

A âncora da segurança portuária: como se caracteriza a rede organizacional de combate ao crime no Porto de Santos¹

Gabriel Patriarca (UEL)
Cleber da Silva Lopes (UEL)

Resumo: Os *policing studies* têm sido marcados por debates teóricos e normativos acerca da posição ocupada pelo Estado em uma atividade até então associada à polícia, mas cada vez mais pluralizada e realizada por redes entre atores públicos e privados. Contudo, ainda pouco se sabe sobre como se caracterizam as redes de segurança, quais atores ocupam posições centrais nessas redes e por quê. Esta pesquisa contribui para o entendimento dessas questões por meio de um estudo de caso no maior complexo portuário da América Latina, o Porto de Santos. O objetivo é mapear as organizações centrais da rede de segurança portuária e explorar os recursos que influenciam a centralidade que elas assumem. Quais organizações ocupam posições centrais na rede de segurança portuária? Quais recursos ou “capitais” buscados e mobilizados influenciam a centralidade desses atores? Essas perguntas foram respondidas a partir de entrevistas semiestruturadas em profundidade com 17 gestores e ex-gestores de órgãos públicos e empresas privadas atuantes na segurança portuária. Os dados foram analisados qualitativamente por meio de análise de conteúdo e quantitativamente por meio de análise de redes sociais. A hipótese é que a rede é ancorada pelo Estado, com os atores públicos apresentando maior capacidade de mobilização de diferentes capitais que lhes conferem centralidade e poder na rede. Os resultados demonstram que as posições centrais da rede de segurança do Porto de Santos são ocupadas por atores públicos, tais como a Cesportos e a Polícia Federal, mas também por atores privados, sobretudo a segurança privada “orgânica” dos terminais portuários. Contudo, o Estado representa a âncora dessa rede de segurança portuária, uma vez que a centralidade dos atores privados é “dominada” pelos capitais mobilizados e buscados por atores públicos.

1 Introdução

Obras acadêmicas e jornalísticas recentes destacaram a importância dos portos brasileiros para o tráfico internacional de drogas e outras dinâmicas criminais no país (ABREU, 2018; FELTRAN, 2018; MANSO; DIAS, 2018). Até então, esses espaços seguiam praticamente ignorados pelos cientistas sociais – algo explicado pela falta de dados públicos e pela dificuldade em acessar o campo (COHEN, 2019). Na literatura internacional, os portos são referências comuns em estudos sobre a criminalidade transnacional e ilustram questões centrais dos *policing studies* (SERGI, 2020). Esses espaços concentram uma multiplicidade de atores públicos e privados que buscam proteger os bens e as instalações, garantir a continuidade dos fluxos e filtrar seus conteúdos (NØKLEBERG, 2019). Estratégias de “coprodução”, abordagens “multiagência” e outros termos têm sido utilizados para descrever as formas pelas quais esses atores se relacionam, formal ou informalmente (BREWER, 2014). A posição ocupada por cada um desses atores nas redes de relações é uma questão empiricamente aberta e relevante aos

¹ 44º Encontro Anual da ANPOCS. GT24: Mercados ilícitos e dinâmicas criminais.

policing studies, que têm sido marcados por debates acerca da posição do Estado nessa atividade até então associada à polícia, mas cada vez mais pluralizada e realizada por redes entre atores públicos e privados (WHELAN; DUPONT, 2017; NØKLEBERG, 2020).

Este artigo apresenta um estudo de caso sobre a rede de segurança do Porto de Santos, o maior complexo portuário da América Latina. O objetivo é identificar os atores que ocupam posições centrais na rede de segurança portuária e explorar quais recursos ou “capitais” mobilizados e buscados em suas relações influenciam a centralidade que eles assumem. A hipótese é que a rede é ancorada pelo Estado, com os atores públicos apresentando maior capacidade de mobilização de diferentes capitais que lhes conferem centralidade e poder na rede. A pesquisa foi realizada a partir de entrevistas semiestruturadas em profundidade com 17 gestores e ex-gestores dos órgãos públicos e empresas privadas atuantes na segurança portuária. Os dados foram analisados qualitativamente por meio de análise de conteúdo e quantitativamente por meio de análise de redes sociais.

O artigo está organizado em quatro seções e considerações finais. A primeira seção revisa os debates teóricos e normativos nos *policing studies*. A segunda descreve os procedimentos metodológicos da pesquisa. A terceira apresenta os resultados das análises quantitativa e qualitativa, mapeando os atores que ocupam posições centrais na rede de segurança do Porto de Santos e explorando suas relações a partir dos capitais buscados e mobilizados, respectivamente. As considerações finais retomam os debates dos *policing studies* e ressaltam os achados da pesquisa.

2 Apenas mais um “nó” ou uma “âncora”?

Até meados dos anos 1970, no contexto anglo-saxão, os *policing studies* estiveram concentrados nas atividades das polícias, refletindo o pressuposto de que o uso legítimo da força é uma característica distintiva das instituições policiais (LOADER; WALKER, 2001). Desde então, uma “pluralização” do policiamento trouxe importantes revisões desse pressuposto. A expansão do setor de segurança privada e a reentrada de outros atores não estatais no controle do crime suscitaram novas perspectivas a respeito de como o policiamento pode ser entendido e pesquisado (SCARPELLO, 2016). O saldo é que os *policing studies* têm sido marcados por debates teóricos e normativos acerca da posição ocupada pelo Estado nessa atividade, o que pode ser visto nas divergências entre a “governança nodal” e o “pluralismo ancorado”.

A governança nodal foi estabelecida com foco na América do Norte. Segundo seus expoentes, a pluralização do policiamento não se limita às estratégias em que o Estado formula as políticas e dirige o policiamento, enquanto delega a implementação aos atores privados. Pelo

contrário, corporações e outros atores privados assumiram importantes papéis na direção do policiamento. Como “governos privados”, segundo Shearing (2006), eles decidem as medidas que serão implementadas de acordo com seus próprios objetivos, que geralmente envolvem interesses e bens “comuns” a determinadas coletividades, não necessariamente convergentes com os interesses e bens “públicos” associados ao Estado. Para esses autores, compreender esse processo exige romper com o viés estadocêntrico dos *policing studies* e abordar antigos pressupostos como questões empiricamente abertas. Assim, a governança nodal entende cada ator público ou privado como um “nó” que governa a segurança por si mesmo.

O contraponto veio com o pluralismo ancorado, refletindo a pluralização do policiamento britânico. Seus expoentes discordam que o Estado represente apenas mais um nó entre tantos outros (BOUTELLIER; VAN STEDEN, 2011). As bases dessa discordância incluem revisões teóricas e pesquisas empíricas que demonstraram a contínua influência da polícia em crenças e sentimentos populares que associam o policiamento público às noções de ordem e cidadania, por exemplo (LOADER, 1997). Para seus expoentes, os *policing studies* deveriam superar um ceticismo a priori com relação ao Estado a fim de reconhecer sua proeminência em dimensões subjetivas e objetivas. O Estado continua indispensável para a segurança como um bem “público”, garantindo que os interesses e bens “comuns” de uma coletividade não gerem insegurança para outra. O Estado deveria permanecer como uma âncora, ainda que haja tanto pluralismo quanto possível (LOADER; WALKER, 2006).

