

A FLOTILHA DO AMAZONAS NO COMBATE À PIRATARIA FLUVIAL

LEONARDO DA SILVA PIMENTA*
Suboficial (CN)

SUMÁRIO

Introdução
Referencial teórico
Metodologia da pesquisa
Análise dos resultados e discussão
Considerações finais

INTRODUÇÃO

O presente artigo apresenta como tema a atuação da Marinha do Brasil, por meio do Comando da Flotilha do Amazonas – ComFlotAM, no combate à “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 chamadas pelos ribeirinhos de “piratas” dos rios, como um dos desafios enfrentados pelo ComFlotAM, principalmente no tocante às patrulhas navais e à atividade de Inteligência pelo modal aquaviário. Para tal, foi realizada

* Consultor de Segurança. Bacharel em Informática pela Universidade Estácio de Sá. Pós-Graduado em Perícia e Investigação Criminal Militar pelo Exército Brasileiro. MBA em Engenharia de Redes de Computadores pelas Faculdades Integradas Simonsen. Especialista em Gestão de Segurança da Informação pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República – GSI-PR/UNB. Pós-Graduado em Política e Estratégia pela Faculdade La Salle.

a análise dessas ações, com o propósito 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 a segurança da vida humana e a 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, que cometem roubos, furtos, estupros e até assassinatos em embarcações que navegam nas calhas 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 as rabetas, pequenas embarcações regionais, são frequentemente 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 aos direitos humanos de trabalhadores aquaviários, usuários das embarcações de transportes de passageiros e populações ribeirinhas. Tais grupos armados agem frequentemente nos municípios de Coari e Tefé, no Médio Solimões, estado do Amazonas; Manicoré e Humaitá, no Médio Madeira, também no Amazonas; e 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 a região metropolitana da capital amazonense têm registrado ocorrências, inclusive assassinatos.

Existem ainda assaltos no trecho Manaus (AM)-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 frequência no Estreito de Breves, ao sul da Ilha do Marajó, e que serve de ligação fluvial entre Pará, Amapá e Amazonas. As embarcações que navegam pelo trecho são atacadas constantemente, como as balsas que trazem de Manaus componentes eletrônicos, produtos de informática, combustíveis e botijões de gás de cozinha.

A ação de piratas dos rios na Amazônia ocorre desde meados dos anos 1990, e as autoridades regionais, durante muito tempo, não trataram destes delitos com a devida atenção, que permanecem no ostracismo até ganhar notoriedade em casos de grande repercussão nacional e internacional, como o caso de assassinato da atleta britânica Emma Kelty, 43 anos, na Ilha do Boeiro, no Rio Solimões, localizada em frente à comunidade Lauro Sodré, e o caso da família Harteau, formada pelo casal de americanos Adam e Emilly e seus filhos, na Ilha do Marajó, no interior do Pará, em que Emily foi estuprada por piratas e a embarcação onde estava com a família foi assaltada. Antes estas ocorrências só eram conhecidas na esfera local, e, por não estarem tipificadas como crime na legislação nacional, encontram-se obstáculos para que se possa combatê-las. 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 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 (MB), por meio do Comando da Flotilha do Amazonas,

subordinado ao Comando do 9º Distrito Naval (Com9ºDN), é a organização militar responsável por capitanear as ações de Patrulha Naval (Patnav) na Amazônia Ocidental. Para as ações de Patnav, o ComFlotAM dispõe de cinco navios-patrolha fluviais (NPaFlu), incorporados em meados dos anos 1970, dois navios-patrolha fluviais classe *Pedro Teixeira*, construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, e três navios-patrolha 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-patrolha de Rio (LPR) blindadas, adquiridas da Colômbia, aumentando a capacidade dissuasória, dotadas de câmera de imagem térmica, blindagem completa e propulsão a jato, com o deslocamento a velocidades acima de 40 nós.

