

## ARTIGO

# A “PIRATARIA FLUVIAL” NA AMAZÔNIA: RASTROS PARA A SEGURANÇA PÚBLICA FLUVIAL

### ARTHUR DO ROSÁRIO BRAGA<sup>1</sup>

Mestre em Segurança Pública pela Universidade Federal do Pará (2023). Atualmente, é Delegado na Polícia Civil do Pará, cedido para Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social, onde atuou como diretor do Grupamento Fluvial e coordenador do Disque-Denúncia, Belém - Pará.

**País:** Brasil **Estado:** Pará **Cidade:** Belém

**Email:** arthurbraga1@gmail.com **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-1635-5642>

### EMMANUELLE PANTOJA SILVA

Pós-doutoranda em Educação no PPGED/UFPA. Doutora e Mestre em Educação (Universidade Federal do Pará/UFPA). Desenvolve pesquisas relacionadas ao comportamento, com base na Teoria Social Cognitiva; Autorregulação; Desengajamento moral; Violência, Violência Escolar; Aprendizagem Docente; Tecnologias na Aprendizagem.

**País:** Brasil **Estado:** Pará **Cidade:** Belém

**Email:** emmanuellepantojas@gmail.com **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0134-4350>

### CLAY ANDERSON NUNES CHAGAS

Professor da Universidade do Estado do Pará. Doutor em Desenvolvimento Socioambiental (2010). Professor dos Programas de Pós-graduação em Geografia (PPGG/UEPA) e Programa de Pós-graduação em Segurança Pública (PPGSP/UFPA).

**País:** Brasil **Estado:** Pará **Cidade:** Belém

**Email:** claychagas@uepa.br **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-4223-0192>

### SILVIA DOS SANTOS DE ALMEIDA

Doutora em Engenharia da Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina (2003). Atualmente é professora titular na Universidade Federal do Pará (UFPA), atuando no Programa de Pós-graduação em Segurança Pública (PPGSP) da UFPA.

**País:** Brasil **Estado:** Pará **Cidade:** Belém

**Email:** salmeida@ufpa.br **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-4817-7804>

**Contribuições dos(as) autores(as):** Arthur do Rosário Braga participou ativamente da concepção e delineamento ou ainda análise e interpretação dos dados, além da redação do manuscrito e sua revisão crítica. Emmanuelle Pantoja Silva trabalhou na concepção e delineamento, revisão crítica, revisão e aprovação final da versão a ser publicada. Clay Anderson Nunes Chagas trabalhou na concepção e delineamento e revisão crítica. Sílvia dos Santos de Almeida trabalhou na concepção, análise dos dados e revisão crítica.

**Data de Recebimento:** 03/08/2023 – **Data de Aprovação:** 24/11/2023

**DOI:** 10.31060/rbsp.2025.v19.n1.1984

---

## RESUMO

Objetiva-se caracterizar os crimes de roubo a bordo de embarcação, de residências e estabelecimentos comerciais ribeirinhos (“pirataria”), ocorridos no período de janeiro de 2017 a outubro de 2021, no estado do Pará. Optou-se por uma pesquisa documental, a partir de dados fornecidos pelos órgãos responsáveis,

---

<sup>1</sup> Aos meus orientadores, minha gratidão pela paciência e pela dedicação com as instruções que levaram ao êxito do trabalho, pela confiança depositada em mim, pelo incentivo para superar desafios que muito engrandeceram o crescimento acadêmico.

os quais são analisados por meio de estatística descritiva, em que se consideram os crimes de roubo praticados em embarcações, estabelecimentos ou residências ribeirinhas. São analisados 689 boletins de ocorrência de crimes praticados em embarcações, estabelecimentos ou residências ribeirinhas, de 2017 a 2021. Os resultados mostram que 92,30% dos crimes ocorreram em embarcações; 6,39% foram em residências e 1,31% aconteceram em estabelecimentos ribeirinhos, sendo que apenas 7% de inquéritos foram investigados pela polícia civil. Sugere-se a criação de um boletim de ocorrência voltado para a realidade fluvial, constando variáveis capazes de definir melhor o local do crime, imagens de residências, estabelecimentos comerciais ribeirinhos, tipo de carga roubadas mais comuns nas embarcações e outros.

