ou nos EUA. São também utilizadas agências de viagem para ocultar as atividades de aliciamento. Muitas dessas empresas possuem conexão com pessoas físicas ou jurídicas de Minas Gerais.

As partes negociam a prestação do serviço, a forma de pagamento e o valor, que pode variar de R\$ 30 mil a R\$ 80 mil. Um membro da rede criminosa realiza a confecção documentos necessários para a viagem e, se for o caso, aquisição de passagens aéreas. Os bilhetes são enviados por e-mail ou por WhatsApp.

A rota mais comum para os EUA teria origem em Porto Velho, com conexões em São Paulo/SP e na Cidade do Panamá/Panamá para o México e, então, ao destino final. Após entrada no território estadunidense, ocorre a transação monetária de pagamento em dólares e o traslado para a cidade almejada.

Tem-se verificado o aumento do registro de procurações para concessão de poderes de representação a determinados indivíduos no estado. Suspeita-se que emigrantes estariam permitindo que terceiros façam a gestão de seus bens, tendo em vista a saída do país, ou estariam deixando seus bens como garantia de pagamento.

A travessia da fronteira do México com os EUA seria realizada uma parte a pé e outra parte por meio de micro-ônibus tipo van. Caso os migrantes irregulares sejam pegos pelo policiamento de fronteira estadunidense, eles são devidamente processados em postos da U.S. CBP na região de fronteira, onde ficam retidos.

Membros da rede criminosa de migração já estão familiarizados com os processos de solicitações de refúgio para garantir a liberação dos imigrantes perante as autoridades estadunidenses. Além disso, realizariam a entrega de dinheiro e de passagens aos migrantes para possibilitar a continuidade da viagem até a cidade de destino.

Nos EUA, a maior parte dos emigrantes de Rondônia tem como destino final o estado de Massachusetts, onde seriam recepcionados no aeroporto de Boston. Nessa região, há concentração de comunidades rondonienses provenientes de migrações exitosas anteriores, formando a rede de apoio. Essa rede facilita a chegada do migrante, sua adaptação no país e aumenta as possibilidades de obtenção de trabalho.

O atual fluxo migratório de distritos de Nova Mamoré/RO e Porto Velho teria iniciado em 2019, com aumento significativo a partir de 2021. No período, houve aumento da fiscalização ambiental na região, das consequências econômicas decorrentes da pandemia de covid-19 e das migrações exitosas anteriores, que propiciaram a formação de rede de apoio no exterior.

O fortalecimento do combate a ilícitos ambientais no estado pode ser um fator de pressão para maiores condições para a atuação de aliciadores. Muitos municípios de origem de brasileiros retornados estão localizados próximo a Reservas Extrativistas (Resexs), Florestas Nacionais (Flonas) e Terras Indígenas (Tis), como TI Karipuna, TI Igarapé Lage, TI Pacaás Novas e TI Uru-Eu-Wau-Wau.

Nos últimos cinco anos, operações de órgãos federais de fiscalização ambiental impactaram a dinâmica dessas regiões. Grande parte das atividades econômicas desenvolvidas pelos habitantes locais estava relacionada a crimes ambientais, como extração ilegal de madeira, grilagem de terra, criação de gado em áreas embargadas ou de proteção ambiental.

A vulnerabilidade econômica das pessoas que dependiam da economia informal e de atividades de extração ilegais, bem como a desvalorização cambial, tornaram as oportunidades fora do país mais atrativas, deixando a população local mais suscetível à ação de contrabandistas e migrantes.