Adicionalmente às operações de Patnav, o ComFlotAM realiza operações de Assistência Hospitalar (Assshop) 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 Assshop são exercidas pelos Navios de Assistência Hospitalar (NAsH), popularmente conhecidos pelas populações ribeirinhas como “Navios da Esperança”, operando na Amazônia Ocidental há 34 anos. Além do atendimento à 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, com o apoio de profissionais especializados em Inteligência, sendo uma ferramenta primordial no incremento para a eficiência das ações de Patnav. A atuação dos NAsH é 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. Hidrovia deve ser entendida como um rio navegável que conta com intervenções e normatizações necessá-

rias 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 navegação fluvial é o principal modal logístico de transporte na Amazônia

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; estrutura governamental que dê suporte a este modal; e 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 consequentes impactos causados nas hidrovias amazônicas.

REFERENCIAL TEÓRICO

A atuação do ComflotAm na Amazônia

As ações de repressão às práticas criminosas dos piratas dos rios iniciam-se em consonância com os artigos 16-A e 17, da Lei Complementar nº 97, de junho de 1999, cabendo à Marinha, por meio do ComFlotAM, as atribuições subsidiárias previstas, como 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 dá-se da seguinte forma:

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 Amazôni-

ca; e fiscalizar a operação de embarcações na área fluvial. (MARINHA DO BRASIL, 2016, p. 58)

O combate aos piratas dos rios se dá por meio 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, estendendo-se 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 pelo 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 frequente com a facção paulista Primeiro Comando da Capital (PCC). No meio dessa disputa estão os piratas, que roubam a carga de drogas da FDN para a revenda. Por este motivo, geralmente são assassinados pelos integrantes daquela facção, que não permitem 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 conseguir 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. A aliança entre as organizações criminosas, piratas dos rios e narcotraficantes transnacionais resultou na transformação do município

de Tefê 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, e, 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 fluviais 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, pp. 60-61)

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 realizadas 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.

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 destacando fatores específicos: visa sempre à obtenção de lucro financeiro; aproveita-se de conflito ou desordem; explora a fraqueza legal e jurisdicional do Estado e a geografia favorável; e atua à margem de leis imprecisas e que não são aplicadas adequadamente.

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. A primeira é de um jurista britânico que diz: “a pirataria é qualquer violência armada no mar que não é um ato legítimo de guerra”, e a segunda, 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 Professora 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 International 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 no alto mar, contra outro navio ou aeronave ou contra pessoas ou propriedades a bordo de tal navio ou aeronave 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, tornando-o navio pirata ou aeronave pirata; (c) qualquer ato de incitar ou intencionalmente facilitar o ato descrito nos subparágrafos (a) e (b). (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)

A pirataria é um subconjunto da violenta depredação marítima que não é a parte de uma guerra, declarada ou reconhecida

J.L. Anderson

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: o Low-Level Armed Robbery (LLAR), o Medium-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 objetivos 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 atos 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 ação 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 ou morteiros.

Na dimensão mais elevada distinguida pelo Major Criminal Hijack (IMB), as ações são perpetradas por organizações regionais de grande dimensão, ou mesmo internacionais. Aqui o navio é sequestrado, e é pedido um resgate. E há o recurso à violência extrema (por vezes a tripulação é assassinada). Pode acontecer de o navio ser repintado e ser-lhe dada outra bandeira e registro sob outro nome (*phantom ship*). Essas ações refletem 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 descreve:

Nesse sentido, em 2009, o Senador Valdir Raupp propôs um Projeto de Lei que visa à 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 sequestrar 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, pp. 49-50)

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 estraté-

gicas, 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.

A soberania das hidrovias na Amazônia

A Amazônia, maior floresta equatorial do mundo, com extensão de 5,5 milhões de quilômetros quadrados, detém inúmeros recursos naturais e 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 ver-

dade, 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, econômico e social da região” (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 o 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

“É impossível se pensar em Amazônia sem associar a importância que os rios têm para o desenvolvimento sustentável, econômico e social da região.”

Marinha do Brasil

do mando e da obediência por meio 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 fazia-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, e 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, eliminando um grave problema estrutural do setor primário com a redução significativa da dependência do modal rodoviário até os portos do Sudeste, representando 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, à época. É o principal modal logístico de transporte na Amazônia, abastecendo 90% dos 62 municípios do estado do Amazonas.