Apesar das divergências, ambas as perspectivas reconhecem a importância das relações entre os atores envolvidos no policiamento. Nas últimas décadas, parceria, cooperação e termos correlatos tornaram-se *slogans* de políticas desenhadas “desde cima” com o propósito de relacionar diversos atores e agregar seus recursos, ao mesmo tempo em que arranjos coletivos tendem a emergir “desde baixo” a partir das interações cotidianas entre atores que mobilizam e buscam recursos de modo *ad hoc* (DUPONT, 2006; BREWER, 2014). Diante disso, uma terceira perspectiva tem contribuído empiricamente com os *policing studies* por meio de teorias e métodos baseados no conceito de rede. Por um lado, essa perspectiva parte da teoria bourdieusiana dos capitais para entender o modo como os atores cooperam e competem por melhores posições nas redes e mobilizam diferentes recursos nas relações que mantêm uns com os outros (DUPONT, 2004). Por outro, ela é acompanhada por uma técnica específica, a análise de redes sociais, adequada à sistematização dos complexos padrões de relação que formam a “estrutura” das redes (DUPONT, 2006; NØKLEBERG, 2020; WHELAN; DUPONT, 2017).

Os portos têm sido apontados como casos enriquecedores para a análise dessas redes, uma vez que a segurança desses espaços envolve uma multiplicidade de atores públicos e

privados relacionados de modo formal ou informal (BREWER 2014; 2015; NØKLEBERG, 2020). Ao mesmo tempo que são organizados como fronteiras e tradicionalmente associados aos controles das agências estatais, a proteção dos fluxos que atravessam os portos tem sido cada vez mais definida como “nodal” (SCIASCIA, 2013; AMICELLE et al, 2017). Nesse sentido, a posição ocupada pelos atores que formam as redes de segurança portuária é uma questão empiricamente aberta que pode contribuir aos debates contemporâneos dos *policing studies* e preencher lacunas específicas na literatura sobre redes de segurança. Até o momento, pouco se sabe sobre como as dinâmicas relacionais entre os atores se articulam com a estrutura das redes, incluindo as posições que eles ocupam (WHELAN; DUPONT, 2017). Esta pesquisa contribuiu ao entendimento dessas questões por meio de um estudo de caso no Porto de Santos.

3 Procedimentos metodológicos

Na terminologia da análise de redes sociais, esta pesquisa definiu os “nós” a nível organizacional, incluindo todos os órgãos públicos e empresas privadas envolvidas na segurança portuária. Os “laços” foram definidos em termos gerais, como fizeram outras pesquisas exploratórias sobre redes de segurança, a fim de mapear a multiplicidade de relações (DUPONT, 2006; BREWER, 2014). A coleta dos dados buscou identificar as relações formais e informais em atividades de segurança portuária durante 2019, seus motivos e propósitos.² Os dados foram coletados por meio de entrevistas semiestruturadas em profundidade com 17 gestores e ex-gestores das organizações – Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos), Polícias Federal, Civil e Militar, Alfândega da Receita Federal, Capitania dos Portos, Guarda Portuária, terminais portuários, empresas de segurança, consultorias e sindicatos. Documentos cedidos pelos interlocutores e notícias de jornais sobre ações conjuntas, por exemplo, serviram como dados complementares.

Para a análise, a pesquisa adotou um método misto baseado na integração da análise de redes sociais com a análise de conteúdo, implementadas sequencialmente. Primeiro, por meio do software Atlas.ti, as entrevistas transcritas foram codificadas a partir de um referencial com todas as combinações possíveis entre os atores previamente identificados. De 467 códigos, 194 foram aplicados aos trechos das entrevistas que faziam referência à relação entre determinados atores. Cada código aplicado gerou um relatório, cujas relações pertinentes foram tabuladas

² A análise levou em consideração as relações estabelecidas em atividades de segurança portuária, concentradas na área de *security*, tais como prevenção, reação e investigação a infrações penais. Foram excluídas as relações que diziam respeito a questões de *safety*, como atividades preventivas e reativas a acidentes de trabalho, trânsito e assim por diante, assim como contatos pessoais sem implicação para atividades de segurança.

para as medidas de centralidade da análise de redes sociais por meio do software Pajek (FREEMAN, 1979). Na sequência, os resultados da fase quantitativa serviram à seleção de três atores centrais, cujas relações foram exploradas qualitativamente por meio de análise de conteúdo (BARDIN, 2016). Essa análise foi realizada a partir dos relatórios gerados anteriormente pela codificação no Atlas.ti, contendo os trechos que faziam referência às relações envolvendo os atores selecionados, que foram distinguidas a partir dos recursos ou “capitais” mobilizados e buscados nas relações.

4 Resultados e discussão

O Porto de Santos é o maior complexo portuário brasileiro e latino-americano. Com uma área útil de 7,8 milhões de metros quadrados, o complexo é responsável pela movimentação de ¼ da balança comercial nacional. A administração e a segurança da “área do porto organizado”, de propriedade da União, são realizadas por uma empresa pública denominada *Santos Port Authority* (SPA), que mantém a Guarda Portuária. As operações portuárias propriamente ditas são realizadas por mais de 50 terminais portuários e retroportuários administrados por empresas privadas, cada uma responsável pela segurança de suas instalações. As atividades e os atores que realizam a segurança portuária ainda refletem as especificidades desse espaço fronteiriço, que inclui as autoridades policial, aduaneira e outros atores públicos, bem como atores privados prestadores de serviços de segurança, atores dos modais de transporte e diversos intervenientes. Os dados coletados possibilitaram a construção de uma rede formada por 29 organizações, 15 (52%) públicas e 14 (48%) privadas, conectadas por pelo menos 89 relações.³