**Palavras-Chave:** Embarcações. Ribeirinhos. Roubo. Polícia.

## “RIVER PIRACY” IN THE AMAZON: TRACES TO RIVER PUBLIC SAFETY

### ABSTRACT

The aim of this study is to characterize crimes of robbery on board vessels, from residences and commercial establishments along the river (“piracy”), which occurred between January 2017 and October 2021, in the state of Pará. A documentary study was carried out, based on data provided by the responsible agencies, which were analyzed using descriptive statistics, considering robbery crimes committed on vessels, establishments or residences along the river. A total of 689 police reports of crimes committed on vessels, establishments or residences along the river, from 2017 to 2021, were analyzed. The results show that 92.30% of the crimes occurred on vessels; 6.39% were in residences and 1.31% occurred in riverside establishments, with only 7% of the investigations being investigated by the civil police. It is suggested that a police report be created that focuses on the river situation, including variables capable of better defining the crime scene, images of residences, riverside commercial establishments, the most common type of cargo stolen from vessels, and others.

**Keywords:** Vessels. Riverside. Theft. Police.

### INTRODUÇÃO

A navegação há milênios faz parte da vida humana e a necessidade de melhorar a eficiência desse meio de transporte, a fim de explorar territórios desconhecidos, aproximar as pessoas e escoar as mercadorias nas diversas regiões, foi fator fundamental para impulsionar o seu desenvolvimento, que, aos poucos, foi evoluindo, com melhoramentos e tecnologias, até chegarem às formas mais diversificadas que hoje existem na sociedade, atravessando oceanos e movimentando a economia de todo o mundo (Sampaio, 2006).

Atualmente, cerca de 95% das mercadorias brasileiras destinadas ao comércio exterior são transportadas por via marítima, sendo, portanto, a navegação fundamental para o regular andamento da economia mundial, interferindo direta e indiretamente na vida humana, em cada ponto dos continentes, o que demonstra a relevância da mesma e a necessidade de atenção para sua proteção por parte de todos (Antaq, 2022).

Diversos produtos paraenses, também, fazem parte da rota de comércio exterior, que estão inclusos nessa dinâmica da economia internacional, como o minério de ferro, as pedras preciosas, os grãos como soja, milho e muitos outros (Brasil, 2019). O açaí paraense, por exemplo, representa 92% da produção nacional (Conab, 2017). Antes de essas riquezas atravessarem as fronteiras do Pará, elas primeiro circulam pelo

