

O COMANDO DA FLOTILHA DO AMAZONAS NO COMBATE À PIRATARIA FLUVIAL PARA GARANTIA DA SOBERANIA DOS RIOS DA REGIÃO AMAZÔNICA

Leonardo da Silva Pimenta¹

Ana Núbia dos Santos Oliveira²

RESUMO

O presente artigo científico pretende apresentar uma análise dos crimes praticados nas hidrovias da região da Amazônia Ocidental e impactos econômicos causados pela atuação dos “piratas” dos rios, ou, “piratas” fluviais. Essas quadrilhas especializadas, fortemente armadas, têm espalhado terror pela calha dos rios amazônicos, ameaçando as populações ribeirinhas e as embarcações que navegam pela região, gerando grandes prejuízos para as empresas de navegação fluvial e o comércio da região; além de infligir o direito de ir e vir da população local. A soberania dos rios da região está ameaçada, a Marinha do Brasil, através do Comando da Flotilha do Amazonas, tem buscado constantemente coibir esses ilícitos, de forma a garantir a segurança do tráfego aquaviário e o desenvolvimento econômico da região, tornando-se meios eficientes e comprometidos com a realidade social.

Palavras-chave: Pirataria fluvial. Comando da Flotilha do Amazonas. Soberania dos rios.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo científico apresenta como tema a atuação da Marinha do Brasil, através do Comando da Flotilha do Amazonas – ComFlotAM no combate a “pirataria” fluvial. Pretende analisar as implicações às populações da Amazônia Ocidental provenientes de atos praticados por quadrilhas especializadas em roubo armado contra embarcações que navegam pelos rios da Amazônia, popularmente chamados pelos ribeirinhos de “piratas” dos rios, como um dos desafios enfrentados pelo ComFlotAM, principalmente no tocante às

¹ Perito Judicial e militar da Marinha do Brasil. Bacharel em Informática pela Universidade Estácio de Sá - UNESA. Pós-Graduado em Perícia e Investigação Criminal Militar pelo Exército Brasileiro – EB. MBA em Engenharia de Redes de Computadores pelas Faculdades Integradas Simonsen – SIMONSEN. Especialista em Gestão de Segurança da Informação pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República – GSI-PR/ UNB. Pós-Graduando em Política e Estratégia pela Faculdade La Salle – LA SALLE/ ADESG.
E-mail: leonardo.pimentah@gmail.com.

² Bacharel em Economia, Doutora em Educação. E-mail: ananubia_oliveira@yahoo.com.br.

patrulhas navais e atividade de Inteligência pelo modal aquaviário. Para tal, foi realizado uma análise dessas ações, com o objetivo de destacar a relevância do combate a tal conduta delituosa, de forma a garantir a soberania no uso das hidrovias preservando sua livre navegação, bem como à segurança da vida humana, à segurança do comércio e a economia regional.

Os piratas dos rios da Amazônia, também conhecidos pela alcunha de “ratos d’água”, são grupos de assaltantes armados, extremamente violentos, cometem roubos, furtos, estupros e até assassinatos em embarcações que navegam na calha dos rios. Setores de transportes de cargas e passageiros, bem como a população ribeirinha encontram grande dificuldade em navegar pelos rios da Amazônia Ocidental, já que os barcos e rabetas, pequenas embarcações regionais, são freqüentemente atacados, alvos desses grupos criminosos. Suas ações têm gerado prejuízos econômicos para as empresas que fazem transporte de carga pelos rios da floresta amazônica, além de causar sérias violações dos direitos humanos dos trabalhadores aquaviários, usuários das embarcações de transportes de passageiros e populações ribeirinhas, suas principais vítimas. Esses grupos armados agem freqüentemente nos municípios de Coari e Tefé no Médio Solimões; Manicoré e Humaitá no Médio Madeira no estado do Amazonas; na zona rural do município de Porto Velho, estado de Rondônia. Agem também no trecho do rio Amazonas entre os municípios de Itacoatiara e Parintins. Manaus e região metropolitana da capital amazonense têm registrado ocorrências, inclusive assassinatos.

Existe ainda assaltos no trecho Manaus-AM X Belém-PA, pelo rio Amazonas, sendo a situação mais crítica no Pará, mais especificamente na baía do Guajará, em Belém, e na Ilha do Marajó. Os ataques às embarcações ocorrem com maior freqüência no Estreito de Breves, na ilha do Marajó, território localizado no Pará e que serve de ligação fluvial entre o Pará, Amapá e Amazonas, permitindo a navegação de embarcações até o oceano Atlântico. As embarcações que navegam pelo trecho são atacadas constantemente, como por exemplo, as balsas que trazem de Manaus componentes eletrônicos, produtos de informática, combustíveis e botijões de gás de cozinha.

A ação dos piratas dos rios na Amazônia ocorre desde meados dos anos 1990, no século passado, as autoridades regionais durante muito tempo não trataram destes delitos com a devida atenção, permanecendo no ostracismo, até ganhar notoriedade em casos de grande repercussão nacional e internacional, como o caso de assassinato da atleta britânica Emma Keltly, 43 anos, na ilha do Boeiro, no rio Solimões, localizada em frente à comunidade Lauro Sodré e o caso da família Harteau, casal de americanos, Adam e Emilly, e seus filhos na ilha

do Marajó, no interior do Pará, onde Emily foi estuprada por piratas e a embarcação onde estavam foi assaltada. Antes eram conhecidos somente na esfera local. Por não estar tipificado como crime na legislação nacional, encontramos o primeiro obstáculo para que se possa combatê-lo. Na literatura e segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - CNUDM, a pirataria é um ato ilícito violento contra a tripulação e passageiros de uma embarcação em área marítima, fora da jurisdição de um Estado. Quebrando paradigmas, demonstramos que o conceito de pirataria fluvial é um fato ilícito e nocivo, devendo ser tratado como uma ameaça real a ser tipificada em nossa legislação e combatida pela União.

A Marinha do Brasil, através do Comando da Flotilha do Amazonas – ComFlotAM, subordinado ao Comando do 9º Distrito Naval – Com9ºDN é a organização militar responsável por capitanear as ações de patrulha naval - PATNAV na Amazônia Ocidental, área de jurisdição do Com9ºDN. Criado em 2 de junho de 1868 no período imperial, por D. Pedro II, para garantir o exercício da soberania e dos interesses nacionais na Amazônia Ocidental, por meio de uma presença naval efetiva, com sede em Manaus. Para as ações de PATNAV o ComFlotAM dispõe de cinco Navios-Patrulha Fluviais – NpaFlu, incorporados em meados dos anos 1970, dois Navios-Patrulha Fluviais Classe “Pedro Teixeira”, construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e três Navios-Patrulha Fluviais Classe “Roraima”, construídos no Estaleiro MacLaren, no Rio de Janeiro, para operarem no eixo estratégico Manaus-Tabatinga e nos rios de penetração de nossa fronteira Ocidental. No ano de 2017 foram incorporadas duas Lanchas Patrulha de Rio – LPR, blindadas, adquiridas da Colômbia, aumentando a capacidade dissuasória, dotada de câmera de imagem térmica, blindagem completa e propulsão a jato, com o deslocamento a velocidades acima de 40 nós.