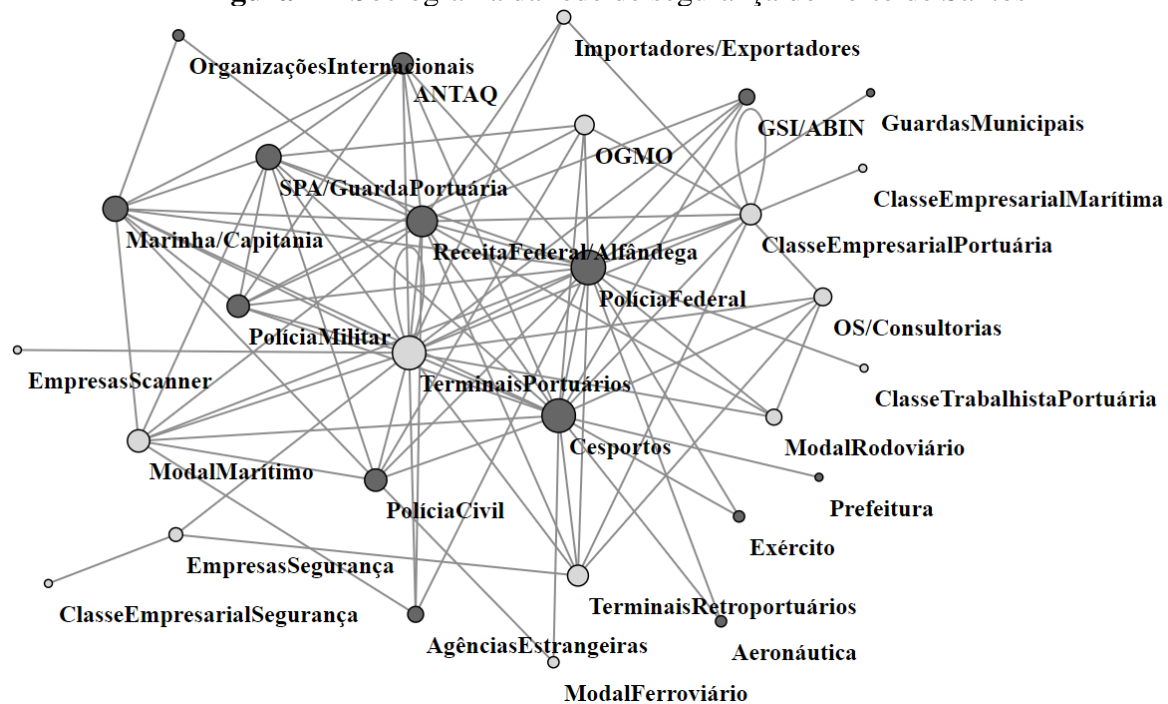
³ O número real de organizações é significativamente maior – o que pode ser visto pelo fato de que mais de 50 terminais portuários e retroportuários compõem o porto. Contudo, várias organizações foram agrupadas e representadas por categorias em apenas um nó na rede. Os atores públicos incluem a Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Estado de São Paulo (Cesportos); Polícia Federal; Polícia Civil; Polícia Militar; Alfândega da Receita Federal; Marinha do Brasil e Capitania dos Portos de São Paulo; Guarda Portuária; Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ); Gabinete de Segurança Institucional (GSI) e Agência Brasileira de Inteligência (ABIN); Aeronáutica; Exército; Prefeitura; Guardas Municipais; agências estrangeiras (adidâncias e aduanas); e organizações internacionais (International Maritime Organization – IMO, World Customs Organization – WCO, United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC). Os atores privados incluem os terminais portuários; terminais retroportuários; empresas de segurança; Organizações de Segurança (OS) e consultorias; empresas operadoras de escâner; os atores do modal marítimo; do modal rodoviário; e do modal ferroviário; Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO); classe empresarial portuária; classe empresarial marítima; classe empresarial de segurança; e classe trabalhadora portuária; importadores e exportadores.

4.1 Centralidades

A perspectiva das redes de segurança sugere a análise de redes sociais para contribuir empiricamente às divergências nos *policing studies* acerca da posição ocupada pelo Estado em uma atividade até então associada à polícia, mas agora pluralizada e realizada também por atores não estatais (DUPONT, 2006; NØKLEBERG, 2020). A análise de redes sociais dispõe de um conjunto de medidas que permitem identificar os atores mais importantes das redes, que ocupam posições centrais. Baseadas em concepções específicas de importância, essas medidas são distinguidas em centralidade de grau, proximidade e intermediação (FREEMAN, 1979).

Uma primeira concepção entende como centrais os atores que estabelecem um maior número de relações diretas, definida como centralidade de grau. A ideia subjacente é a de que os atores mais conectados dispõem de mais fontes de recursos, ocupando uma posição que facilita tanto o recebimento quanto a disseminação desses recursos (DE NOOY; MRVAR; BATAGELJ, 2019). A Figura 1 representa a rede de segurança do Porto de Santos por meio de um sociograma, indicando a centralidade de grau pelo tamanho dos nós. É possível identificar atores públicos fortemente conectados e centrais na rede, mas também atores privados, como os terminais portuários – que estabelecem contatos principalmente por meio dos Supervisores de Segurança Portuária (SSPs) e outros funcionários de sua segurança orgânica. A Tabela 1 apresenta os resultados da centralidade de grau, proximidade e intermediação.

Figura 1 – Sociograma da rede de segurança do Porto de Santos



Fonte: Elaborado pelo autor. O tamanho dos nós representa a centralidade de grau. Atores públicos em cinza escuro e atores privados em cinza claro. As linhas indicam relações formais ou informais em atividades de segurança portuária no decorrer de 2019.

Tabela 1 – Centralidades de grau, proximidade e intermediação

Organização	Grau	Proximidade	Intermediação	Média das posições**
Polícia Federal	19	0.7368	0.2539	1
TerminaisPortuários	19*	0.7368	0.2495	1
Cesportos	18	0.7179	0.2199	2
ReceitaFederal/Alfândega	15	0.6667	0.1009	3
Marinha/Capitania	10	0.5833	0.0756	4
SPA/GuardaPortuária	10	0.5833	0.0277	5
PolíciaCivil	8	0.5600	0.0714	6
ClasseEmpresarialPortuária	8*	0.5600	0.0390	6
PolíciaMilitar	8	0.5714	0.0204	6
TerminaisRetroportuários	7	0.5600	0.0079	7
ModalMarítimo	8	0.5600	0.0071	7
ANTAQ	7	0.5490	0.0047	8
OGMO	6	0.5000	0.0042	10
OS/Consultorias	5	0.5000	0.0039	10
GSI/ABIN	4	0.5000	0.0029	11
ModalRodoviário	4	0.5185	0.0000	11
AgênciasEstrangeiras	4	0.5000	0.0009	11
Aeronáutica	2	0.4590	0.0000	13
Exército	2	0.4590	0.0000	13
EmpresasSegurança	3	0.4516	0.0000	13
Importadores/Exportadores	3	0.4516	0.0000	13
ModalFerroviário	2	0.4308	0.0000	13
OrganizaçõesInternacionais	2	0.4308	0.0000	13
ClasseTrabalhistaPortuária	1	0.4308	0.0000	14
EmpresasScanner	1	0.4308	0.0000	14
GuardasMunicipais	1	0.4242	0.0000	14
Prefeitura	1	0.4179	0.0000	14
ClasseEmpresarialMarítima	1	0.3636	0.0000	15
ClasseEmpresarialSegurança	1	0.3146	0.0000	15

* Inclui *loops* (+1).

**Os valores das medidas de centralidade foram classificados em ordem decrescente e a média das posições calculada. Por exemplo, no caso da Cesportos: (2º em grau + 2º em proximidade + 3º em intermediação) ÷ 3 = 2º.

As centralidades de proximidade e de intermediação consideram o conjunto das relações que compõem a rede, incluindo as relações indiretas que envolvem intermediários. Por um lado, a proximidade se baseia na ideia de que quanto mais perto um ator estiver dos outros na rede, mais facilmente ele terá acesso aos recursos. Assim, a centralidade de proximidade de um ator é dada pelo número dos outros atores, dividido pela soma de todas as distâncias entre o ator em questão e os demais. Por outro lado, a intermediação parte do pressuposto de que os recursos tendem a fluir através dos caminhos mais curtos na rede, de modo que os atores situados em meio a esses caminhos constituem elos necessários e ocupam posições centrais. A centralidade de intermediação mensura a proporção em que um determinado ator se insere nos caminhos

mais curtos entre todos os atores da rede. Ambas as medidas variam de 0 a 1 – quanto mais próximo de 1, maior a centralidade (DE NOOY; MRVAR; BATAGELJ, 2019).