**A “Pirataria Fluvial” na Amazônia: rastros para a segurança pública fluvial**

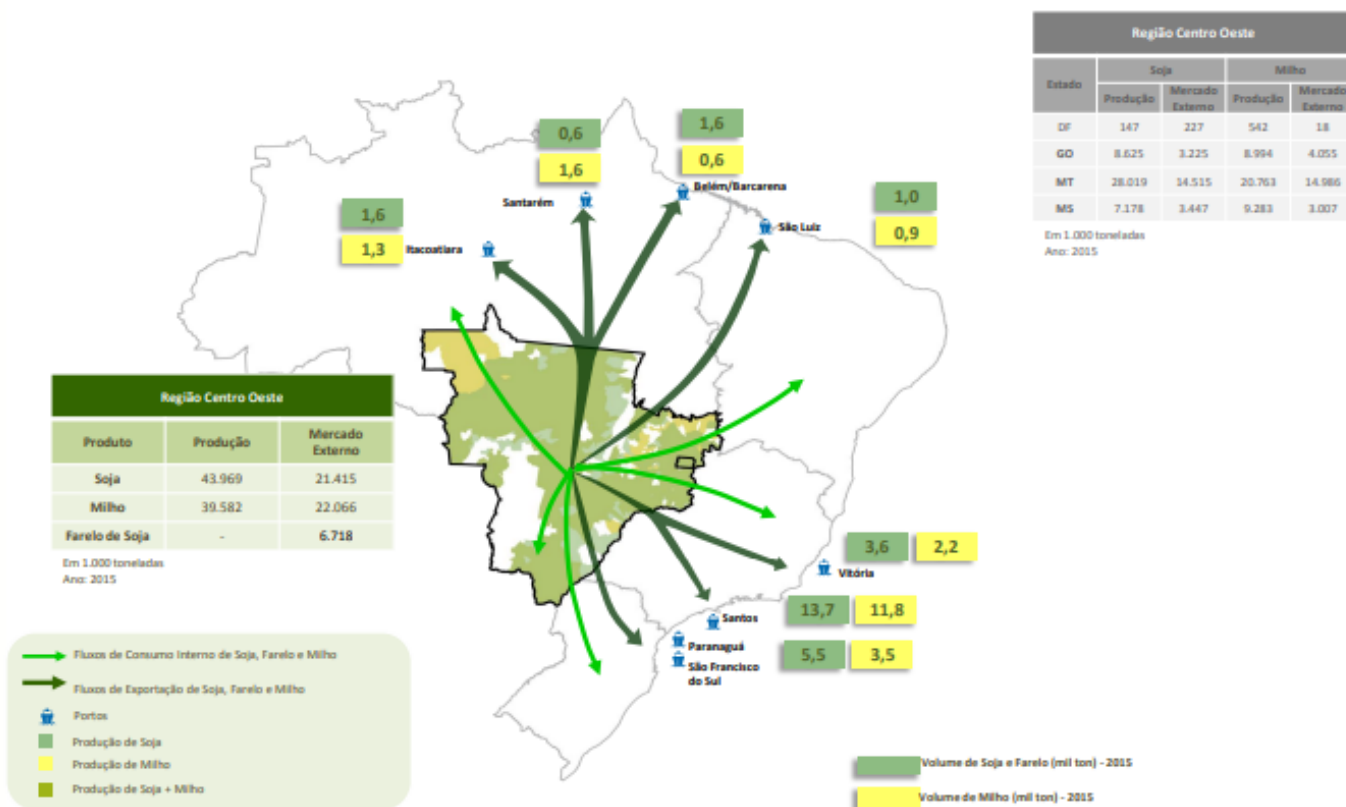
Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva, Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

território paraense que, por sua vez, está situado na maior bacia hidrográfica do mundo, contemplando a maior ilha fluviomarítima mundial, a Ilha do Marajó. Não somente as mercadorias, como também pessoas são transportadas por meio de embarcações, por vários motivos, principalmente, por serem rotas mais viáveis economicamente ou mesmo por ser o único ou o mais predominante meio de transporte da região (Brasil, 2020).

Além de o Pará possuir diversas riquezas produzidas em seu solo, é também um excelente trajeto para a logística de mercadorias, a nível nacional, por estar bem localizado, geograficamente, para escoação de produtos de diversos estados. À título de exemplo, a soja, cuja maior produção é oriunda do Sul e do Centro-Oeste do país, é transportada via rodoviária até o porto de Miritituba (Itaituba-PA), de onde segue por via fluvial com destino aos Portos de Santarém (Santarém-PA) e Vila do Conde (Barcarena) para abastecer o comércio exterior. Esse movimento tende a crescer exponencialmente com o projeto da “Ferrogrão”, que pretende construir uma ferrovia para escoamento, dentre outras coisas, das produções de soja e milho do estado do Mato Grosso até Miritituba no Pará (Antt, 2017).

**FIGURA 1**

**Mapa do corredor logístico da soja e milho para os principais portos exportadores do Brasil, 2023.**



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2019).

Nesse entendimento, assim como o transporte marítimo internacional carrega consigo importância estratégica para a economia e para as pessoas do mundo todo, a navegação fluvial dentro do Pará é igualmente relevante pelas mesmas razões. Em ambos os casos, coexiste um sistema econômico interdependente, já que o mesmo navio que transporta minérios de ferro, madeira e outros produtos regionais para outros países

também depende da logística local para cumprir o seu papel, que no caso paraense, em sua grande parte, é feita através do modal marítimo-fluvial dentro do estado do Pará (Pena, s.d.). As semelhanças não param por aí, pois as dificuldades enfrentadas pela navegação marítima internacional, também, se assemelham àquelas que ocorrem durante a navegação dentro das águas paraenses.

Em nível internacional, o isolamento geográfico e a presença de países subdesenvolvidos nas principais rotas de navegação, somados à falta de estrutura estatal com pouca ou inexistente fiscalização, são características que favorecem ataques criminosos a embarcações, sendo tais atos conhecidos como “pirataria” (Speranza Filho, 2014). De forma semelhante, dentro do estado do Pará, a grande circulação de embarcações, o isolamento geográfico e a falta de estrutura estatal acabam facilitando o ambiente social para ataques criminosos contra embarcações, comércios e residências ribeirinhas (Amaral *et al.*, 2009).