Adicionalmente as operações de PATNAV, o ComFlotAM realiza operações de Assistência Hospitalar - ASSHOP à população ribeirinha, ações humanitárias de elevado reconhecimento da sociedade, desempenhadas em localidades ribeirinhas das zonas rurais carentes e de difícil acesso, longe dos centros urbanos da região. Estas ASSHOP são exercidas pelos Navios de Assistência Hospitalar – NAsH, popularmente conhecido pelas populações ribeirinhas como os “Navios da Esperança”, operando na Amazônia Ocidental há 34 anos. Além do atendimento a saúde, estes navios desenvolvem outras atividades, como vetores eficientes de operações de Inteligência Operacional na região amazônica. Realizando intensas ações de reconhecimento e levantamento de informações sobre as comunidades ribeirinhas e indígenas, através de profissionais especializados em Inteligência, sendo uma ferramenta primordial no incremento para a eficiência das ações de PATNAV. A atuação dos NAsH é uma tarefa que está inserida no contexto estratégico de integração nacional, de

desenvolvimento da região e da necessidade de efetiva presença do Estado Brasileiro na Amazônia.

Nesse cenário tão inóspito observa-se que a soberania da livre navegação nas hidrovias da região amazônica está ameaçada. Uma hidrovia deve ser entendida como um rio navegável que conta com intervenções e normatizações necessárias para garantir a segurança para a navegação, bem como a sustentabilidade e o uso múltiplo das águas. O conceito de soberania é dos mais relevantes para a Geopolítica, podendo ser definido como o domínio sobre um território, pelo monopólio do uso da força, entre outras formas.

A navegação fluvial é o principal modal logístico de transporte na Amazônia, responsável pelo abastecimento de 90% dos 62 municípios do estado do Amazonas. Segundo o Ministério dos Transportes, os elementos essenciais para o transporte hidroviário bem-sucedido são: hidrovias bem conservadas, com carga suficiente e adequada para ser transportada por barcaças; uma estrutura governamental que dê suporte a este modal; e um sistema de transporte adequadamente equipado, seguro e padronizado, dentro de uma estrutura socioambiental favorável (MT, 2013).

Dessa forma o artigo pretende realizar um diagnóstico das ações empreendidas pelo ComFlotAM no combate aos piratas, abordando os ilícitos praticados pelos piratas dos rios e os conseqüentes impactos causados nas hidrovias amazônicas e em sua soberania.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. A ATUAÇÃO DO COMFLOTAM NA AMAZÔNIA

As ações de repressão às práticas criminosas dos piratas dos rios dão início em consonância com os art. 16-A e 17 da Lei Complementar nº 97 de junho de 1999, cabendo à Marinha, através do ComFlotAM, as atribuições subsidiárias previstas, como o patrulhamento, prover a segurança da navegação aquaviária e ações de Inteligência. O dispositivo sobre PATNAV encontra amparo legal no Decreto nº 5.129 de JULHO de 2004.

O ComFlotAM possui como elementos subordinados os meios navais que realizam Patrulha Naval e Assistência Hospitalar na área de jurisdição do Comando do 9º Distrito Naval. Todos os meios navais ficam sediados em Manaus, atracados no cais

flutuante da Estação Naval do Rio Negro - ENRN (Marinha do Brasil, 2016, p.58). Sua presença na região segue incluindo:

“Suas responsabilidades são expressas nas seguintes tarefas: manter uma Força Naval pronta e aprestada para executar Operações Ribeirinhas; efetuar Patrulha Naval nos rios; e prover Assistência Hospitalar às populações ribeirinhas da Bacia Amazônica. Tarefas estas que têm como propósitos: contribuir para a manutenção e consolidação da integridade territorial; manter a ordem, integração e desenvolvimento socioeconômico da Região Amazônica; e fiscalizar a operação de embarcações na área fluvial” (Marinha do Brasil, 2016, p.58).

O combate aos piratas dos rios se dá através de ações de presença nas localidades de maior ocorrência desses delitos, como a região do Médio Solimões, até a foz do rio Juruá, na milhagem 449, sendo o município de Coari a localidade com maior índice de ocorrências, se estendendo até o município de Tefé, na milhagem 350. A chamada rota Solimões também é a via por onde se escoam as drogas produzidas pela Colômbia e Peru, os maiores produtores de entorpecentes do mundo. O domínio dessa rota é disputado constantemente por organizações criminosas nacionais, como a facção regional Família do Norte – FDN, em guerra freqüente com a facção paulista Primeiro Comando da Capital - PCC. No meio dessa disputa estão os piratas, que roubavam a carga de drogas da FDN para a revenda. Por este motivo, geralmente são assassinados pelos integrantes daquela facção, que não permitia a afiliação dos piratas em suas fileiras. Aproveitando-se da situação, o PCC recrutou os piratas como membros da facção, fortalecendo-os com armas de grosso calibre para conseguirem equilibrar a disputa pelo domínio da rota. Também estão associados a essas duas facções narcotraficantes transnacionais peruanos e colombianos, ex-integrantes das guerrilhas armadas marxistas como as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia – FARC, Exército de Libertação Nacional – ELN e Sendero Luminoso, atuando como mercenários, escoltando os carregamentos de drogas até a cidade de Manaus. Da aliança entre as organizações criminosas, piratas dos rios e narcotraficantes transnacionais, resultou na transformação do município de Tefé em um “porto logístico de apoio, dominado pelo PCC” (Marinha do Brasil, 2018).

As ações de presença dos meios navais não se limitam ao rio Solimões, estendendo-se na calha do rio Negro, região metropolitana de Manaus, rio Madeira até a cidade de Porto Velho, no estado de Rondônia. Ainda na calha do rio Amazonas, entre os municípios amazonenses de Itacoatiara e Parintins, este último, famoso pelas festas

do boi-bumbá no mês de junho. A partir de Terra Santa até Belém, passando pelo Estreito de Breves na ilha do Marajó, as ações do ComFlotAM estão limitadas às atividades de Inteligência e ASSHOP, por ser área de jurisdição do Comando do 4º Distrito Naval, sediado em Belém, no estado do Pará. Para o enfrentamento dos piratas, os Navios-Patrolha Fluvial possuem grande variedade de armamentos:

“o canhão de 40 mm, na proa; duas metralhadoras de 20 mm, na popa; dois lançadores de morteiro 81 mm, nos bordos; metralhadoras 0,50 pol (12,7 mm), distribuídas pelos conveses; e metralhadoras 0,30 pol (7,62 mm) em suas embarcações orgânicas (LAR – Lancha de Ação Rápida).