Os resultados apresentados na Tabela 1 demonstram que as três medidas de centralidade apontam para um mesmo conjunto de atores centrais na rede de segurança, de modo que os atores mais conectados são também os que se posicionam mais próximos dos outros e que intermedeiam mais relações. Entre os atores públicos que ocupam essas posições centrais estão a Cesportos, a Polícia Federal e a Alfândega da Receita Federal – em menor medida, a Guarda Portuária e a Marinha, agregada com a Capitania dos Portos do Estado de São Paulo. Contudo, entre os atores mais centrais da rede estão os terminais que compõem o complexo portuário. Em menor medida, outros atores privados importantes na rede são as entidades da classe empresarial portuária que representam os terminais. A Tabela 1 também apresenta uma média das colocações dos atores nas três medidas, a partir da qual foram selecionados três atores centrais para uma análise do conteúdo de suas relações.

4.2 Capitais

Partindo dos resultados da análise quantitativa sobre os atores centrais, um segundo passo foi dado para analisar o conteúdo das relações mantidas por três desses atores – a Cesportos, a Polícia Federal e os terminais portuários. Essas relações foram exploradas a partir dos capitais mobilizados e buscados. Esta seção está subdividida em cinco conjuntos de capitais: (a) político e jurídico (b) social; (c) econômico; (d) cultural; (e) simbólico.

4.2.1 Capital político-jurídico: autoridades e competências

Um dos recursos elencados pela literatura sobre redes de segurança é o capital político, entendido como a capacidade de determinada organização para influenciar políticas ajustadas aos seus interesses e objetivos (DUPONT, 2004). Em grande medida, porém, a segurança portuária envolve mais do que a capacidade de influenciar políticas, uma vez que diversos atores têm a capacidade de definir políticas por si mesmos, lembrando o que Bourdieu (2011) denominou como capital jurídico – uma forma objetivada e codificada de capital simbólico, tal como o direito, que envolve competências e jurisdições.

Uma das competências da Cesportos, definida no Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, é baixar normas sobre segurança portuária em nível estadual e, entre outras coisas, apresentar propostas para consolidar ou alterar legislações. Nesse sentido, o próprio capital político da comissão é codificado e previsto normativamente. Em 2019, esse capital foi mobilizado pela Cesportos em uma proposta de mudança legislativa com o objetivo de tipificar

o crime de invasão nos terminais portuários. Para isso, a comissão buscou o apoio de seus membros permanentes e de outros atores, como a classe empresarial portuária. Em casos como este, as competências da Cesportos frequentemente atribuem à comissão um papel de coordenação que leva à busca de outros atores públicos e privados. Foram identificadas relações com o GSI e com a ABIN para coordenar os procedimentos que deveriam ser adotados em visitas presidenciais ao porto; com órgãos da Prefeitura de Santos, que é preciso contatar quando os problemas afetam porto e cidade; e os gestores dos terminais retroportuários, para tratar da possibilidade de aplicação do Código ISPS.⁴

Uma das formas mais evidentes do capital jurídico na segurança portuária, porém, são as relações de autoridade, sobretudo em regulações e fiscalizações. Responsável pelo Código ISPS, a Cesportos realiza auditorias nas instalações portuárias e muitas outras atribuições que levam a relações com a Guarda Portuária, com os Supervisores de Segurança Portuária (SSPs) dos terminais, e outros atores não necessariamente situados no porto, como as Organizações de Segurança (OS).⁵ Em caso de descumprimento do código, a comissão comunica formalmente a ANTAQ, agência reguladora dos arrendamentos que também realiza suas auditorias nas instalações, dispondo da capacidade de aplicar multas. Relações semelhantes envolvem a Alfândega da Receita Federal, que estabelece requisitos de segurança para os recintos alfandegados atuantes no comércio exterior e periodicamente realiza suas fiscalizações. A Guarda Portuária, embora esteja submedida a esses mesmos controles, ainda mantém relações de autoridade com os SSPs dos terminais portuários situados na área administrada pela *Santos Port Authority* (SPA). A Guarda Portuária reúne os planos de segurança dos terminais, eventualmente acompanha os simulados de segurança e realiza reuniões com os SSPs.

Em 2019, uma dessas reuniões teve o objetivo de estabelecer uma “agenda comum”,⁶ indicando certa autonomia dos terminais portuários em relação à SPA, particularmente. Ainda assim, nessas relações intersetoriais de autoridade, os terminais portuários estão em um polo dominado por obrigações. Mas há relações menos hierárquicas. Os SSPs recebem atribuições do Código ISPS, que gera comunicações com os oficiais de segurança dos navios, por exemplo

⁴ Após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, a Organização Marítima Internacional (IMO) instituiu o *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* a fim de harmonizar as políticas nacionais de segurança portuária. O código é uma emenda à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ratificada por 166 países, incluindo o Brasil. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>> Acessado em 03/11/2020.

⁵ Os SSPs e as OS são atores definidos pelo Código ISPS. Os SSPs são funcionários da segurança orgânica dos terminais portuários, responsáveis pelas tarefas previstas no código e coordenação com outros atores. As OS são empresas credenciadas para a realização dos estudos de avaliação de risco e elaboração dos planos de segurança para os terminais portuários, exigências do código.

⁶ Disponível em: <<http://www.segurancaportuariaemfoco.com.br/2019/07/autoridade-portuaria-do-porto-de-santos.html>> Acessado em 18/06/2020.

– seja por contatos protocolares para a troca de documentações e informações sobre o nível de segurança, seja por alertas ou situações de irregularidade, casos em que os SSPs realizam uma intermediação entre o navio e atores públicos como a Capitania dos Portos. Obviamente, os SSPs também representam importantes pontos de ligação para outros atores, tais como empresas transportadoras, que entram em contato quando ocorrem desvios, assaltos ou até sequestros de caminhoneiros, ainda que essas relações não decorram do Código ISPS.

O capital jurídico é importante na segurança portuária porque define permissões e restrições aos atores que podem ou não atuar nesse espaço, o que é evidente nas condições para a entrada da Polícia Militar, somente em caso de elevação do nível de segurança pela Cesportos. Contudo, as relações apontadas representam uma parte muito pequena do capital jurídico mobilizado na segurança portuária, já que muitas outras relações decorrem de competências legais, mas assumem outros capitais como seus conteúdos. O caso da Polícia Federal exemplifica essa situação. Ainda que não atue diretamente na regulação da segurança portuária, suas responsabilidades na prevenção, reação e investigação de infrações penais leva a muitas outras relações, envolvendo outros capitais.