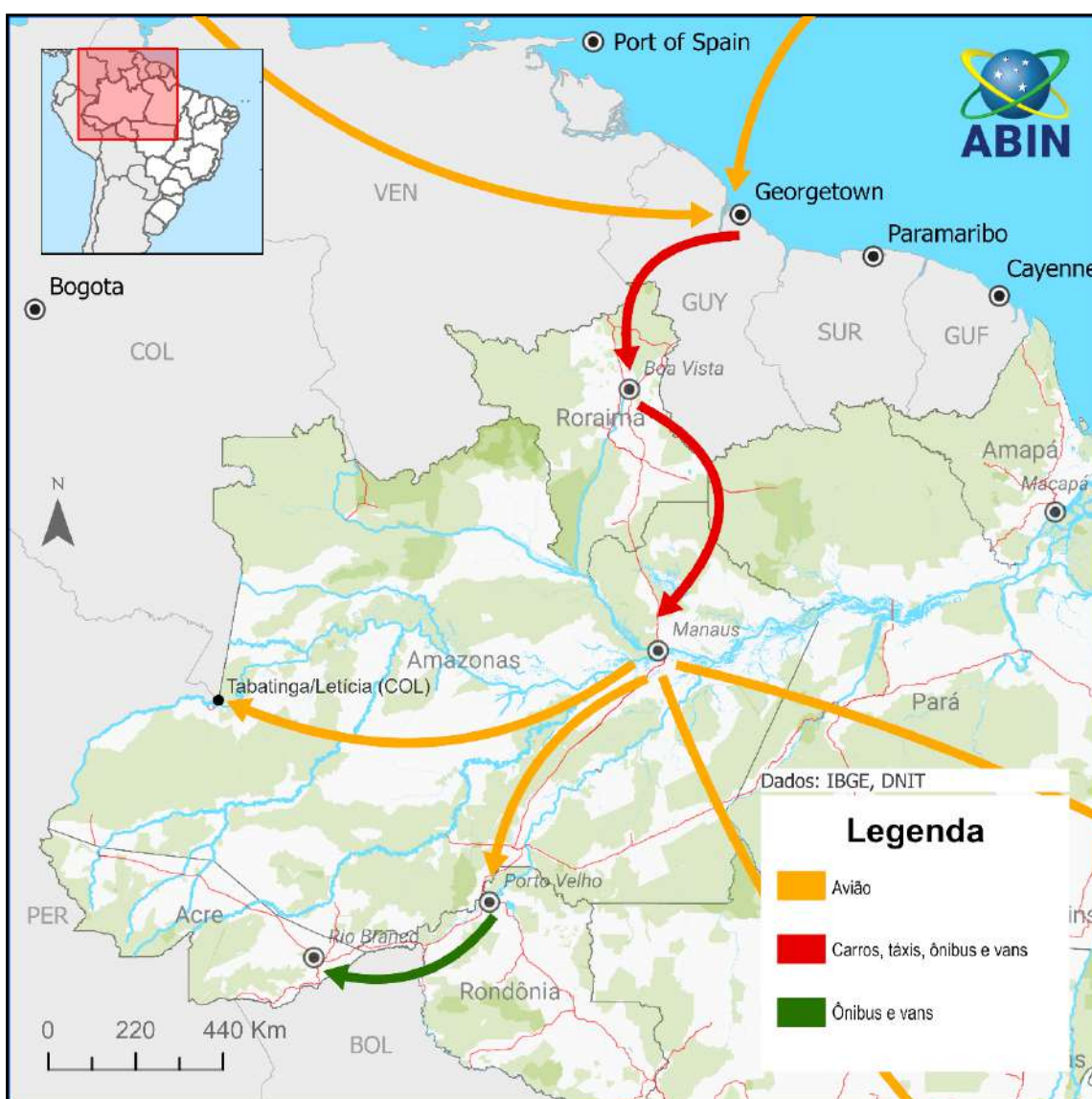


RORAIMA

Roraima está no centro da análise dos fluxos migratórios no Brasil, tendo em vista a chegada de venezuelanos, principalmente a partir de 2018, quando foi criada a Operação Acolhida como resposta federal para o controle de fronteira, acolhimento e interiorização de migrantes. Os venezuelanos são atendidos, assim, por política pública específica, o que exclui a necessidade de ingresso irregular. Nos últimos anos, verifica-se o crescimento da entrada de cubanos pela fronteira de Bonfim e Lethem/Guiana e, em quantitativo menor, por Pacaraima e Santa Elena do Uairén/Venezuela.

Roraima faz fronteira com a Venezuela e com a Guiana. Este último é o único país da América do Sul a não exigir visto para o ingresso de cubanos. Assim, os cubanos utilizam o estado basicamente como trânsito, com o objetivo de chegar em outros países da América do Sul, como Uruguai e Chile, ou nos estados das regiões Sul e Sudeste do Brasil. Até 2024, muitos tinham como destino os EUA. Informações indicam que a atuação das redes de contrabando está concentrada em Bonfim.