A partir da contextualização, elabora-se o seguinte questionamento: afinal, por onde estão os rastros desse delito tão marcante para a sociedade em geral, cujos tentáculos emergem dos rios?

O presente estudo busca caracterizar a “pirataria fluvial”, a fim de identificar os locais de ocorrências, horários, dias da semana e outros dados, no estado do Pará, no período de janeiro de 2017 a outubro 2021, a fim de servir como subsídio ao melhor conhecimento desse delito que tem reflexos diretos no estado e, indiretamente, no Brasil e no mundo.

## PIRATARIA NACIONAL E INTERNACIONAL

Para dar prosseguimento com as explanações, é importante perquirir acerca do termo “pirataria”, citado tanto a nível internacional quanto nas questões internas do Pará, a fim de esclarecer conceitos importantes para que se possa tratar do tema de forma mais clara.

Desde a antiguidade até meados da idade moderna, o termo “pirataria” foi usado para se referir aos saques feitos por criminosos que utilizavam suas embarcações tanto para roubar riquezas e territórios nas cidades costeiras quanto para roubos de navios em alto mar ou mesmo que ainda estivessem atracados no porto (Venancio, 2012).

Em meados do ano 735 a.C., a pirataria foi praticada por meio de saques que os gregos realizavam contra embarcações; na Idade Média, os povos normandos e muçulmanos saqueavam cidades, navios e outros. Já na denominada Era do Ouro da Pirataria, que ocorreu no período do século XVI ao XVIII, quando houve uma expansão do transporte de mercadorias por via marítima, a prática foi até mesmo estimulada por países e, também, impulsionada pela revolução industrial em razão do grande fluxo de embarcações transportando riquezas (Rocha Neto, 2009). Ao passo que, em regaste histórico, o Marajó, no estado do Pará, também foi palco desse delito, onde indígenas tiveram que lutar pelos seus territórios contra os europeus que buscavam tomar terras, riquezas e promover escravidão das populações nativas (Schaan; Martins, 2010).

Na região Norte brasileira, o termo “pirataria”, atualmente, ainda é bastante comum e usado para se referir aos casos de roubos que ocorrem contra embarcações e seus tripulantes, assim como àqueles que roubam residências e estabelecimentos ribeirinhos utilizando-se de embarcações para realizar as abordagens (G1 Pará, 2020).

### A “Pirataria Fluvial” na Amazônia: rastos para a segurança pública fluvial

Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva,  
Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

Pelo viés econômico, a definição de pirataria seria apropriação de bens, propriedade ou pessoas pelos mares ou através dele com o uso de força violenta, segundo (Depizzolatti, 2009). Entretanto, tal termo passou a se tornar inadequado quando utilizado fora dos conceitos estipulados pelo direito internacional, uma vez que em 1958, na convenção das Nações Unidas sobre o Alto Mar, a pirataria que era utilizada de forma genérica para roubos a bordo de embarcações, em cidades costeiras e contra navios atracados passou a ser definida, no contexto internacional, para situações específicas que ocorressem em alto mar, onde não houvesse jurisdição dos estados (Beirão; Piñon, 2015), sendo tal conceito, posteriormente, ratificado em 1982, na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (Fiorati, 1997).

Na legislação penal brasileira, entretanto, não existe o termo “pirataria”, pois o Código Penal criminaliza os atos de roubo, independentemente, do local onde ocorrem, sejam a bordo de embarcações ou dentro de residências, bastando que o crime ocorra dentro da jurisdição do Brasil, nos termos dos arts. 5º e 7º do mesmo diploma legal citado (Brasil, 1940).

No presente trabalho, entretanto, para os casos de roubo a bordo de embarcações e os roubos a residências ou estabelecimentos ribeirinhos que ocorram na circunscrição do território paraense, será utilizado o termo “pirataria fluvial”, em razão da similaridade das práticas da Idade Média e da Idade Moderna em que os roubos se davam tanto a cidades situadas nas costas marítimas como contra embarcações, seus tripulantes e passageiros, para que não seja confundido com o termo “pirataria” definido no direito internacional pela Comissão das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), supramencionada, que apenas considera os ataques em alto mar, fora das jurisdições dos estados.