4.2.2 Capital social: comissões, associações e grupos

As medidas de centralidade partem da ideia de que os atores mais conectados e próximos dos demais contam com mais fontes de informações, recursos e apoio (DE NOOY; MRVAR; BATAGELJ, 2019). Assim, elas operacionalizam o conceito de capital social, de modo semelhante ao definido por Bourdieu (1986), que considera o agregado de recursos disponíveis aos agentes por meio de suas “redes de conexões”. A literatura sobre redes de segurança entende o capital social como a capacidade de iniciar, manter e expandir relações nas atividades de segurança, na participação em grupos e assim por diante (DUPONT, 2004; DIPHOORN; GRASSIANI, 2016). Segundo Brewer (2014), a “rede de conexões” de cada ator constitui um recurso por si só, não raramente buscado pelos demais.

Parte importante da centralidade da Cesportos na rede de segurança portuária decorre de sua constituição como colegiado, o que conecta a comissão a cada um de seus membros.⁷ Relações formais estabelecidas no cumprimento de suas atribuições e relações informais frequentes no cotidiano dispõem os recursos institucionais de cada membro à disposição da

⁷ No banco de dados, os membros da Cesportos foram conectados ao nó que representa a comissão, ao invés de conectar os membros uns aos outros. Essa pareceu uma opção mais justificada tendo em vista que, por exemplo, alguns membros se relacionam institucionalmente apenas no âmbito da comissão. Essa opção também está de acordo com a pesquisa de Brewer (2014), que excluiu os laços “latentes” da mera coparticipação em comitês para incluir apenas os laços “ativos” entre os atores.

comissão e dos demais. O capital econômico torna isso evidente, uma vez que a Cesportos não possui verba própria, dependendo da mobilização entre as instituições – de modo que o capital social é um meio institucionalizado para a mobilização dos recursos materiais e financeiros. O capital social da comissão possibilita a mobilização da própria “rede de conexões” de seus membros. Por exemplo, a Cesportos não manteve relações com agências estrangeiras ou organizações internacionais em 2019, uma vez que essas relações são mantidas pela Polícia Federal e pela Alfândega da Receita Federal, que depois transmitem o que é de interesse para a comissão. Como Bourdieu (1986) enfatiza, o capital social não é dado, mas resultado de esforços em prol de relações úteis. Esses esforços são vistos na institucionalização da ANTAQ, anteriormente membro convidado, atualmente membro permanente, resultado de “um serviço forte, um *lobby*” [P8], segundo a coordenadora da comissão.

A Cesportos ainda mobiliza o capital social de atores privados, sobretudo de grupos institucionalizados, como as entidades da classe empresarial portuária. Quando é necessário disseminar informações de interesse comum a todos os terminais, segundo um dos representantes sindicais, a Cesportos utiliza essas entidades como um “elo de comunicação”, “em vez de ela sair bater na porta de cada um desses terminais” [P13a]. Igualmente, para a realização de atividades de interesse geral aos terminais, a Cesportos busca o apoio do capital econômico dessas entidades, que reúne os recursos financeiros e materiais dos terminais associados. Em 2019, um desses casos foi o curso ministrado por membros da Cesportos aos SSPs – “usamos a estrutura do próprio [sindicato] para fazer os eventos” [P13a].

O pertencimento às entidades da classe empresarial também garante aos terminais portuários associados um capital social relevante. Sob demanda ou de modo mais regular, algumas dessas entidades estabelecem “fóruns comuns de discussão” [P13a]. Ainda em âmbito formal, o capital social dos terminais envolve o pertencimento a grupos empresariais que reúnem terminais portuários e retroportuários, o que facilita o contato entre os gestores para a troca de experiências e a comunicação diante de suspeitas. Contudo, o capital social dos terminais também apresenta um aspecto informal. Os SSPs dos terminais mantêm muitas relações entre si – “existe uma corrente entre nós” [P13b]. Algumas dessas relações são decorrentes de contatos anteriores nas Forças Armadas, por exemplo. mas o próprio cotidiano da segurança portuária acaba criando laços entre os gestores de segurança:

Todos nós da segurança acabamos tendo [contato]. Porque assim, o porto, e segurança do porto, querendo ou não, é fechado. (...) Nós nos conhecemos, nós nos conhecemos. (...) O itinerário [da pessoa] já é gravado por toda a segurança do Porto de Santos. (...) Nós ficamos tachados dentro do porto. Tanto é que quem entra no porto é por indicação e acaba trocando de trabalho até por indicação, na maior parte das vezes. Porque um chama o outro. Porque é uma atividade muito específica. Trabalhar em

porto é uma atividade extremamente específica. Você que é especializado em porto, as pessoas aqui do porto procuram pessoas do porto [P1, Terminal Portuário].

Esse cotidiano dá origem a grupos informais por meio de aplicativos, mas também consolidados em reuniões, visitas e outras atividades conjuntas. Alguns desses grupos são gerais, incluindo todos os terminais, enquanto outros incluem os SSPs de terminais específicos, unidos por questões geográficas ou funcionais – caso dos terminais portuários da Ilha Barnabé, que movimentam produtos químicos, combustíveis e outros graneis líquidos de risco, e dos terminais portuários que movimentam contêineres, onde tendem a se concentrar as atividades contra o tráfico internacional de drogas. Essas relações entre os SSPs são notadas pelo interlocutor de uma empresa de segurança privada, atuante em um dos maiores terminais de contêineres do porto: “eu sei que ele tem conexão com todos os terminais, eu sei disso, eles trocam figurinhas. (...) Entre eles, os gestores, eles têm uma rede” [P15].

4.2.3 Capital econômico: recursos financeiros e materiais

Alinhada às definições de Bourdieu (1986), a literatura sobre redes de segurança entende o capital econômico em duas grandes formas. Por um lado, esse capital inclui os recursos financeiros propriamente ditos, sendo uma medida da capacidade de financiamento das atividades de segurança (DUPONT, 2004). Por outro, inclui os vários tipos de recursos materiais que objetivam esse capital financeiro e são mobilizados em relações, tais como o efetivo de homens, veículos, tecnologias e outros equipamentos adquiridos e mantidos pelas organizações (BREWER, 2014; DIPHOORN; GRASSIANI, 2016).

Na forma de recursos materiais, o capital econômico da Polícia Federal e de outros atores públicos envolvidos na segurança portuária é reunido em operações conjuntas. Em 2019, a Polícia Federal participou de pelo menos três grandes operações realizadas no Porto de Santos com o objetivo de combater crimes ambientais, tráfico de drogas, contrabando e outros ilícitos. Essas operações envolveram atores como Receita Federal, Marinha, Guarda Portuária, Polícia Militar e ANTAQ.⁸ Mas também são comuns as operações conjuntas entre a Polícia Federal e atores específicos. Um dos maiores exemplos é a Alfândega da Receita Federal, com a qual há demandas recíprocas por recursos materiais, desde cães farejadores até embarcações. Em suas atividades individuais e conjuntas, ambas ainda mobilizam os recursos da Marinha, da Guarda Portuária e da Polícia Militar, tais como cães de faro para inspeções, lanchas para ações

⁸ As operações também envolveram a Fundação Florestal, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA) e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). Contudo, esses atores não foram incluídos na rede, uma vez que suas atividades fogem do escopo da segurança portuária.