Com capacidade de operar em toda a Bacia Amazônica brasileira, circunscritos apenas pelo limite de navegabilidade, os NPaFlu têm a missão de Patrulhar as águas de jurisdição do Com9ºDN, realizando ações de Patrulha Fluvial, Inspeção Naval, Ações de Presença nas áreas de fronteira, Transporte e Desembarque de Tropas, Apoio de Fogo Naval, Esclarecimento, Ataque Aéreo e de Superfície, SAR (Busca e Salvamento) e GLO (Garantia da Lei e da Ordem), a fim de garantir a soberania brasileira na Amazônia Ocidental, contribuir com a segurança da navegação e do tráfego hidroviário e contribuir com os Órgãos de Segurança Pública no emprego da GLO nas hidrovias.” (Marinha do Brasil, 2016, p.60 e p.61).

Buscando formas heterogêneas nas ações de PATNAV, corroborando com o previsto no art 6º e seu parágrafo único, do Decreto nº 5.129 de JULHO de 2004, são realizados operações em conjunto com outras agências governamentais. “Polícias civis, militares e federais, fiscais do IBAMA, ICMBio, MAPA, ANP, cada um dentro de sua área de competência, são fundamentais para a realização de uma Patrulha e uma Inspeção Naval mais abrangente e efetiva” (Marinha do Brasil, 2016, p.59). Ainda segundo o ComFlotAM, “a imensa diversidade de crimes transfronteiriços, na Bacia Amazônica, não permite mais o trabalho de forma isolada” (Marinha do Brasil, 2016, p.59). Ressalta-se que diante de prestimosas operações de combate aos piratas dos rios, muitos são os delitos praticados nesta acepção nas localidades críticas.

2.2. CONCEITO DE PIRATARIA FLUVIAL

Considera-se necessário destacar os principais aspectos teóricos, dentro desta abordagem, que norteiam o presente trabalho. É importante definir o que é a ação de um pirata, existem alguns fatores específicos. Visa sempre a obtenção única e exclusivamente de dinheiro, existe uma fraqueza legal e jurisdicional no Estado, a

geografia é favorável, normalmente o Estado está sofrendo com algum conflito ou desordem, as leis não são executadas adequadamente, existindo uma política de meio ambiente permissiva e o lucro obtido nessas práticas ilícitas.

Mediante tais características alguns escritores conceituaram tal ato, citando duas definições encontradas no livro “Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security” de Martin N. Murphy, o primeiro é um jurista britânico que diz “a pirataria é qualquer violência armada no mar que não é um ato legítimo de guerra” e a definição de J.L. Anderson caracteriza “a pirataria como um subconjunto da violenta depredação marítima que não é a parte de uma guerra declarada ou reconhecida”.

Segundo a Profa. Eliane M. Octaviano Martins “considera-se pirataria o saque, a depredação ou o apresamento de navio, geralmente sob violência, e com fins privados” (MARTINS, 2008, p. 82).

A Internacional Maritime Bureau – IMB considera pirataria qualquer tentativa de ataque realizada contra navios, independente se o navio está dentro ou fora da jurisdição de um Estado e diz: “Um ato de abordagem ou tentativa de abordar qualquer navio com a intenção de cometer roubo ou qualquer outro crime e com a intenção de usar a força na execução do ato” (ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2009, p.3).

Ainda nessa ala, a International Maritime Organization - IMO estabelece que um ato de pirataria acontece apenas fora da jurisdição de um Estado, e diz que as “Definições de pirataria consistem nos devidos atos: a) qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação cometido por fins privados pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou uma aeronave privada, e diretamente (i) no alto mar, contra outro navio ou aeronave ou contra pessoas ou propriedades a bordo de tal navio ou aeronave (II) contra um navio, aeronave, pessoas ou propriedades em algum lugar fora da jurisdição de qualquer Estado;(b) qualquer ato voluntário de participação na operação de um navio ou uma aeronave com o conhecimento dos fatos o tornando um navio pirata ou aeronave pirata; (c) qualquer ato de incitar ou intencionalmente facilitar o ato descrito nos subparágrafos (a) e (b)” (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION). Reduzindo arbitrariedades e imprecisões, a IMO considera os atos de roubo armado: “Qualquer ato ilegal cometido com a violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça”, mesmo em águas jurisdicionais, como

pirataria. Assim, reduz a problemática em torno da definição da ação dos piratas, já que muitos ataques não seriam considerados crimes de pirataria, devido ao local das ocorrências.

Para as espécies de pirataria, o IMB disciplina que há três dimensões de atos de pirataria: o *Low-Level Armed Robbery* - LLAR, o *Meddium-Level Armed Assault and Robbery* - MLAAR, e o *Major Criminal Hijack* - MCHJ (SARAMAGO, 2009).

“O ‘Low-Level Armed Robbery’ é o nível mais baixo da pirataria, no qual os piratas assaltam o navio e a tripulação e fogem, sendo um dos objectivos do assalto o cofre do navio. Estes tipos de ataques ocorrem, normalmente, enquanto o navio está no porto ou no ancoradouro, sucedendo-se, normalmente à noite. Ocasionalmente, contudo raramente, o navio é levado para venda.

Segue-se o ‘Meddium-Level Armed Assault and Robbery’, no qual os actos de pirataria são realizados por grupos que se encontram bem organizados e que operam com embarcações rápidas nas proximidades da costa. No entanto, o raio de acção pode ser alargado pela utilização de ‘navios-mãe’ (mother-ships), possuindo, frequentemente, radar. Neste caso, já estamos perante um maior nível de brutalidade, com tripulação ameaçada, amarrada, e possivelmente ferida. O armamento utilizado abrange armas automáticas, RPG’s ou morteiros.

Na dimensão mais elevada distinguida pelo IMB, o ‘Major Criminal Hijack’, as acções são perpetradas por organizações regionais de grande dimensão, ou mesmo internacionais. Aqui, o navio é sequestrado, e é pedido um resgate; há o recurso à violência extrema (por vezes a tripulação é assassinada). Pode acontecer o navio ser repintado, ser-lhe dada outra bandeira e registo sob outro nome (Phantom Ship). São uma pequena parte dos crimes de pirataria ocorridos em todo o mundo, no entanto os mais rentáveis”.

As ações criminosas contra embarcações nos rios da Amazônia encontram brecha na ausência de tipificação sob a égide brasileira, porém a advogada Evelyn Akabassi descreveu que:

“Nesse sentido, em 2009, o senador Valdir Raupp propôs um Projeto de Lei que visa a tipificação da pirataria no Código Penal Brasileiro – que seria inserida no Capítulo II, do Título VIII da Parte Especial do Código Penal Brasileiro que versa sobre os crimes contra a segurança dos meios de comunicação e transporte e outros serviços públicos –, o PLS 216 de 2009 sugere o acréscimo do art. 264-A da seguinte forma:

“**Art. 1º** O Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, Código Penal, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo:

Pirataria contra embarcação

Art. 264-A. Invadir ou seqüestrar embarcação com o fim de desviar o seu curso ou subtrair bens, direitos ou valores:

Pena – reclusão, de 3 (três) a 10 (dez) anos, além da pena correspondente à violência.”