Figura 19 – Fluxo migratório proveniente de Georgetown/Guiana e seus múltiplos destinos no Brasil



Os registros oficiais, entre janeiro e setembro, indicam aumento da entrada de cubanos em Roraima em cerca de 56% em comparação ao mesmo período de 2024. O aumento do fluxo de entrada regular é acompanhado do aumento nas solicitações de refúgio por cubanos. Os números oficiais registram aumento de cerca de 400% quando comparados ao mesmo período de 2024: em 2024, foram registradas pouco mais de 5.300 solicitações de refúgio por cubanos no estado; entre janeiro e novembro de 2025, já foram apresentadas mais de 18 mil. Destaca-se que o número de pedidos de refúgio feitos, em 2024, por cubanos em Roraima (5.353) superou o de entradas registradas (2.830).

No caso dos que ingressam em território brasileiro por Bonfim, o mais comum é que eventuais pedidos de refúgio sejam feitos no Posto de Interiorização e Triagem (Ptrig) de Boa Vista; por sua vez, os cubanos que entram por Pacaraima solicitam refúgio no momento da entrada. Além dos dados oficiais, há o fluxo de entrantes irregulares que não fazem solicitação de refúgio, normalmente por terem contratado serviços de coiotagem até o destino final.

As redes de contrabando de migrantes oferecem conjunto de serviços que compreende aquisição de passagem, traslado entre destinos intermediários, hospedagem e alimentação. As redes cobram entre US\$ 1,2 mil e US\$ 10 mil por pessoa, a depender dos pontos de início e fim da atuação dos coioetes (Georgetown-Manaus, Cuba-Georgetown-Manaus etc.)

Figura 20 – Principais pontos de travessia clandestina entre Bonfim/RR e Lethem/Guiana



Os agentes envolvidos no gerenciamento da migração ilegal estabelecem entre si relações ora de cooperação, ora de concorrência. As redes são formadas, principalmente, por brasileiros e cubanos, ligados aos ramos de transporte, turismo ou hotelaria. Há informações do envolvimento desses agentes com outros ilícitos, como contrabando de mercúrio e descaminho de alho, roupas, perfumes e produtos eletrônicos, mas sem integrarem organizações criminosas brasileiras estruturadas.

O deslocamento de migrantes cubanos no trajeto entre Georgetown/Guiana e Lethem/Guiana é realizado por vans, sendo raro o traslado entre as duas cidades guianenses por modal aéreo. A travessia pela fronteira com o Brasil ocorre de duas formas: por barcos, que cruzam o Rio Tacutu a partir das várias pequenas praias existentes em suas margens; ou por carros de passeio que cruzam a ponte sobre o rio. A travessia terrestre é feita com cautela, dividindo-se os migrantes em pequenos grupos para evitar atrair atenção das autoridades presentes na fronteira.

Em território brasileiro, o transporte é realizado pela BR-401 até Boa Vista. É mais comum a utilização de carros particulares do que de táxis. Olheiros nas saídas das pontes sobre os rios Branco, em Boa Vista, e Tacutu, em Bonfim, bem como em estabelecimentos localizados ao longo da BR-401 sinalizam ausência de forças de segurança na rodovia para facilitar a passagem dos veículos com estrangeiros. Por vezes, também são utilizados veículos batedores que fazem o trajeto antes dos veículos que transportam os migrantes.

Há também um fluxo secundário de cubanos que portam visto venezuelano e chegam por Pacaraima. Essa rota inicia-se em Caracas/Venezuela, onde chegam de avião e seguem para Santa Elena de Uairén/Venezuela por modal rodoviário. Há relatos de extorsões em postos fiscalização nas rodovias (alcabalas). Em Pacaraima, a maioria dos migrantes utiliza o aparato da Operação Acolhida para solicitar refúgio e seguir para Boa Vista como próximo destino intermediário.

Na capital roraimense, os estrangeiros são alojados em casas alugadas, pousadas e hotéis, nos quais aguardam ônibus, táxis ou veículos particulares que fazem o traslado até Manaus. Esse trajeto ocorre quase exclusivamente por via terrestre. Carros particulares e táxis partem da rodoviária e pontos de encontro nas imediações, em diversos horários.