ostensivas, homens e viaturas para escoltas e intervenções armadas. A esses contatos compartilhados, somam-se relações mantidas unicamente por uma ou outra instituição. No caso da Polícia Federal, foram identificados contatos com a Aeronáutica para o uso da base aérea, bem como com a Polícia Civil, para o apoio com veículos e serviços especializados. A citação abaixo exemplifica uma relação entre a Polícia Federal e a Alfândega, buscando o apoio de uma unidade da Polícia Militar:

Esses dias mesmo nós tivemos uma situação atípica, foi na semana passada, em que houve uma movimentação suspeita de mergulhadores próximos a um navio que costuma fazer a rota da Europa e que poderiam estar tentando introduzir drogas no navio. (...) Foram detidos alguns mergulhadores, só que não foi encontrado nada com eles além do equipamento. Mas é uma situação no mínimo bizarra, o que estariam fazendo ali. Então, como a Alfândega não dispõe de equipe de mergulhadores e tampouco a Polícia Federal, nós solicitamos o apoio de uma unidade da Polícia Militar, que é a Polícia Ambiental, que eles têm mergulhadores. Eles fizeram então uma varredura no casco do navio, para ver se havia alguma coisa presa, que é uma das formas que você tem de poder enviar a droga [P10, Alfândega da Receita Federal].

Esse tipo de capital também é mobilizado em relações intersetoriais que envolvem a segurança orgânica dos terminais portuários. Por exemplo, individualmente ou em operações conjuntas com a Polícia Federal, a Alfândega inspeciona os contêineres e realiza outras ações presenciais nos terminais. Para isso, os servidores coordenam as atividades com os funcionários que devem posicionar o contêiner, designar trabalhadores para a desova, providenciar equipamentos e outros recursos para a inspeção.

Contudo, as relações mantidas pela segurança orgânica dos terminais portuários tendem a envolver o capital econômico na forma de recursos financeiros, tanto buscados quanto mobilizados. Por um lado, muitos terminais recebem certificações fornecidas pela Receita Federal por meio de programas voluntários como o Operador Econômico Autorizado (OEA), que garante menos interrupções e outros benefícios em troca do cumprimento de medidas de segurança e disponibilização de informações. Programas semelhantes produzem relações entre os SSPs e outros atores privados, uma vez que empresas multinacionais dos modais marítimo ou rodoviário, bem como importadoras e exportadoras que integram programas internacionais de incentivo, eventualmente contatam os SSPs a fim de verificar as medidas de segurança do terminal – o que, dependendo do programa, implica em relações entre os SSPs e as agências estrangeiras responsáveis, como a *U.S. Customs and Border Protection* (CBP).⁹ Por outro lado, os terminais portuários mobilizam seus recursos financeiros na contratação de serviços de

⁹ Agência federal vinculada ao Departamento de Segurança Interna dos Estados Unidos, responsável pelo programa internacional de incentivo *Customs Trade Partnership Against Terrorism* (CTPAT). A CBP ainda mantém uma equipe no prédio da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos como parte de um acordo entre as instituições, no âmbito da *Container Security Initiative* (CSI), outro programa mantido pela CBP.

segurança. Algumas dessas relações contratuais são temporalmente limitadas, como é a contratação das OS e demais consultorias, enquanto outras se prolongam no cotidiano da segurança portuária, como as empresas de segurança privada, presentes em todos os tipos de terminais portuários, e as empresas operadoras de escâneres para inspeção, específicas aos terminais que movimentam contêineres.

4.2.4 Capital cultural: informações e conhecimentos

Na literatura sobre redes de segurança, o capital cultural é entendido como a *expertise* acumulada e transmitida formalmente por meio de treinamentos, o conhecimento adquirido no cotidiano, além das informações propriamente ditas, coletadas e analisadas (DUPONT, 2004; DIPHOORN; GRASSIANI, 2016; NOKLEBERG, 2019). Essas formas correspondem à definição de Bourdieu (1986), que distingue o capital cultural incorporado, como disposições corporais e mentais; objetificado, materializado em bens culturais, como instrumentos e máquinas; e institucionalizado, sancionado formalmente por meio de qualificações oficiais.

Na busca por conhecimento especializado, a Cesportos eventualmente convida determinados atores a participar de seus projetos. Em 2019, a Cesportos iniciou o desenvolvimento do Plano de Reação Estratégica do Porto de Santos (PRESPE), um protocolo unificado para coibir e combater os crimes no porto. O plano conta com a participação da Aeronáutica e do Exército. Segundo a coordenadora da comissão, “eles têm uma formação de reação estratégica mesmo, eles estudam isso, eles têm isso como base científica” [P8]. Nas relações intersetoriais, ao contrário, a Cesportos é responsável pela qualificação oficial dos SSPs dos terminais. Ao longo de 2019, membros da Cesportos ministraram o 19º Curso Especial de Supervisor de Segurança Portuária, além de capacitações para que os SSPs possam elaborar estudos de avaliação de risco e planos de segurança dos terminais.

Para além do capital cultural institucionalizado, os SSPs representam importantes pontos de contato para o acesso às informações e conhecimentos sobre as operações portuárias e o cotidiano das atividades de segurança. Essas informações eventualmente são buscadas por atores públicos como a Cesportos e a ANTAQ, quando é necessário criar ou atualizar normativas. De fato, muitas dessas normativas que atribuem capital jurídico aos atores públicos torna obrigatório o envio de informações. Diante de delitos identificados no interior dos terminais, por exemplo, os SSPs encaminham à Cesportos os chamados Relatórios de Ocorrência de Ilícitos Penais (ROIPs). Em tempo real, os terminais disponibilizam suas imagens e sistemas à Central de Operações e Vigilância (COV) da Alfândega da Receita Federal. Mas os SSPs também são pontos de contato para atores privados. Informalmente,

atores privados do modal rodoviário também consultam os SSPs a fim de aprimorar suas próprias políticas, algo semelhante a uma “consultoria”, segundo um ex-SSP [P2].

Essas informações e conhecimentos também assumem importância estratégica em ocorrências que exigem coordenação. Quando estivadores invadiram terminais portuários em movimentos grevistas, por exemplo, as reuniões da Cesportos incluíram os SSPs desses terminais, bem como seus representantes sindicais, a fim de elaborar ações conjuntas e montar uma “rede de inteligência” [P8]. Igualmente, os SSPs frequentemente são buscados pela Polícia Federal e pela Alfândega. Durante o planejamento das operações, os SSPs são buscados por informações estratégicas para a realização de flagrantes, por exemplo – segundo um SSP, essas autoridades não conhecem a “área” e a “rotina” [P13b]. Após as apreensões de drogas, informações também são repassadas pelos SSPs às autoridades policial e aduaneira.

De fato, além das trocas de informação com a Alfândega, as relações baseadas no capital cultural são parte importante da centralidade da Polícia Federal na rede. Os SSPs representam apenas um entre muitos atores privados buscados pela instituição, que ainda incluem os terminais retroportuários, atores dos modais de transporte marítimo e rodoviário, as entidades da classe trabalhadora portuária e o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).¹⁰ Entre os atores públicos, a Polícia Federal eventualmente demanda imagens das câmeras operacionalizadas pela Guarda Municipal e troca informações com a Polícia Civil, a Marinha, o Exército e a ABIN, assim como agências estrangeiras – principalmente adidâncias policiais, para instruir investigações sobre drogas exportadas do Porto de Santos e apreendidas em portos estrangeiros.