Entretanto, apesar de a justificativa do senador ser consistente alegando a crescente preocupação do governo brasileiro em combater o problema em razão dos

incidentes criminosos que passaram a ocorrer com mais frequência, principalmente nos rios paraenses, frisando ainda a forma violenta com que os “piratas brasileiros” invadem as embarcações e, muitas vezes, atentam contra a integridade física dos passageiros e tripulantes. Mesmo depois de ser alterado para se adequar à CNUDM, o projeto de lei foi arquivado pelo Senado, ao final da 54ª Legislatura, em 2014” (AKABASSI, 2016, p.49 e p.50).

A pirataria dos rios na Amazônia não recebeu a devida atenção das autoridades, permanecendo no ostracismo durante anos, porém, nesses últimos anos esses atos de roubo armado se tornaram uma prática comum constante nas hidrovias amazônicas, áreas econômicas estratégicas, gerando repercussão e criando transtornos e preocupações nas localidades afetadas.

É neste cenário de divergências conceituais que a União, os estados e as instituições tentam combater esta real ameaça de difícil solução.

2.3. A SOBERANIA DAS HIDROVIAS NA AMAZÔNIA

Amazônia, a maior floresta equatorial do mundo, com extensão de 5,5 milhões de quilômetros quadrados, detém inúmeros recursos naturais e uma significativa biodiversidade, além de compreender parcela dos territórios do Brasil, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa e apresentar uma das menores densidades demográficas do planeta.

Um dos principais desafios para o Brasil é conhecer a Amazônia. Mas, “para conhecer a Amazônia de verdade é preciso entender sua posição estratégica para o País” (Marinha do Brasil, 2016). E os rios são a chave para esse conhecimento. São as estradas que a natureza desenhou, em cujas margens se desenvolveram inúmeras populações.

Segundo a Marinha, “é impossível se pensar em Amazônia sem associar a importância que os rios têm para o desenvolvimento sustentável da região, econômico e social” (Marinha do Brasil, 2016, p.25). Devem ser encarados como a principal solução logística do transporte de cargas e passageiros desse imenso teatro de operações, com total vocação fluvial, com raras rodovias e nenhuma ferrovia.

Hidrovia é uma rota predeterminada para o tráfego aquaviário. O transporte por

hidrovias apresenta grande capacidade de movimentação de cargas a grandes distâncias, com baixo consumo de combustível, além de propiciar uma oferta de produtos a preços competitivos (Marinha do Brasil, 2016). A crescente utilização da hidrovia é uma tendência mundial por uma questão ambiental, na Amazônia se torna imperiosa. Para tal, há necessidade de se fazer um empenho para melhorias nessa malha, de forma a termos uma vantagem logística excepcional.

O conceito de soberania tem grande relevância para a Geopolítica, “ele pode ser definido como um domínio sobre um território, pelo monopólio do uso da força, entre outras formas” (Ribeiro, 2012, p.2). Para Aristóteles, a base do Estado estaria pautada na alternativa do mando e da obediência através da lei. Assim, a ordem deveria ser dada unicamente pela lei emanada do Estado, antes que o pudesse fazer um cidadão qualquer (Aristóteles, 2000). Pode-se concluir que já em Aristóteles havia-se presente o conceito de uma visão legal da soberania, exigindo que o poder soberano o seja para assegurar o bem geral e a efetiva concretização da justiça.

A região amazônica, possui 22 mil km de vias navegáveis, segundo a Marinha, a viabilização de uma navegação segura no Rio Madeira, por exemplo, permitiria o escoamento da produção de grãos de soja de Rondônia e Mato Grosso para o Amazonas e, de lá, para o Atlântico. Isso cria um corredor de desenvolvimento integrado, com um transporte de alta capacidade e baixo custo para grandes distâncias, elimina um grave problema estrutural do setor primário com a redução significativa da dependência do modal rodoviário até os portos do Sudeste e representa mais uma opção de integração nacional, com a redução de trânsito pesado nas rodovias da região Centro Sul (Marinha do Brasil, 2016). A manutenção da segurança aquaviária deve ser vista como um grande propulsor no auxílio do desenvolvimento sustentável na região.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), divulgados em 2012, o transporte de cargas por hidrovias no Brasil movimentou 80,9 milhões de toneladas, um crescimento de 1,4% até o ano anterior, quando passaram pelas hidrovias 79,8 milhões de toneladas. “É um volume expressivo, mas há potencial para uma utilização bem mais intensa das hidrovias, desde que se façam os investimentos necessários”, afirmou Adalberto Tokarski, Diretor da ANTAQ a época. Principal modal logístico de transporte na Amazônia, abastecendo 90% dos 62 municípios do estado do Amazonas.

Através da malha aquaviária que se minimiza a carência que afeta a vida de todo

habitante da região amazônica com relação ao transporte, as principais dificuldades encontradas na rede de transportes regional dizem respeito à inexistência de intermodalidade, inexistência de rodovias, restrições ao movimento impostas pelo relevo, pela vegetação e pela hidrografia, carência de combustíveis na área, inexistência de ferrovias, falta de balizamento nas hidrovias, alto custo do transporte por via aérea e sazonalidade do regime dos rios.

Desde então, a Marinha faz-se presente na Amazônia, continuamente, contribuindo para a preservação da soberania nacional e ao combate dos ilícitos de toda espécie, inclusive os piratas dos rios, assegurando a defesa dos ribeirinhos, que acostumaram-se, ao longo de várias gerações, ver nos meios navais o maior sinal de presença do Estado. Pode-se estabelecer como marco de referência para a presença atual da Marinha na região o emprego dos Navios Patrulha classes Pedro Teixeira e Roraima, construídos nos anos de 1970, que ensejou um total reordenamento do modo de operação na região. Outra menção dá-se a vinda dos Navios de Assistência Hospitalar classe Oswaldo Cruz, na década de 1980, que conferiram meios especializados na relevante atribuição subsidiária de assistência às populações ribeirinhas (Marinha do Brasil, 2016).

3. METODOLOGIA DA PESQUISA

Este estudo baseou-se em uma estratégia qualitativa de pesquisa, de modo descritivo, será ainda, bibliográfica, de campo com levantamento de dados junto ao acervo de arquivos do departamento de operações do ComFlotAM. Pretende-se demonstrar os procedimentos metodológicos do tipo de pesquisa utilizada. Também foram abordados critérios para a construção do ambiente de estudo e o método de coleta de dados.