Nesse entendimento, a pirataria fluvial mencionada nesta pesquisa nada mais é do que o crime de roubo definido no art. 157 e seguintes do Código Penal (Brasil, 1940), quando praticado em embarcações, residências ou estabelecimentos ribeirinhos. Nesses casos, a Constituição de 1988 confere às Polícias Civil, Militar e Federal a atribuição de atuarem para prevenir e reprimir os crimes de roubo, cada uma dentro de suas atribuições (Brasil, 1988).

A Polícia Federal, exemplificando, exerce a função de polícia marítima, a qual compete prevenir e reprimir crimes a bordo de navios ou aeronaves e outras infrações penais em detrimento de bens, serviços e interesses da União, inclusive nos casos de extensão legal do território nacional, quando, por exemplo, um navio privado de bandeira brasileira é roubado em alto mar por criminosos (Brasil, 1973).

A Polícia Civil, por sua vez, está incumbida das funções de polícia judiciária e apuração de crimes, com exceção daqueles com atribuições de competência da União. Portanto, se no estado do Pará ocorrer roubo praticado dentro de embarcação, residência ou estabelecimento ribeirinho que não seja da competência da União, a Polícia Civil será responsável pela apuração, ao passo que a Polícia Militar tem o dever legal de exercer a ostensividade e a preservação da ordem pública (Brasil, 1988).

Nos casos de competência da Polícia Federal, existe o Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom), a quem compete crimes praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências, no mar territorial brasileiro e na área portuária (Brasil, 1999).

A Polícia Civil do Pará possui delegacias distribuídas por todas as regiões do estado que têm atribuição de apurar, de modo geral, os crimes de competência da Polícia Civil, inclusive aqueles que ocorram em embarcações, residências e estabelecimentos ribeirinhos, sendo que, para casos mais complexos, há na

capital do referido estado a Delegacia de Polícia Fluvial (DPFlu), que pertence à Divisão de Repressão ao Crime Organizado, a qual é responsável pela apuração de infrações penais que ocorrem contra ocupantes das embarcações que navegam no território paraense, com exceção da competência federal (Pará, 2006).

A Polícia Militar, da mesma forma que a Polícia Civil, está presente em todo o Pará, com o efetivo local, porém, em caso de necessidade de operações nos rios que demandem maior complexidade ou efetivo, pode ter apoio do efetivo da Companhia Independente de Polícia Fluvial (CipFlu) (Pará, 2001), caso solicitado, que possui circunscrição em todo o estado para a preservação da ordem pública nos rios paraenses, com o dever de realizar a ostensividade na área fluvial bem como nas comunidades ribeirinhas (Pará, 2018).

Tanto a Polícia Militar quanto a Civil podem contar com o apoio do Grupamento Fluvial (GFlu), que faz parte da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social (Segup), e tem como missão potencializar as ações das polícias estaduais, com fornecimento da logística de embarcações, pessoal, combustível e outros, para que as ações de prevenção e combate aos delitos fluviais, como a pirataria fluvial, tenham maior eficiência. Ressalte-se que é comum operações do GFlu serem integradas por órgãos federais e municipais, a fim de fortalecer o poder de ação (Pará, 2011).

## MÉTODO

Nesta pesquisa, optou-se por um estudo de natureza aplicada, pois se busca aproximação com uma problemática local que, segundo Perovano (2014), se propõe a buscar resultados práticos com aproveitamento para as organizações, porém limita-se a generalização dos dados. No que diz respeito ao objetivo, é do tipo exploratório e descritivo. Na pesquisa exploratória, a intenção é se aproximar do objeto em questão e alcançar os objetivos definidos, enquanto que a pesquisa descritiva, como o próprio nome sugere, busca descrever os dados, coletando informações específicas de um determinado fenômeno (Perovano, 2014). Quanto ao problema, foram aplicadas técnicas quantitativas em que se propôs a utilização de conhecimentos matemáticos para quantificar o objeto estudado (Günther, 2006). Por fim, quanto aos procedimentos técnicos, trata-se de um estudo do tipo documental, que analisa documentos oficiais; neste caso, foram utilizadas fontes secundárias, uma vez que receberam tratamento analítico em algum momento da pesquisa (Perovano, 2014).