4.2.5 Capital simbólico: reconhecimento e legitimidade

Competências e responsabilidades legais, pertencimento a grupos e contatos pessoais, bens materiais e financeiros, conhecimentos e informações são recursos mobilizados e buscados, mas também e reconhecidos e legitimados nas relações. Assim, a literatura sobre redes de segurança elenca o capital simbólico como um recurso relevante (DUPONT, 2004; DIPHOORN; GRASSIANI, 2016). Ainda que seja distinguido como um tipo específico, o capital simbólico é definido como uma forma assumida por qualquer um dos demais tipos de capital, na medida em que são percebidos e valorizados (BOURDIEU, 1986; 2011)

No caso da Cesportos, um dos maiores exemplos dessa valorização diz respeito à sua própria constituição como colegiado, o que faz de seu capital social algo fundamental para a

¹⁰ O OGMO é uma associação civil sem fins lucrativos responsável pelo fornecimento de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) aos terminais portuários. Os TPAs não têm vínculo empregatício com os terminais, mas são cadastrados pelo OGMO, que administra a oferta de trabalho de acordo com a demanda dos terminais.

mobilização dos recursos entre seus membros, que reconhecem positivamente essa situação. Ao longo dos anos, de acordo com a representante da Polícia Civil [P9], a comissão consolidou uma filosofia ou cultura baseada na coesão de pessoas e instituições, o que vai além dos contatos protocolares e inclui relações ativas com a intenção de suprir as carências de cada órgão e alcançar objetivos compartilhados. Para a interlocutora, “não tem como fugir dessa rede, sabe, não é se isolar”, “nenhuma instituição sozinha dá conta de tudo” [P9]. Esse reconhecimento envolve as relações mantidas pelos membros entre si e com a comissão em geral, mas certamente tem implicações para os outros contatos estabelecidos pela Cesportos.

Muitas relações fundamentadas no capital jurídico exemplificam um “capital simbólico de autoridade reconhecida” (BOURDIEU, 2011, p. 107). Isso pode ser notado pelos esforços dos atores privados para cumprir as obrigações impostas pela Cesportos. De acordo com um representante sindical, a entidade de classe empresarial portuária realiza uma intermediação entre os terminais e esse “ente mandatário” para facilitar a implementação das medidas e evitar possíveis atritos nas relações de autoridade. O mesmo ocorre com as solicitações da Polícia Federal, que são prontamente atendidas pelos SSPs dos terminais portuários. De acordo com um SSP, os terminais não só devem “abrir as portas” à Polícia Federal, mas também colaboram voluntariamente “para que esses trâmites não venham a demorar” [P13b]. Esse reconhecimento ainda é nítido no acionamento e no encaminhamento de ocorrências criminais para as “autoridades competentes”. Diante de suspeitas ou flagrantes, os SSPs acionam a Guarda Portuária ou entram em contato diretamente com as Polícias Federal e Civil, ou ainda com a Alfândega.¹¹ Não raramente, as Polícias Federal e Civil mantêm contato justamente para esclarecer de qual instituição é a competência.

Em grande parte das relações apontadas, os SSPs dos terminais portuários estão entre aqueles que reconhecem a autoridade da Cesportos, da Polícia Federal e de outras agências estatais, mas esses profissionais também são reconhecidos como importantes pontos de contato, inclusive em virtude do Código ISPS, que define a figura dos SSPs e suas funções. A diferença é que esse reconhecimento não significa autoridade, sobretudo nas relações intersetoriais. Ainda que os SSPs sejam buscados por outros atores privados, que se baseiam nas competências dos SSPs ou em seus conhecimentos sobre segurança portuária, as relações intersetoriais expressam

¹¹ Os trabalhos pioneiros da governança nodal enfatizaram que as ferramentas legais das agências do sistema de justiça criminal não necessariamente serão reconhecidas por atores privados, uma vez que há muitas razões para que os problemas sejam resolvidos internamente por meio de sistemas de justiça privada que evitem possíveis perdas financeiras e de reputação (STENNING, 2000). Portanto, o fato de que os SSPs efetivamente comuniquem as ocorrências e estabeleçam outras relações fundamentadas nas responsabilidades legais de atores como a Cesportos e a Polícia Federal demonstra o reconhecimento do capital jurídico desses atores públicos – e, portanto, seu capital simbólico.

obrigações, senão dependências dos SSPs perante os atores públicos. Por exemplo, embora a coordenação da Cesportos reconheça o capital cultural dos SSPs, valorizando o fato de que “os caras têm *expertise*”, também ressalta que “a gente dá *expertise* pra eles” [P8]. Isso não implica que atores públicos centrais como a Cesportos não precisem se esforçar para reafirmar o reconhecimento de seus capitais. Dependendo da situação, a comissão mantém relações para que suas ações sejam “respaldadas” e realizadas “com a maior transparência, com lisura” [P8].

De fato, comentários captados durante as entrevistas indicam o capital simbólico dos atores públicos centrais. Interlocutores da Guarda Portuária e da Polícia Militar mencionam que a Cesportos reúne “todas as autoridades” [P4], “todos os órgãos envolvidos na área de segurança e na área de suporte” [P11]. Mais importante, esse reconhecimento é manifestado pelos próprios SSPs dos terminais portuários. Um ex-SSP apontou que “você tem uma subordinação, vamos dizer assim, à própria Cesportos, acaba que isso ocorre, não tem jeito” [P2]. Um SSP atual sugeriu que a pesquisa se concentrasse mais na Cesportos porque, em virtude das reuniões, cursos e demais atividades, “é ela que faz a ligação entre os terminais, entre os supervisores” [P1]. Para outro SSP, é a Cesportos que “segura” as atividades de segurança portuária, sendo que seus membros “são os principais atores que nos apoiam, não só a mim, mas a todo o Porto de Santos” – a Polícia Federal, particularmente, “é o ator, na verdade, principal no Porto de Santos” [P13b].

5 Considerações finais

Os resultados demonstram que as posições centrais da rede de segurança do Porto de Santos são ocupadas predominantemente por atores públicos, mas não exclusivamente. Atores públicos como a Cesportos e a Polícia Federal ocupam posições centrais na rede, mas outro nó central é representado pelos terminais portuários, atores privados cujas relações na segurança portuária são estabelecidas por equipes da segurança privada “orgânica”. Nesse sentido, ainda que os portos sejam organizados como fronteiras e tradicionalmente associados a vários controles estatais, os resultados da análise fazem jus aos argumentos da perspectiva teórica da governança nodal de que é preciso romper com o viés estadocêntrico dos *policing studies* e abordar esses pressupostos como questões empiricamente abertas. Na rede de segurança do maior porto da América Latina, atores privados também ocupam posições centrais.