Segundo Strauss & Corbin (1998), o método de pesquisa é um conjunto de procedimentos e técnicas utilizados para se coletar e analisar os dados. O método provê os meios para que obtenha-se o objetivo proposto, ou seja, são as “ferramentas” das quais fazemos uso na pesquisa, a fim de responder nossa questão.

A pesquisa segundo Minayo (1993, p.23) é considerada como “atividade básica das ciências na sua indagação e descoberta da realidade. É uma atitude e uma prática teórica de constante busca que define um processo intrinsecamente inacabado e permanente. É uma

atividade de aproximação sucessiva da realidade que nunca se esgota, fazendo uma combinação particular entre teoria e dados”.

3.1. Coleta de Dados

A principal fonte da coleta de dados para a análise deste estudo, de forma bibliográfica, segundo Fonseca, foram os relatórios de dados estatísticos de PATNAV realizadas durante os anos de 2016 a 2018, juntamente com os relatórios operacionais dos anos de 2014 e 2015 sobre a ação de quadrilhas armadas, especializadas em roubos e furtos em embarcações, ou seja, os piratas fluviais.

Os relatórios de dados estatísticos de PATNAV estavam disponíveis na base de dados do anuário relativo a atividade, sendo analisados um total de 36, no período compreendido entre 2016 a 2018, divididos em dois semestres, permeando a calha dos rios com os maiores índices de ocorrência, sendo eles os rios Solimões, Negro, Madeira e Amazonas. Os dados estatísticos dos meses de janeiro a abril e junho de 2016 não puderam ser computados, devido a falta de informações arquivadas, impossibilitando uma coleta total dos dados para aquele ano, não obtendo 100% dos mesmos.

4. ANALISE DOS RESULTADOS E DISCUSSÃO

A organização e a análise dos dados é uma verificação empírica, com aspecto prioritário no desenvolvimento da pesquisa, segundo Quivy & Campenhoudt (1995, p. 213), respondendo à questão inicial.

O ComFlotAM não possui registros de ocorrências das atividades dos piratas fluviais, somente levantamentos operacionais dos locais de maior índice de ataques, realizados entre os anos de 2014 e 2015. Com base nos dados coletados de PATNAV, analisando os anos de 2016 a 2018, a partir de abordagens realizadas para fiscalização e repressão, levando-se em consideração a duração mínima de 240 horas por mês, ininterruptas ou não, conforme preconizado na carta de instrução nº 003/2009 do Comando de Operações Navais – ComOpNav, demonstra ser insuficiente, considerando as 24 horas do dia, houve uma redução no número de abordagens a embarcações por parte dos meios navais, considerando-se a problemática dos ilícitos cometidos pelos piratas dos rios, essa redução deu-se inclusive no rio

Solimões, foco das maiores ocorrências. No ano de 2018 foram abordadas 367 embarcações no Solimões, realizadas em três patrulhas a cada semestre, esse número equivale a uma abordagem por dia, levando em consideração os 365 dias do ano.

A tabela abaixo ilustra o total dos dados estatísticos de PATANAV realizadas no ano de 2018, não contemplando dados de repressão aos piratas dos rios.

	POLOS DE PATRULHAMENTO			
	Negro	Solimões	Madeira	Amazonas
Nº de Abordagens	96	367	264	395
Nº de Autos de Infração	21	20	31	11
Nº de Apreensões	16	1	24	6
Nº de Embarcações Apresadas	1	11	0	0

Tabela 1 - elaborado pelo autor

A seguir a tabela 2 ilustra o número de PATNAV realizadas no primeiro e segundo semestre de 2018.

	POLOS DE PATRULHAMENTO			
	Negro	Solimões	Madeira	Amazonas
Nº Patrulhas no 1º Semestre	3	3	2	2
Nº Patrulhas no 2º Semestre	0	3	2	2

Tabela 2 - elaborado pelo autor

Demonstra-se abaixo no gráfico 1, o percentual de embarcações abordadas em 2018, a partir dos dados da tabela 1.

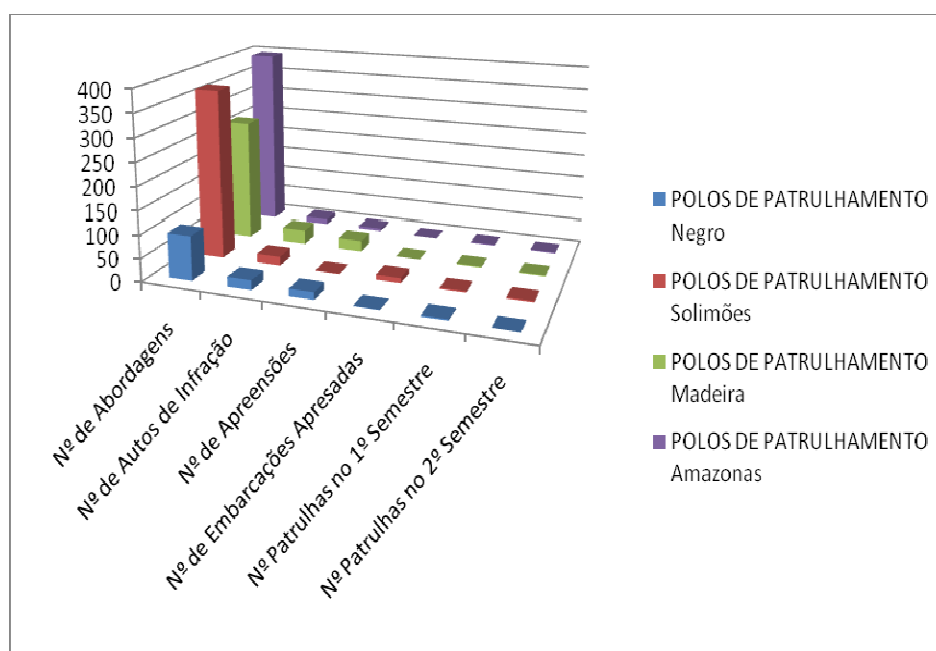


Gráfico 1 - elaborado pelo autor

Finaliza-se o ano de 2018, abaixo no gráfico 2, o percentual de embarcações abordadas a partir dos dados da tabela 2.