Por meio da malha aquaviária 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 transporte regional dizem respeito à inexistência de intermodalidade e 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.

A Marinha faz-se presente na Amazônia continuamente, contribuindo para a preservação da soberania nacional e o combate aos ilícitos de toda espécie, inclusive aos piratas dos rios, assegurando a defesa dos ribeirinhos, que se acostumaram, ao longo de várias gerações, a 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-patrolha 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 à 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).

METODOLOGIA DA PESQUISA

Este estudo baseou-se em uma pesquisa bibliográfica realizada junto aos arquivos do Departamento de Operações do ComFlotAM.

Segundo Strauss & Corbin (1998), o método de pesquisa é um conjunto de procedimentos e técnicas utilizado para coletar e analisar os dados. O método provê os meios para que se atinja 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”.

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, dos piratas fluviais.

Os relatórios de dados estatísticos de Patnav estavam disponíveis na base de dados do anuário relativo à atividade, sendo analisados um total de 36, no período compreendido entre 2016 e 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 à falta de informações arquivadas, impossibilitando uma coleta total dos dados para aquele ano, não se obtendo 100% dos mesmos.

ANÁLISE DOS RESULTADOS E DISCUSSÃO

A organização e a análise dos dados são uma verificação empírica, com as-

pecto 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, e, 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), as ações demonstraram ser insuficientes, considerando as 24 horas do dia, havendo uma redução no número de abordagens a embarcações por parte dos meios navais, e tendo em vista 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, e esse número equivale a uma abordagem por dia, levando em consideração os 365 dias do ano.

A Tabela 1 ilustra o total dos dados estatísticos de Patnav 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 – Patnav realizadas em 2018

A seguir, a Tabela 2 ilustra o número de Patnav realizadas no primeiro e no 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 – Patnav semestrais em 2018

Demonstra-se no Gráfico 1 o percentual de embarcações abordadas em 2018, a partir dos dados da Tabela 1.

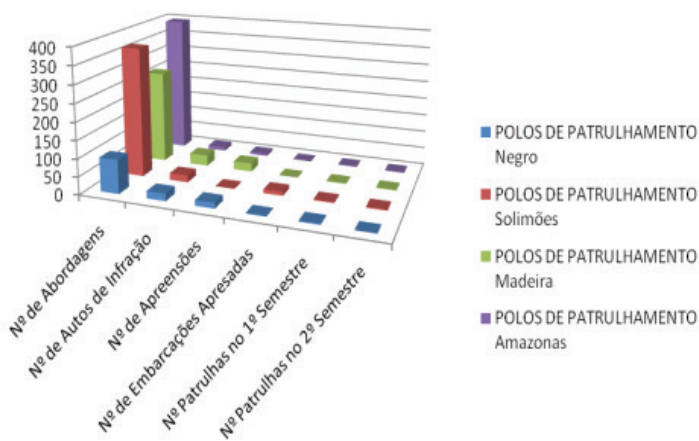


Gráfico 1 – Percentual de embarcações abordadas (2018)

Finaliza-se o ano de 2018, conforme Gráfico 2, com o percentual de embarcações abordadas a partir dos dados da Tabela 2.

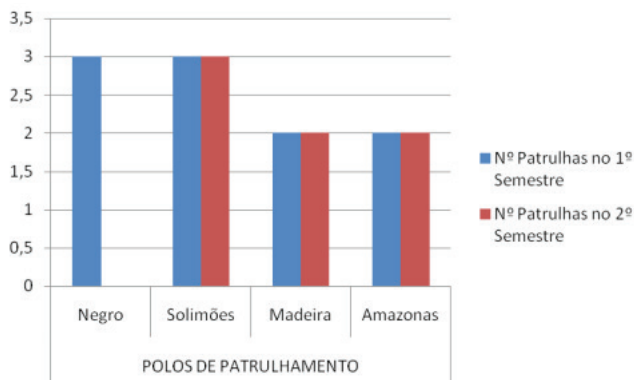


Gráfico 2 – Percentuais de abordagens em 2018

ROTA



Figura 1 – Rota de roubos de carga na Região Norte
Fonte: Estadão

A Rota Solimões é a principal hidrovia por onde os narcotraficantes e os piratas escoam a droga produzida nos países andinos, Peru e Colômbia. O Brasil, além de consumidor, é rota de passagem com destino a Manaus, de onde a droga é escoada para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, além de ser distribuída para outras regiões do mundo, como Europa, América do Norte, África e Ásia.