Contudo, as relações mantidas por esses atores demonstram os diferentes conteúdos de suas centralidades. No caso da Cesportos, uma comissão baseada no capital social, a posição central decorre largamente do capital jurídico que codifica competências na regulação e na coordenação da segurança portuária. A posição central da Polícia Federal, por sua vez, decorre

principalmente do cumprimento de atribuições legais em operações e investigações que levam à busca e à mobilização de recursos materiais e informacionais. Em ambos os casos, essas competências e atribuições recaem sobre os terminais portuários. Assim, a centralidade dos terminais e suas equipes de segurança orgânica faz jus à explicação de Freeman (1979) de que os atores centrais ocupam uma posição na rede “onde as coisas realmente acontecem”, uma vez que constituem os espaços que concentram regulações e atividades de diversos atores dedicados a prevenir, combater e investigar os crimes que ocorrem no porto.

Ainda que os terminais portuários sejam nós centrais que “governam a segurança por si mesmos”, nos termos da governança nodal, sua centralidade na rede decorre de muitas demandas formais e informais por parte dos atores públicos. Nesse sentido, a centralidade dos terminais portuários é, na verdade, uma “centralidade dominada” em uma governança da segurança portuária que é “ancorada” pelo Estado.¹² Essa posição também é refletida subjetivamente, com os atores públicos centrais, como a Cesportos e a Polícia Federal, sendo reconhecidos como autoridades e mencionados como os atores mais importantes da segurança portuária. Os SSPs e outros profissionais da segurança orgânica dos terminais, por sua vez, embora ocupem posições centrais na rede, são considerados dependentes e subordinados.

Referências bibliográficas

ABREU, A. **Cocaína – a rota caipira**: o narcotráfico no principal corredor de drogas do Brasil. 3º Ed. Rio de Janeiro: Record, 2018.

AMICELLE, Anthony; CÔTÉ-BOUCHER, Karine; DUPONT, Benoit; MULONE, Massimiliano; SHEARING, Clifford; TANNER, Samuel. Criminology in the face of flows: reflections on contemporary policing and security. **Global Crime**, v. 18, n. 3, p. 165-175, 2017.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BOURDIEU, Pierre. The forms of capital. In: RICHARDSON, J. (ed.). **Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education**. Westport, CT: Greenwood, 1986, p. 241-258.

BOURDIEU, Pierre. Espíritos de Estado: gênese e estrutura do campo burocrático. In: **Razões práticas**: sobre a teoria da ação. 11º Edição. Campinas, SP: Papyrus, 2011, p. 91-124.

¹² Em princípio, a análise de redes sociais poderia dar conta dessas particularidades, como é a definição de “prestígio” proposta por De Nooy, Mrvar e Batagelj (2018) – distinguindo a direção dos laços, essa seria uma qualidade dos atores centrais que recebem muitas relações positivas, sobretudo se eles não iniciam tais relações que não são recíprocas. Na rede de segurança mapeada por Dupont (2006), por exemplo, as polícias são muito buscadas pelos outros nós da rede, mas não buscam esses atores por si mesmas. Ao contrário, porém, os atores públicos que compõem a rede de segurança do Porto de Santos, incluindo a Cesportos e a Polícia Federal que ocupam posições centrais, frequentemente buscam os recursos de atores privados como os SSPs dos terminais portuários, mas em relações largamente baseadas em capitais jurídicos e simbólicos que expressam a autoridade e a legitimidade dos atores públicos.

BOUTELLIER, H.; VAN STEDEN, R. Governing nodal governance: the ‘anchoring’ of local security networks. In: CRAWFORD, A. **International and comparative criminal justice and urban governance: convergence and divergence in global, national and local settings**. Cambridge: Cambridge University Press, p. 461-482, 2011.

BREWER, R. **Policing the waterfront: networks, partnerships, and the governance of port security**. Oxford: Oxford University Press, 2014.

BREWER, R. The malleable character of brokerage and crime control: a study of policing, security and network entrepreneurialism on Melbourne’s waterfront. **Policing and Society**, p. 1-20, 2015.

COHEN, C. Desenvolvimento do mercado de drogas brasileiro em direção à África: mitos, evidências e questões teóricas. **Journal of Illicit Economies and Development**, v. 1, n.2, p. 1-12, 2019.

DE NOOY, Wouter; MRVAR, Andrej; BATAGELJ, Vladimir. **Exploratory social network analysis with Pajek**. 3 ed. New York: Cambridge University Press, 2019.

DIPHOORN, Tessa; GRASSIANI, Erella. Securitizing capital: a processual-relational approach to pluralized security. **Theoretical Criminology**, v. 20, n. 4, p. 430-445, 2016.

DUPONT, Benoit. Security in the age of networks. **Policing and Society**, v. 14, n. 1, p. 76-91, 2004.

DUPONT, Benoit. Delivering security through networks: surveying the relational landscape of security managers in an urban setting. **Crime, Law and Social Change**, v. 45, p. 165-184, 2006.

FELTRAN, G. **Irmãos: uma história do PCC**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

FREEMAN, L. Centrality in social networks: conceptual clarification. **Social Networks**, v. 1, n. 3, p. 215-239, 1979.

LOADER, Ian. Policing and the social: questions for symbolic power. **The British Journal of Sociology**, v. 48, n. 1, p. 1-18, 1997.

LOADER, Ian; WALKER, Neil. Necessary virtues: the legitimate place of the state in the production of security. In: WOOD, Jennifer; DUPONT, Benoit (ed.). **Democracy, society and the governance of security**. Cambridge: Cambridge University Press, p. 165-195, 2006.

LOADER, Ian; WALKER, Neil. Policing as a public good: reconstituting the connections between policing and the state. **Theoretical Criminology**, v. 5, n. 1, p. 9-35, 2001.

MANSO, B.; DIAS, C. **A guerra: a ascensão do PCC e o mundo do crime no Brasil**. São Paulo: Todavia, 2018.

NØKLEBERG, Martin. Examining the how of plural policing: moving from normative debate to empirical enquiry. **The British Journal of Criminology**, v. 60, n. 3, p. 681-702, 2020.

NØKLEBERG, Martin. The public-private divide revisited: questioning the middle ground of hybridity in policing. **Policing and Society**, 2019.

SCARPELLO, Fabio. Toward the political economy of plural policing: taking stock of a burgeoning literature. **International Studies Review**, p. 1-23, 2016.

SCIASCIA, Alban. Monitoring the border: Indonesian port security and the role of private actors. **Contemporary Southeast Asia**, v. 35, n. 2, p. 163-187, 2013.

SERGI, Anna. Policing the port, watching the city: manifestations of organised crime in the port of Genoa. **Policing and Society**, 2020.

SHEARING, Clifford. Reflections on the refusal to acknowledge private governments. In: WOOD, Jennifer; DUPONT, Benoit (ed.). **Democracy, society and the governance of security**. Cambridge: Cambridge University Press, p. 11-32, 2006.

SHEARING, Clifford; STENNING, Philip. Modern private security: its growth and implications. **Crime and Justice**, v. 3, p. 193-245, 1981.

STENNING, Philip. Powers and accountability of private police. **European Journal on Criminal Policy and Research**, v. 8, p. 325-352, 2000.

WHELAN, Chad; DUPONT, Benoit. Taking stock of networks across the security field: a review, typology and research agenda. **Policing and Society**, v. 27, n. 6, p. 671-687, 2017.