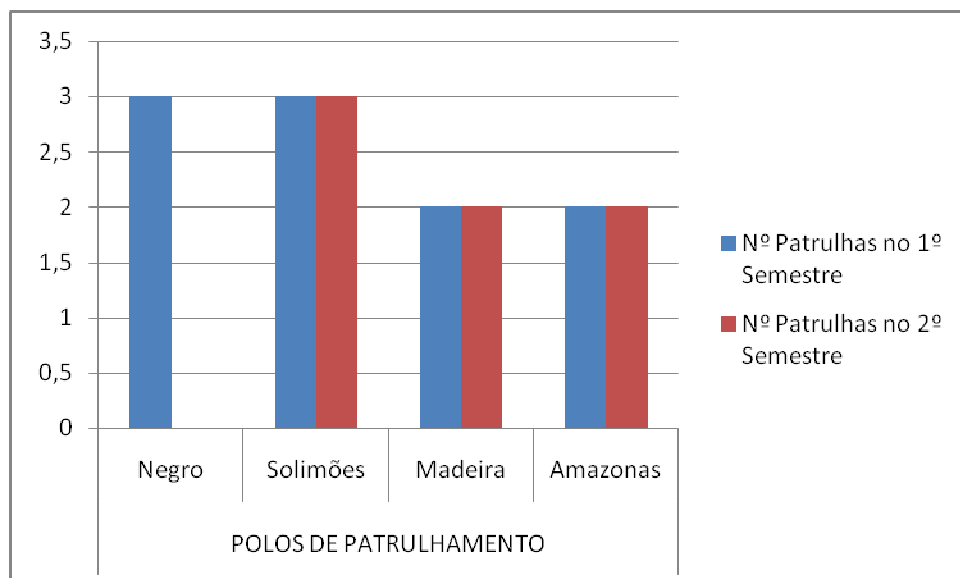


Gráfico 2 - elaborado pelo autor

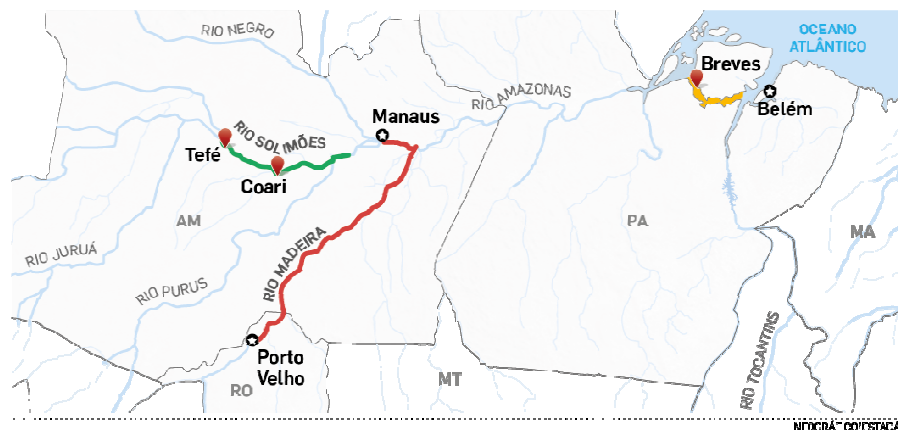
A rota Solimões é a principal hidrovia por onde os narcotraficantes e os piratas escoam a droga que é produzida nos países andinos, Peru e Colômbia, os maiores produtores de cocaína e maconha do mundo. O Brasil além de consumidor, é rota de passagem, com destino à Manaus, e de lá, é escoada para a região norte, nordeste e centro-oeste, além de distribuir para outras regiões do mundo como a Europa, América do Norte, África e Ásia.

O mapa abaixo ilustra os rios e as cargas mais roubadas pelos piratas na região norte, segundo os relatórios do ComFlotAM apontam, um prejuízo de 100 milhões de reais ao ano.

ROTA

• Os rios e as cargas mais roubadas pelos piratas na Região Norte

— ROUBO DE COMBUSTÍVEL
 — ROUBO DE COMBUSTÍVEL E MERCADORIAS DA ZONA FRANCA DE MANAUS
 — ROUBO DE COMBUSTÍVEL, CARGAS EM GERAL E VIOLÊNCIA DO TRÁFICO



Fonte: O Estadão

No ano de 2017, no rio Solimões, foram abordadas 745 embarcações, teve um aumento de nove patrulhas no primeiro semestre e oito patrulhas no segundo semestre. Equivalente a pouco mais de duas abordagens ao dia, considerando os 365 dias do ano, somente neste polo de patrulhamento. No primeiro semestre deste ano, foram apreendidas duas toneladas de drogas, um recorde para o ComFlotAM em sua área de jurisdição. No segundo semestre, no mês de setembro, o Navio Patrulha Fluvial Amapá participou das buscas ao corpo da atleta britânica Emma Kelty, 43 anos, que fazia uma travessia no rio Solimões, iniciada no Peru, com destino à Manaus, brutalmente assassinada por piratas fluviais. Durante as buscas alguns dos envolvidos no assassinato foram presos e encaminhados à delegacia de Coari.

A tabela abaixo ilustra o total dos dados estatísticos de PATANAV realizadas no ano de 2017, não contemplando dados de repressão aos piratas dos rios.

	POLOS DE PATRULHAMENTO			
	Negro	Solimões	Madeira	Amazonas
Nº de Abordagens	0	745	34	74
Nº de Autos de Infração	0	35	36	3
Nº de Apreensões	0	24	3	0
Nº de Embarcações Apresadas	0	0	0	0

Tabela 3 - elaborado pelo autor

A seguir a tabela 4 ilustra o número de PATNAV realizadas no primeiro e segundo semestre de 2017.

	POLOS DE PATRULHAMENTO			
	Negro	Solimões	Madeira	Amazonas
Nº Patrulhas no 1º Semestre	0	9	1	2
Nº Patrulhas no 2º Semestre	1	8	0	3

Tabela 4 - elaborado pelo autor

Demonstra-se abaixo no gráfico 3, o percentual de embarcações abordadas em 2017, a partir dos dados da tabela 3.