Coordenadores das redes de coiotagem costumavam levar pessoalmente os migrantes até a rodoviária de Boa Vista. Agora, cada grupo é acompanhado por pessoa diferente e tem orientações de como agir: preferem mostrar foto dos documentos no celular, evitam conversar e costumam chegar perto do horário da partida. Menores desacompanhados usam transportes alternativos, uma vez que são impedidos de embarcar nas empresas de ônibus convencionais sem autorização.

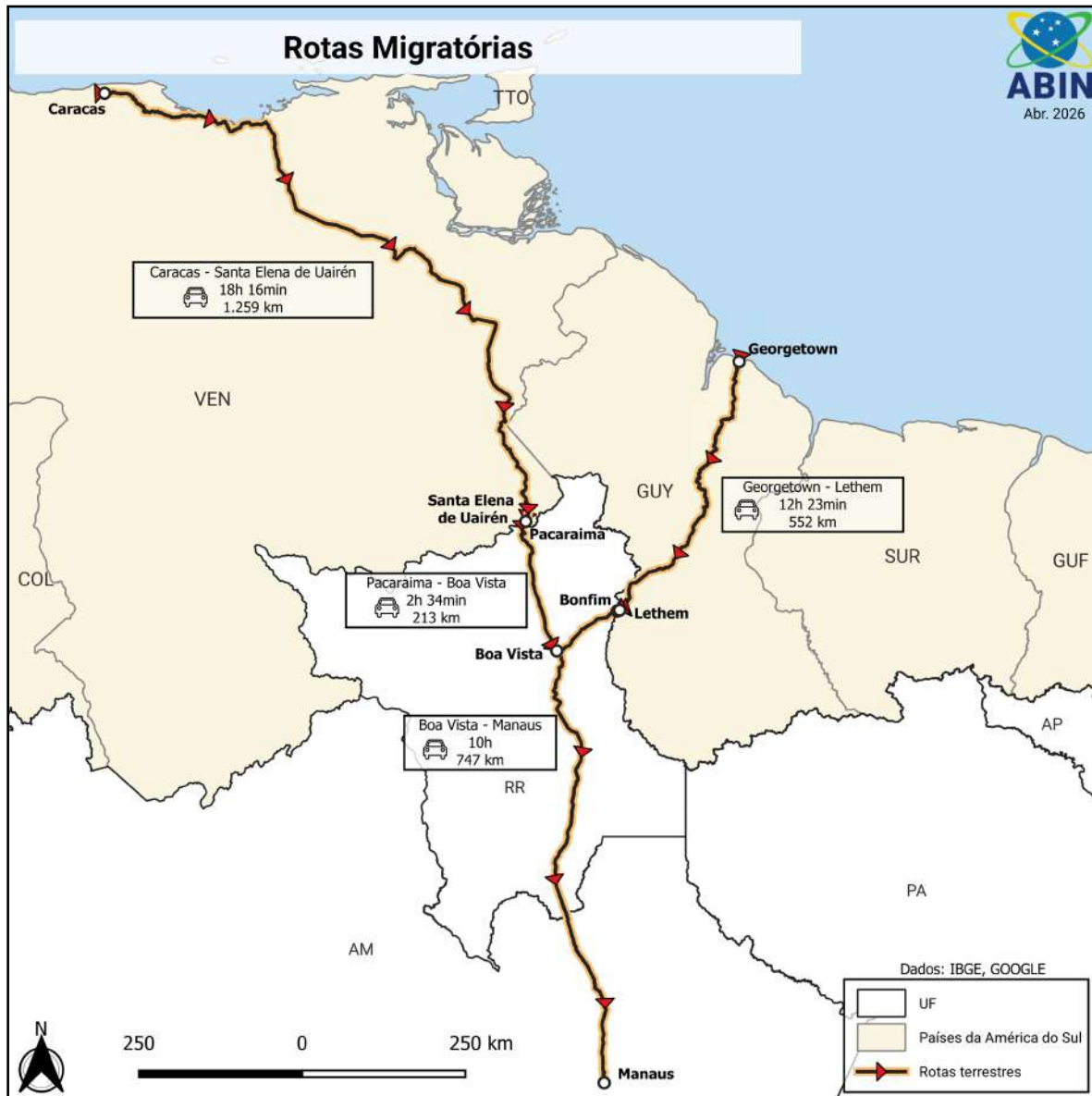
Na rota, Manaus é apenas ponto intermediário. Em seguida, a viagem pode continuar por avião ou ônibus até estados das regiões Sul e Sudeste, onde alguns migrantes se estabelecem e outros atravessam pontos da fronteira com países vizinhos.