O mapa da Figura 1 ilustra os rios e as cargas mais roubadas pelos piratas na Região Norte, e, segundo os relatórios do ComFlotAM, o prejuízo é de 100 milhões de reais ao ano.

No ano de 2017, no Rio Solimões, foram abordadas 745 embarcações, com aumento de nove patrulhas no primeiro semestre e oito patrulhas no segundo semestre. Isto foi 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-Patrolha Fluvial *Amapá* participou das buscas ao corpo da atleta britânica Emma Kely, 43 anos, que fazia uma travessia no Rio Solimões, iniciada no Peru, com destino a Manaus. A atleta foi brutalmente assassinada por piratas fluviais. Durante as buscas, alguns dos envolvidos no assassinato foram presos e encaminhados à delegacia de Coari.

A Tabela 3 ilustra o total dos dados estatísticos de Patnav 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 – Abordagens realizadas em 2017

A seguir, a Tabela 4 ilustra o número de Patnav realizadas no primeiro e no 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 – Patnav semestrais em 2017

Demonstra-se no Gráfico 3 o percentual de embarcações abordadas em 2017, a partir dos dados da Tabela 3.

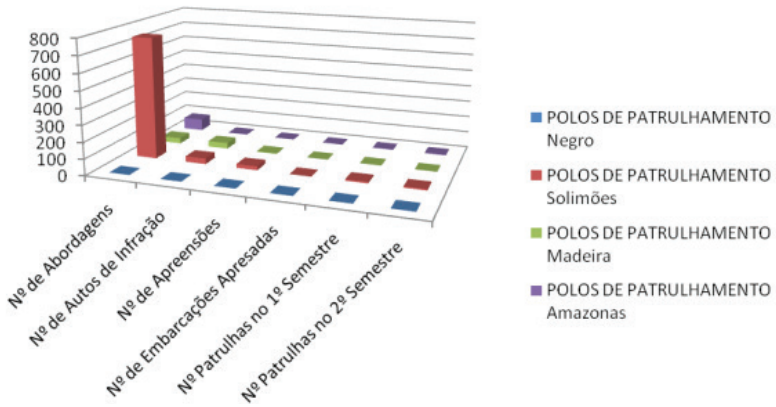


Gráfico 3 – Percentual de embarcações abordadas em 2017

Finaliza-se o ano de 2017, conforme o Gráfico 4, com o percentual de embarcações abordadas a partir dos dados da Tabela 4.

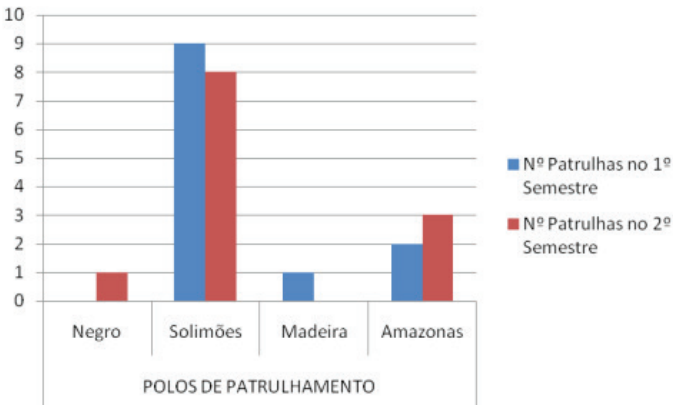


Gráfico 4 – Comparativo de patrulhas semestrais na Região Norte (2017)

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

primeiro semestre, foi apreendido um hidroavião com armas e drogas nas proximidades de Novo Airão.