## FONTES DA PESQUISA

As fontes documentais foram solicitadas aos órgãos competentes e autorizadas para fins acadêmicos. São consideradas fontes secundárias, por terem recebido tratamento analítico, sendo fornecido pela Secretaria Adjunta de Inteligência e Análise Criminal (Siac), contendo o total de 689 ocorrências constatadas no período de janeiro de 2017 a outubro de 2021. Foram também analisados documentos fornecidos pelo Grupamento Fluvial de Segurança Pública (GFlu), bem como seus respectivos boletins de ocorrência, com informações das ocorrências, como: local, ano, município, faixa de hora, dia da semana e outras; além de dados fornecidos pela *International Maritime Bureau* (IMB). Ressalta-se que os boletins de ocorrência foram analisados objetivando suprir termos imprecisos nos filtros da planilha fornecida pelo Siac, onde não era possível identificar a qual grupo de roubo pertencia o dado – se roubo a embarcação, estabelecimento ou residência ribeirinha.

## ANÁLISE DE DADOS

Para a análise dos dados, utilizou-se estatística descritiva, que é responsável por aplicar um conjunto de técnicas para descrever e sintetizar dados; portanto, utilizaram-se cálculos de percentuais com representações gráficas e tabelas (Morettin; Bussab, 2017).

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir dos dados analisados, constata-se que no período de janeiro de 2017 a outubro 2021 não houve registros de roubos relacionados à competência Federal no Brasil, pois segundo dados da *International Maritime Bureau* (IMB), organização sem fins lucrativos que atua no combate a todos os tipos de crimes e imperícias no mar a nível internacional, os últimos ataques no país ocorreram entre 2010 a 2014, conforme Tabela 1.

**TABELA 1**

**Quantidade de registro do crime de roubo a bordo de embarcação, de competência da Polícia Federal, por ano, local e tipo de roubo, no Brasil, no período de 2010 até junho de 2016.**

Quantidade	Ano	Local	Tipo de Roubo
2	2010	Mosqueiro – PA	Navio Fundeado
7	2010	Vila do Conde -PA	Navio Fundeado
1	2011	Vila do Conde -PA	Navio Fundeado
1	2011	Belém -PA	Navio Fundeado
1	2011	Belém -PA	Navio Fundeado
1	2012	Macapá- AP	Navio Fundeado
1	2013	Santos -SP	Navio Fundeado
1	2014	Mosqueiro-PA	Navio Fundeado

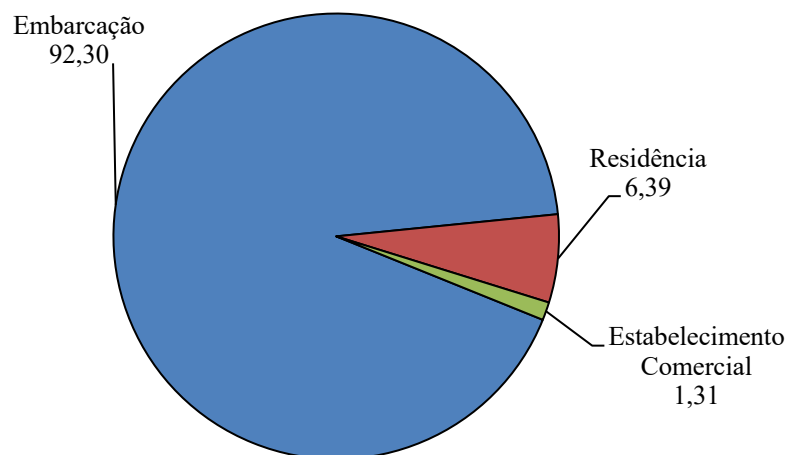
Fonte: Elaborado pelos autores, a partir dos dados do IMB (2018).

Na Tabela 1, é possível observar, no período de janeiro de 2010 até junho de 2016, a ocorrência de apenas 15 registros de roubo a bordo de embarcações, com ênfase no ano de 2010, onde 9 desses registros ocorreram em Mosqueiro e Vila do Conde, ambos no Pará. Na sequência, no período de janeiro de 2011 a dezembro de 2014, há 4 registros no Pará, sendo 3 em 2011 e 1 em 2014; ao passo que, em 2013, há um ataque em São Paulo (Porto de Santos) e outro no Amapá (Macapá) e suas adjacências, como Vila do Conde e Mosqueiro. Todos os registros ocorreram quando o navio estava fundeado (ancorado).