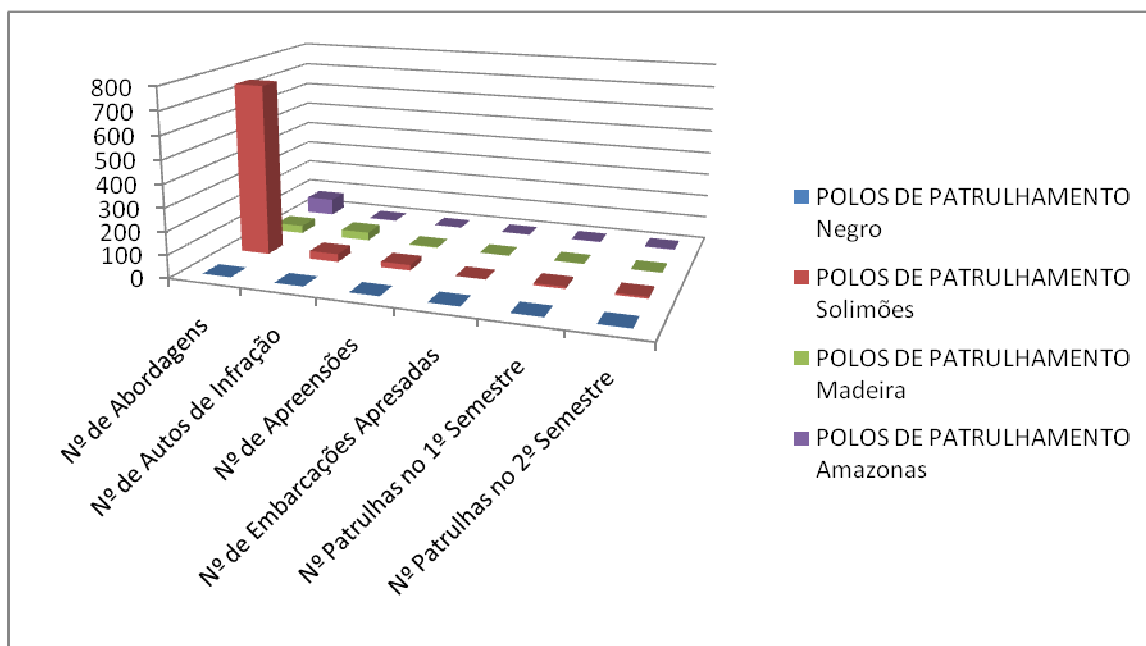


Gráfico 3 - elaborado pelo autor

Finaliza-se o ano de 2017, abaixo no gráfico 4, o percentual de embarcações abordadas a partir dos dados da tabela 4.

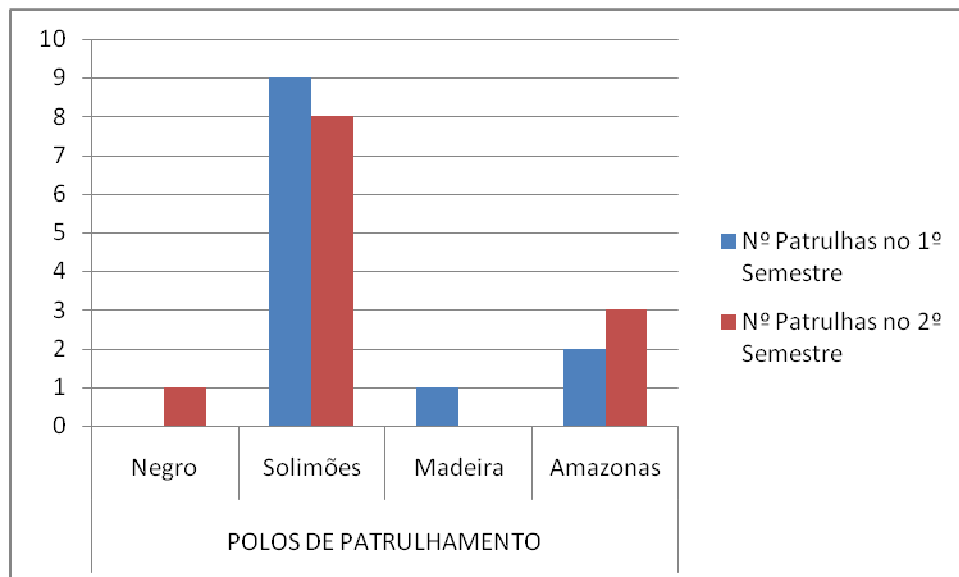


Gráfico 4 - elaborado pelo autor

Já no ano de 2016, no rio Solimões, foram abordadas 601 embarcações durante o ano, duas patrulhas realizadas no primeiro semestre e seis patrulhas realizadas no segundo semestre, sendo essas patrulhas do segundo semestre concentradas no entorno do município de Coari até o entorno do município de Tefé, com ações pontuais nessas localidades, onde geralmente incidem a maioria dos ilícitos praticados pelos piratas. No rio Negro, durante a

operação Ágata no primeiro semestre, foi apreendido um hidroavião com armas e drogas, nas proximidades de Novo Airão.

A tabela abaixo ilustra o total dos dados estatísticos de PATANAV realizadas no ano de 2016, não contemplando dados de repressão aos piratas dos rios.

	POLOS DE PATRULHAMENTO			
	Negro	Solimões	Madeira	Amazonas
Nº de Abordagens	15	601	10	78
Nº de Autos de Infração	0	84	1	9
Nº de Apreensões	0	47	0	8
Nº de Embarcações Apresadas	0	0	0	0

* Os dados do primeiro semestre, entre os meses de JAN a ABR e JUN não foram informados.

Tabela 5 - elaborado pelo autor

A seguir a tabela 6 ilustra o número de PATNAV realizadas no primeiro e segundo semestre de 2016.

	POLOS DE PATRULHAMENTO			
	Negro	Solimões	Madeira	Amazonas
Nº Patrulhas no 1º Semestre	1	2	0	0
Nº Patrulhas no 2º Semestre	0	6	1	2

Tabela 6 - elaborado pelo autor

Demonstra-se abaixo no gráfico 5, o percentual de embarcações abordadas em 2016, a partir dos dados da tabela 5.

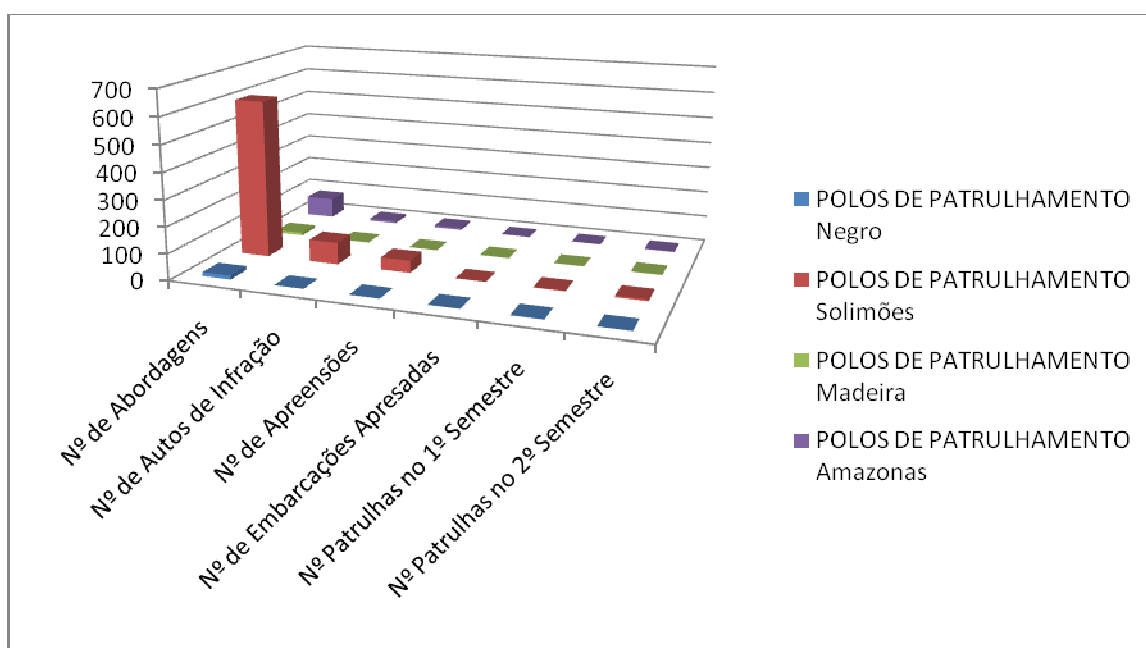


Gráfico 5 - elaborado pelo autor

Finaliza-se o ano de 2016, abaixo no gráfico 6, o percentual de embarcações abordadas a partir dos dados da tabela 6.