A Tabela 5 ilustra o total dos dados estatísticos de Patnav realizadas no ano de 2016, não contemplando dados de repressão aos piratas dos rios.

A Tabela 6 ilustra o número de Patnav realizadas no primeiro e no segundo semestre de 2016.

	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 – Abordagens realizadas em 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 – Patnav semestrais em 2016

Demonstra-se no Gráfico 5 o percentual de embarcações abordadas em 2016, a partir dos dados da Tabela 5.

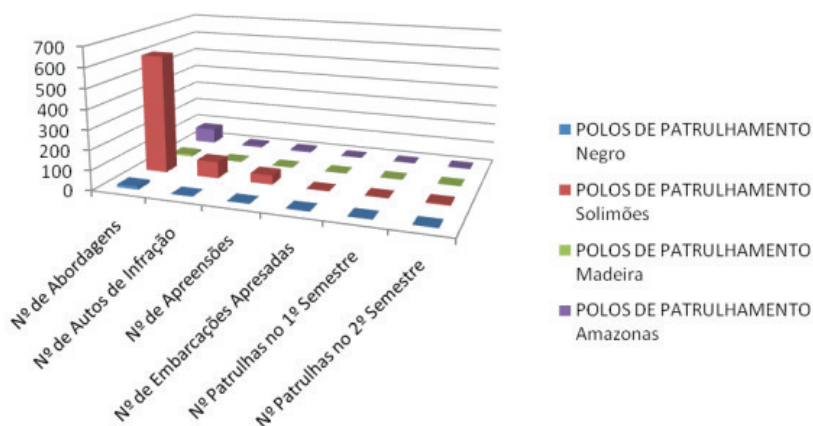


Gráfico 5 – Percentual de embarcações abordadas em 2016

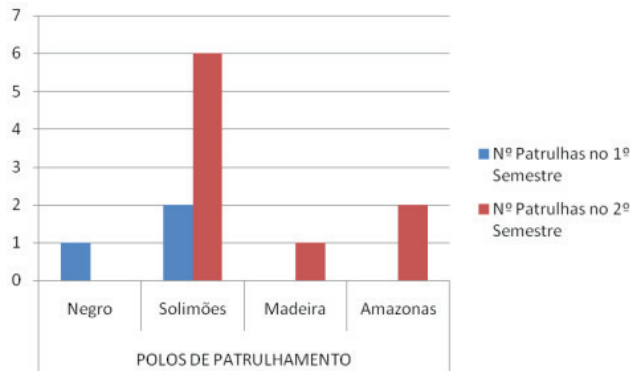


Gráfico 6 – Comparativo de patrulhas semestrais na Região Norte (2016)

Finaliza-se 2016, conforme Gráfico 6, com o percentual de embarcações abordadas a partir dos dados da Tabela 6.

O ComFlotAM tem enfrentado fatores limitadores no desenvolvimento de suas atividades, motivando a concepção desta obra, diante das dificuldades orçamentárias encontradas, número restrito de meios navais, dimensão da área de responsabilidade, ausência de novas tecnologias, uso de equipamentos obsoletos e necessidade de revisão tática do modo de operação nas hidroviárias, buscando patamares de rendimento na elaboração de planejamentos consistentes para a execução das Patnav.

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, haja vista os prejuízos à segurança da navegação nas hidroviárias, conseqüentemente atingindo o comércio regional.

O ponto em discussão é de alta complexidade. Deve-se considerar que as repressões ostensivas à prática dos atos de pirataria sempre devem ser vistas como prioridades.

Resultados em curto prazo obtidos pelo ComFlotAM no combate a essa conduta delituosa adicionados à atividade de Inteligência, indicam a necessidade de medidas de reformulação de leis e normas, abrindo caminho para a redução de incidentes de pirataria e dissuadindo quaisquer ameaças que parem em nossas hidroviárias.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Pirataria;

<ÁREAS>; Amazônia;

<FORÇAS ARMADAS>; Flotilha do Amazonas; Patrulha Naval;

REFERÊNCIAS

Para obter a lista de Referências Bibliográficas, entrar em contato pelo *e-mail*: leonardo.pimentah@gmail.com.