Por outro lado, ao analisar os dados disponibilizados pelo Siac, constata-se 689 casos de roubo (pirataria fluvial), de competência estadual, ocorridos a bordo de embarcações, em residências ou estabelecimentos ribeirinhos, no período de janeiro de 2017 a outubro de 2021. A Figura 2, a seguir, demonstra o percentual referente a cada um dos tipos investigados.

## FIGURA 2

Percentual de registros de roubo a bordo de embarcação e residência ribeirinha, no Pará, por local de ocorrência do crime, de 2017 a outubro de 2021.



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir dos dados do SIAC (2023).

Na Figura 2, fica evidente que a maioria dos casos registrados diz respeito a roubos a embarcações, que representam 92,30% do total, ao passo que 6,39% dos registros são de roubos a residências ribeirinhas e a menor parcela (1,31%) é de roubos a estabelecimentos comerciais ribeirinhos.

Dos 144 municípios do estado do Pará, 73 possuem acesso por rios, sendo que, por meio dos dados recebidos pelo Siac, 59 deles apresentaram registros de roubo a bordo de embarcações e roubos a residências ou estabelecimentos ribeirinhos. Ressalta-se que estão computados nesses estabelecimentos ribeirinhos tanto os comércios, que funcionam muitas vezes na própria residência dos moradores, quantos os postos flutuantes ou comércios às margens dos rios navegáveis.

Durante a análise exclusivamente pelas planilhas do Siac, as quais extraem dados dos boletins de ocorrência da polícia civil, verificou-se certa limitação para definir o local de ocorrência do roubo, pois existem variáveis com termos como “pirataria”, “pirataria fluvial” e “outros”, que não deixam claro a qual grupo pertence o registro – se roubo a residência ou a estabelecimento comercial ou se relacionado a embarcação. Por esse motivo, utilizou-se dados do GFlu, com acesso aos boletins de ocorrência impressos, para individualizar o grupo de roubo aos quais se enquadram os registros.

Nesse sentido, é importante adequar os dados de preenchimento do sistema de registros da polícia civil (Sisp), com dados e termos relacionados ao ambiente fluvial, a fim de evitar termos que dão margem a interpretações diversas e levam a um incoerente número de registros.

Também foram analisados dados inerentes à instauração de procedimentos pela polícia civil, a fim de verificar o percentual de investigações que, de fato, ocorreram após os registros pelos cidadãos comunicando fatos criminosos ao Estado: constata-se que cerca de 96,70% dos registros de ocorrência não geraram investigação policial e 5,76% deles deram origem à inquérito policial por portaria. Cerca de 0,43% foram instaurados em razão de apresentação de preso por prisão em flagrante e apenas 0,14% foram instauradas por auto de apreensão de adolescente em conflito com a lei.



### A “Pirataria Fluvial” na Amazônia: rastros para a segurança pública fluvial

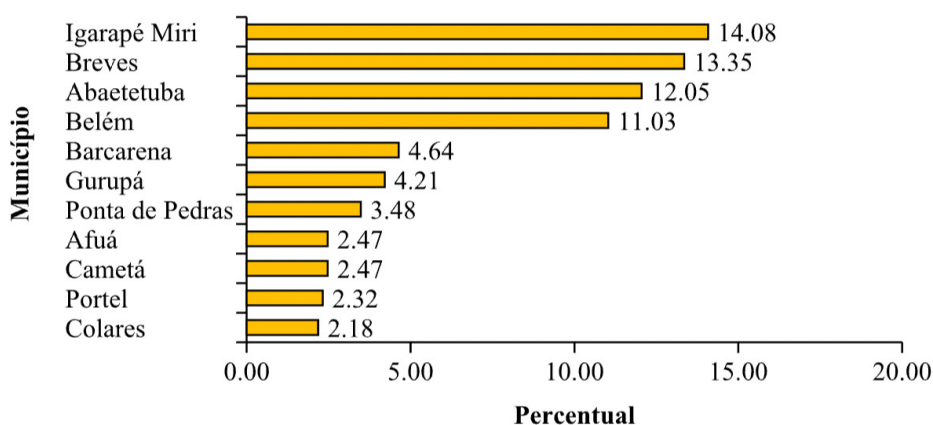
Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva,  
Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