Em geral, as condições de hospedagem e alimentação são razoáveis e atendem satisfatoriamente aos migrantes cubanos, embora haja casos de uso de automóveis para transporte de passageiros em número acima da capacidade. Houve registro de ocorrências de agressão física e cárcere privado de migrantes, mas, em sua maioria, os migrantes compartilham áudios e vídeos elogiando os coordenadores das rotas.

As redes sociais, em especial os grupos de WhatsApp, são a principal forma de divulgação dos serviços prestados pelas redes de contrabando de cubanos. Não é necessário adotar estratégias de convencimento para a oferta dos serviços. Os próprios migrantes procuram os coioetes espontaneamente para saber como realizar a travessia — termo comumente utilizado pelos migrantes para referir-se à viagem completa, de Cuba até o destino final.

O perfil dos migrantes cubanos consiste em homens e mulheres, geralmente com idades entre 18 e 40 anos. Há também famílias com crianças, adolescentes e idosos. Os migrantes costumam não levar malas. Portam apenas mochilas para evitar chamar a atenção das autoridades e imprimir agilidade durante a viagem. Os migrantes, em geral, apresentam baixo nível socioeconômico, situação que os motiva a migrar em busca de melhores oportunidades de emprego e renda, além de buscar reunião familiar ou social.

Figura 21 – Rotas terrestres pela Venezuela e Guiana



SANTA CATARINA



Santa Catarina é destino de imigrantes, em busca de vaga no mercado de trabalho. O dinamismo da cadeia produtiva agroindustrial, principalmente no Oeste do estado, atrai muitos imigrantes, que chegam pelo processo de interiorização da Operação Acolhida, pelo recrutamento direto das empresas e por fluxos espontâneos. No estado, há grande movimentação sazonal de migrantes regionais para trabalho em colheitas manuais.

As atividades de agropecuária e a indústria de transformação associada, especialmente o abate de suínos, bovinos e frango, representa a principal atividade econômica do Oeste de Santa Catarina. O setor utiliza mão de obra imigrante intensivamente e, ainda assim, carece de trabalhadores. Dessa forma, a região se tornou um polo de atração migratória. A expansão econômica e populacional da região acarretou o surgimento de vagas em outros setores, como construção civil e serviços, atualmente bastante dependentes da mão de obra imigrante.

Observa-se a diminuição no fluxo e na presença de haitianos no interior do estado. Esse dado se explica pela naturalização dessas pessoas, que passam a contar como brasileiros nos bancos de dados e não mais como estrangeiros, mas, além disso, após a naturalização, uma parcela desse grupo estaria seguindo percurso para terceiros países.

Em Santa Catarina, há organizações especializadas na promoção de imigração de haitianos. Associações prometem facilidades migratórias, por meio de ação judicial para ingresso em território nacional e fretamento de voos. O serviço é vendido como pacote completo e o pagamento ocorre em parcelas mensais. Muitas vezes, as liminares judiciais não são concedidas e os voos não ocorrem.

No último ano, foi percebido um aumento da chegada de cubanos. Essa população utilizaria redes de promoção de migração ilegal no trajeto entre Cuba e o Brasil, entrando em território nacional pelo Amapá ou Roraima, onde, na maioria das vezes, solicita refúgio. Posteriormente, deslocam-se ao sul do Brasil onde se estabelecem ou seguem em direção a outros países, como o Uruguai.

No estado, destacam-se os movimentos sazonais de imigrantes regionais, principalmente argentinos, para trabalho em lavouras. Recentemente, os casos de trabalho em condição análoga à escravidão em lavouras catarinenses, inclusive em pequenas propriedades rurais, tem crescido, com resgate de migrantes brasileiros e internacionais. Este último grupo chega em ônibus por rotas por vias marginais e estradas de terra.

Os pontos de movimentação migratória na fronteira são os municípios de Dionísio Cerqueira, cidade-gemêa de Bernardo de Irigoyen/Argentina e conurbada com Barracão/PR, e Paraíso/PR e San Pedro/Argentina.