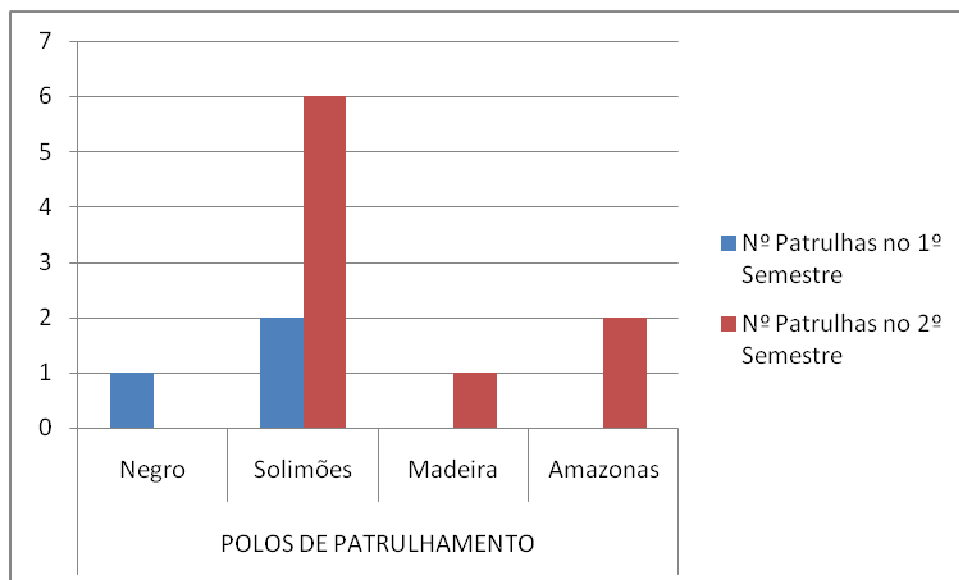


Gráfico 6 - elaborado pelo autor

Com toda a sua envergadura estratégica, o ComFlotAM têm enfrentado fatores limitadores ao desenvolvimento de suas atividades, motivando a concepção desta obra, face as dificuldades orçamentárias encontradas, número restrito de meios navais, a dimensão da área de responsabilidade, a ausência de novas tecnologias, uso de equipamentos obsoletos e a necessidade de revisão tática do modo de operação nas hidrovias, buscando patamares de rendimento na elaboração de planejamentos consistentes para a execução das PATNAV.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Perante os dados estatísticos de PATNAV e relatórios operacionais levantados, averiguou-se que o combate ao litígio da pirataria fluvial é fundamental para a população da Amazônia, visto os prejuízos à segurança da navegação nas hidrovias e conseqüentemente atingindo a probidade do comércio regional, sendo responsável por danos incalculáveis à vida humana e à economia nacional.

Todavia, o ponto em discussão é de alta complexidade, considerando que as repressões ostensivas à prática dos atos de pirataria devem ser vistos como prioridade, haja vista que tal atividade ilícita compromete a soberania e a autonomia da população local e dos estados. Gerar resultados em curto prazo do penoso e diuturno combate a esta conduta delituosa, as

ações de ASSHOP promovidas em operações em conjunto, adicionadas a atividade de Inteligência, bem como medidas de reformulação de Leis e normas, irão abrir o caminho para a redução dos incidentes de pirataria, dissuadindo quaisquer ameaças que pairam em nossas hidrovias.

6. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Vol. 1. 3. ed. Barueri: Manole, 2013.

SARAMAGO, Maria Lisa Miranda. A pirataria no século XXI. **Academia de Marinha**. 13/05/2009. Disponível em:

<http://www.marinha.pt/PT/amarinha/atividade/areacultural/academiademarinha/Documents/textos_conferencias/13JAN09.pdf>. Acesso em: 01/04/2019.

SPERANZA FILHO, Nelson. **Pirataria marítima na atualidade**. Revista Intraciência. Disponível em:

<http://www.uniesp.edu.br/guaruja/site/revista/revistaEdicao4Numero1/PDfs/artigo08_PiratariaMaritimaAtualidade.pdf>. Acesso em: 01/04/2019.

BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Hidrografia e Navegação. **CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR**: Rio de Janeiro: Marinha do Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação, 1985.

BRASIL. Marinha do Brasil. Serviço de Documentação da Marinha. **A MARINHA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL**: Rio de Janeiro: Marinha do Brasil. Serviço de Documentação da Marinha, 2016.

GRÁFICOS sobre pirataria marítima. Disponível em: <<https://www.diariodaamazonia.com.br/pvh-esta-na-rota-de-saque-dos-piratas/>>. Acesso em: 01/04/2019.

AKABASSI, Evelyne. **A PIRATARIA MARÍTIMA COMO AMEAÇA À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO**. Niterói, RJ: UFF, 2016.

PEIXOTO, Daniele Ferreira. **Pirataria marítima**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), 2010.

SANTOS, Diego Rodrigo de Castro. **Pirataria marítima**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), 2009.

FERNANDES, Anselmo Luiz Corrêa. **A Organização Marítima Internacional e a questão da pirataria: perspectivas para o desenvolvimento do comércio marítimo nacional**. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2012.

BRASIL. Congresso Nacional. Senado Federal. **Regimento interno**. Brasília: 2011. 2 v.

BRASIL. Leis, etc.. **Código penal brasileiro**. 8. ed. - Rio de Janeiro: Forense, 1986.

COSTA RIBEIRO, Wagner. **SOBERANIA: CONCEITO E APLICAÇÃO PARA A GESTÃO DA ÁGUA**. Revista Intraciência. Disponível em:
< <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-28.htm>>. Acesso em: 01/04/2019.

ARISTÓTELES. **A Política**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

BRASIL. ANTAQ – **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em:
<[http:// portal.antaq.gov.br/](http://portal.antaq.gov.br/)>. Acesso em: 01/04/2019.

MINAYO, MCS. **Desafio do Conhecimento: pesquisa social em saúde**. 2. ed. Rio de Janeiro: Hucitec-brasco, 1993.

STRAUSS, A. L.; CORBIN, J. **Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing Grounded Theory**. 2. ed. California: SAGE, 1998.

QUIVY, R.; CAMPENHOUDT, L. V. **Manuel de recherche en sciences sociales**. Paris: Dunod, 1995.