Figura 22 – Fronteira do estado de Santa Catarina com a província de Misiones/Argentina



SÃO PAULO



São Paulo é estado-chave na dinâmica de migração irregular no Brasil, tanto como ponto de entrada para migrantes que buscam fixar-se nele ou que estão em trânsito, quanto de saída de brasileiros para o exterior. O GRU é a principal porta de saída de brasileiros e de entrada para migrantes de quase todas as nacionalidades, em especial aqueles provenientes de países africanos, asiáticos e do Oriente Médio, que frequentemente utilizam o pedido de refúgio como estratégia para garantir trânsito pelo território brasileiro.

Historicamente, São Paulo é o estado que atrai mais migrantes em busca de oportunidades no mercado de trabalho brasileiro. Atualmente, conta com comunidades já estabelecidas, que facilitam a integração, de diversas nacionalidades: venezuelanos, cubanos, haitianos, bolivianos, argentinos, angolanos, chineses, peruanos, colombianos, entre outros.

As primeiras rotas identificadas com destino ao Brasil eram de bolivianos e de paraguaios para trabalho em oficinas do setor têxtil na região central da capital. Embora a existência de novos fluxos tenha deslocado a atenção para novos setores, ambas as rotas permanecem ativas, com movimentos pendulares. A entrada dos imigrantes sul-americanos ocorre, principalmente, por Corumbá e, em menor grau, por Foz do Iguaçu.

Esse fluxo compartilha rota tradicionalmente também utilizada para o tráfico de drogas, havendo casos de imigrantes utilizados como transportadores de entorpecentes, mais conhecidos como “mulas”. Muitos imigrantes acabam vítimas de tráfico internacional de pessoas para exploração laboral, em jornadas exaustivas.

Recentemente, o GRU passou a ser utilizado por fluxos extra regionais como porta de entrada para as Américas, quando migrantes solicitavam refúgio como forma de ingresso no território nacional, com o objetivo de chegar em terceiro país. O modus operandi mais comum era a aquisição de passagens aéreas com destino a outros países da América do Sul, com conexão no GRU. Ao chegar ao Brasil, esses indivíduos por vezes se desfaziam dos seus passaportes para evitar deportação e solicitavam refúgio às autoridades brasileiras. Em São Paulo, iniciavam trajeto pelo território nacional até a saída, geralmente de forma irregular, nas fronteiras do Acre, do Amazonas, do Amapá e de Rondônia.

As redes se utilizam, muitas vezes, de residências alugadas em bairros de periferia na capital paulista e na região metropolitana, que funcionam como pontos de acolhimento temporário para migrantes em trânsito. Há indícios da utilização de locais para reuniões e preparação do embarque irregular.

Com base na Nota Técnica DEMIG/SENAJUS/MJSP nº 18/2024, nacionais de países dos quais o Brasil exige visto em trânsito para outros países da América do Sul passaram a ser inadmitidos. A medida enfraqueceu rotas de contrabando de migrantes que passam pelo Brasil, com a redução de fluxos, principalmente, de nacionais oriundos de Bangladesh, Índia, Nepal, Paquistão e Vietnã.

Esses indivíduos em geral eram homens adultos jovens, sem malas despachadas. Chegavam previamente orientados a falar pouco nos contatos com as autoridades locais, não revelando detalhes sobre os motivos da solicitação de refúgio. Em muitos casos, chegavam portando aparelhos celulares em funcionamento e com acesso à internet.

Ao longo de 2023, o GRU também foi local de conexão para nacionais afegãos que obtinham visto por acolhida humanitária no Brasil e, em seguida, buscavam seguir rota para os EUA ou países europeus. Após a publicação da Portaria Interministerial nº 42/2023, que previu novas regras para a concessão de vistos humanitários para afegãos, as novas chegadas diminuíram consideravelmente.

O estado de São Paulo é a sede da maior parte das empresas utilizadas como solicitantes de autorização de residência com base em contratos de trabalho falsos. Em 2024, foi identificado esquema de contratos falsos com instituições esportivas, que facilitava a entrada irregular de camaroneses. Outra estratégia envolve a criação de empresas fictícias e a simulação de contratações de imigrantes, os quais, uma vez em território brasileiro, seguem a outros destinos.

Como saída, o fluxo concentra-se em brasileiros que desejam migrar para a Europa Ocidental, EUA e Canadá. A estratégia para a migração irregular mais comum é a realização de pedido de visto de turismo para o país de destino, mas com real interesse de fixar residência. Em razão da disponibilidade de voos, a maior parte das rotas de contrabando de brasileiros, mesmo com origem em Minas Gerais, Rondônia ou outros estados, tem o GRU como ponto de conexão.

No Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP), em Campinas/SP, tem ocorrido a chegada de haitianos, por meio de voos fretados, provenientes do Haiti ou do Equador. A frequência chegou a ser de dois voos mensais, durante 2025. Nesse fluxo, houve casos de falsificação de decisões judiciais e falsificação documental; e casos de saúde, com o falecimento de imigrante em decorrência de complicações durante o voo. Esses voos para VCP têm se reduzido e, em compensação, se concentrado no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus/AM.



*Passageiros no portão de embarque no aeroporto de Guarulhos (SP).
Foto: RNL Fotografia*



CONCLUSÃO

Compreender o crime de contrabando de migrantes, suas especificidades e sua complexidade, é fundamental para implementar ações de enfrentamento a esta prática, que explora vulnerabilidades humanas e desafia todos os países. Entender o modus operandi dessas redes permite o desenvolvimento de estratégias mais eficazes, alinhadas às realidades locais e globais, para coibir atividades ilícitas e promover a segurança humana.

A extensa fronteira, a localização geográfica e a política migratória acolhedora tornam o Brasil um ponto estratégico nas dinâmicas internacionais do contrabando de migrantes. É notável a utilização de diversas rotas e modais por redes criminosas, que empregam métodos sofisticados para burlar a fiscalização.

O objetivo deste relatório foi apresentar dinâmicas atuais do contrabando de migrantes no país, de modo a proporcionar informações qualificadas às autoridades. O documento teve como foco rotas e a logística do crime em território nacional. Não é, porém, exaustivo. Torná-lo público foi uma decisão para envolver à sociedade e outros atores no debate e promover conscientização de forma ampla sobre os riscos para os migrantes e para o Estado.

Em 2025, houve drástica queda de fluxos de imigração extrarregional em trânsito no território brasileiro. Em sua maioria, os imigrantes utilizavam o Brasil para chegar às Américas, com entrada pelo GRU, e saída pelas fronteiras da região Norte, em sua maioria sem cumprimento dos trâmites migratórios. Neste ano, destaca-se, também, grande aumento de entradas de nacionais cubanos, com o auxílio de redes de atravessadores, pelos estados do Amapá e de Roraima e saída pelo Rio Grande do Sul ou fixação, em parcela menor, desses imigrantes na região Sul do Brasil.

Outro destaque é que ao longo de 2025, uma tendência que ganhou força foi a de maior participação da região Norte do Brasil nas rotas de migração irregular, principalmente para os fluxos de entrada irregular no país.

Os riscos aos migrantes contrabandeados não se restringem apenas às travessias, mas têm implicações que podem durar por todo o período de estadia dos migrantes nos locais de destino. Isso porque a situação documental irregular é fator de vulnerabilidade aos migrantes. Como tem-se visto ao longo de 2025, o contingente recorde de brasileiros deportados dos EUA evidencia uma das vulnerabilidades dos migrantes indocumentados, que podem sofrer sanções administrativas e penais, além da própria deportação, colocando em risco as conquistas de investimento pessoal no projeto migratório.

A maior vulnerabilidade dos migrantes que recorrem às redes criminosas não é, necessariamente, econômica, havendo inúmeros outros riscos. Com êxito ou não de alcançar o destino, as redes realizam a cobrança por diversos meios, inclusive violência e outras formas de exploração. Nesse sentido, surge a importância de investigações sobre os lucros obtidos por membros dessas redes.

As ligações entre as redes que operam no Brasil e em outras regiões do globo são pontuais e discretas. A descentralização desses grupos, a atuação de agentes oportunistas em tarefas específicas e a participação de "olheiros" que informam quando há presença de autoridades ou policiais desafia o combate. Os integrantes responsáveis por serviços intermediários, como hospedagem, declaram às autoridades, quando interceptados, que estão apenas realizando prestação de serviços regulares. No último ano, ficou evidente a expansão das conexões das redes brasileiras, muito centradas na região do Vale do Rio Doce, em Minas Gerais, para outros estados do país, como Rondônia.

As perspectivas para o contrabando de migrantes no Brasil indicam um cenário desafiador, agravado por fatores como a demanda crescente por serviços ilegais devido a barreiras migratórias em países de destino. O aumento da profissionalização das redes criminosas aponta para a necessidade de políticas públicas integradas e investimento em medidas de prevenção. Além disso, a colaboração internacional destaca-se como uma medida essencial para combater as operações transnacionais que facilitam o fluxo de migrantes em condições irregulares.

As complexidades do contrabando de migrantes relacionam-se também com o crescimento do número de casos de tráfico internacional de pessoas. Nos últimos anos, mais brasileiros foram vítimas de falsas promessas no exterior, assim como mais migrantes, principalmente de países vizinhos, foram resgatados em situação análoga à escravidão no território brasileiro.

As migrações internacionais são dinâmicas e refletem fatores políticos, econômicos e sociais das conjunturas dos países de origem e de destino. As rotas, igualmente, são dinâmicas e alteram-se conforme esses fatores e aspectos logísticos. Embora seja importantíssimo conhecê-las para fortalecer as medidas de repressão e combate, resultados efetivos requerem uma abordagem holística, que conecte esforços locais, nacionais e internacionais.

As alterações das dinâmicas das migrações irregulares apontadas nesse relatório indicam que as redes de contrabando de migrantes são ao mesmo tempo sensíveis e adaptáveis às ações estatais de monitoramento e repressão, bem como às conjunturas de políticas migratórias dos países de trânsito e de destino. Essa sensibilidade denota momento oportuno para reforço da atuação estatal em detrimento da capacidade de resiliência das redes criminosas de migração.

A aplicação adequada da legislação, o fortalecimento do controle de fronteiras e a conscientização da sociedade são passos fundamentais para mitigar os impactos desse crime, promovendo um ambiente mais seguro. Este conhecimento, assim, é essencial não apenas para o combate efetivo às redes criminosas, mas também para garantir que os direitos humanos sejam preservados em todas as etapas do processo migratório.

Nesse sentido, em 2024, foi elaborado o I Plano de Ação em Enfretamento ao Contrabando de Migrantes, pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, com apoio da OIM, para desenvolver e implementar soluções de maneira integrada entre diversos órgãos públicos, organismos internacionais, organizações da sociedade civil e outros atores-chaves. Foram definidos quatro objetivos para prevenção, monitoramento de fronteiras, proteção das vítimas e cooperação institucional.

Entre as 28 ações prioritárias, definiu-se a realização de reuniões, o intercâmbio de informações e produção de relatórios de Inteligência como competência da ABIN. Há ainda que destacar o reforço das ações combate ao contrabando de migrantes, por meio de investigação, persecução penal e bloqueio de ativos financeiros.

A sensibilização de servidores públicos é uma parte crucial desse enfrentamento. Capacitações específicas podem preparar agentes para identificar e coibir práticas ilegais, enquanto políticas de acolhimento centradas nos direitos humanos podem evitar a revitimização dos migrantes. Uma abordagem integrada, que conecte inteligência, fiscalização e proteção humanitária, é essencial para desarticular redes de contrabando, fornecer o suporte adequado aos migrantes e promover migrações regulares, ordenadas e seguras.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. I Plano de Ação em Enfrentamento ao Contrabando de Migrantes. Brasília: MJSP, 2024.

BRASIL. Lei nº 9.883, de 7 de dezembro de 1999. Institui o Sistema Brasileiro de Inteligência (SISBIN) e cria a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 8 dez. 1999.

BRASIL. Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017. Institui a Lei de Migração. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 25 maio 2017.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Diário Oficial da União: seção 1, Rio de Janeiro, RJ, 31 dez. 1940.

BRASIL. Decreto nº 12.121, de 30 de julho de 2024. IV Plano Nacional de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 31 jul. 2024.

BRASIL. Nota Técnica nº 18. Departamento de Migrações da Secretaria Nacional de Justiça do Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2024.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES. World Migration Report 2024.

PACTO GLOBAL DAS NAÇÕES UNIDAS PARA UMA MIGRAÇÃO SEGURA, ORDENADA E REGULAR. Disponível em: <https://refworld.org/migrationpact>.

ESCRITÓRIO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DROGAS E CRIME. Global Study on Smuggling of Migrants. Nova York, 2018.

UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION. Disponível em: <https://www.cbp.gov.br>.