Tais dados merecem destaque em razão do baixo índice de crimes efetivamente apurados, demonstrando à sociedade ineficiência da segurança pública contra os roubos nos rios, que continuam sem resposta diante do cidadão, sendo imperioso perquirir mais detidamente acerca das razões dos baixos índices de investigação, que, independentemente do motivo que possam estar atrelados a eles, como falta de estrutura logística, de qualificação profissional ou de efetivo, por exemplo, acabam gerando falta de confiança por parte do cidadão no aparato de segurança pública fluvial e podem servir de incentivo ao criminoso que não tem contra seus atos ilegais investigações efetivas. Esse pode ser também um dos motivos de quase 30% dos registros terem sido comunicados pela internet, por meio da delegacia virtual, em detrimento dos registros presenciais na unidade policial.

A Figura 3, abaixo, consubstancia dados relacionados aos 10 municípios paraenses que mais apresentaram registros de roubo a bordo de embarcações e roubos a residências/estabelecimentos ribeirinhos, a fim de serem identificados os municípios que mais merecem atenção do poder público pela quantidade de registros.

#### FIGURA 3

**Percentual dos 10 municípios com maior incidência de registros de roubo a bordo de embarcação e residência ribeirinha, no Pará, de 2017 a outubro de 2021.**



Fonte: Elaborado pelos autores, a partir dos dados do SIAC (2023).

Com base na Figura 3, constata-se que dos 59 municípios que tiveram incidência dos delitos em estudo, 10 deles são, juntos, responsáveis por mais de 70% das ocorrências dos crimes estudados no estado do Pará (489 registros no total). Dentre eles, Igarapé-Miri foi o que mais teve assentamento (14,08%), seguido por Breves (13,35%), Abaetetuba (12,05%), Belém, considerando seus distritos e ilhas (11,03%), Barcarena (4,64%), Gurupá (4,21%), Ponta de Pedras (3,48%), Afuá e Cametá (ambos com 2,47%) e Portel (2,32%).

Apesar de saltar aos olhos o percentual representativo em relação aos 10 municípios com mais registros, também merece destaque o percentual que os 4 primeiros municípios, juntos, representam, qual seja, mais de 50% das ocorrências lavradas nesses tipos de crimes, com ênfase ao primeiro lugar, que é o maior produtor e exportador de açaí do Pará (Brasil, 2019).

Na segunda posição no ranking dos municípios que mais apresentam registros, está Breves (13,35%), situado estrategicamente no ponto de ligação das principais rotas de navegação do Pará, que além de possuir intenso tráfego de embarcações regionais também navegam por seus rios inúmeras embarcações

oriundas do Amazonas, do Amapá e aquelas que ligam o Sul e Centro-Oeste do Brasil, através do Rio Tapajós, com destino à capital paraense e ao Porto de Vila do Conde, em Barcarena, rumo ao comércio exterior (Brasil, 2006).

O município de Abaetetuba, que possui 72 ilhas em seu território, está em terceiro lugar no ranking citado no parágrafo anterior, destacando o fato de Abaetetuba fazer limite territorial com o primeiro colocado Igarapé-Miri e com Barcarena, onde está situado o complexo portuário de Vila do Conde (Conab, 2019).

Em quarto lugar em número de ocorrências está a capital paraense e seus distritos de Mosqueiro, Outeiro e ilhas vinculadas, salientando que Belém recebe os mais diversos tipos de embarcações de carga e passageiros, possuindo portos e pontos de comércio às margens do rio, por exemplo, o Mercado Ver-O-Peso, que concentra diversos barcos regionais oriundos de vários municípios que movimentam produtos como o pescado, o açaí, hortaliças e outros (Leitão, 2013). Na Tabela 2, abaixo, foram ilustrados dados com a quantidade e o percentual dos registros por Região Integrada da Segurança Pública (Risp).

TABELA 2

**Quantidade e percentual de registros de ocorrência de roubo a bordo de embarcação e residência ribeirinha, no Pará, por RISP<sup>2</sup>, de 2017 a outubro de 2021.**

RISP	Quantidade	Percentual
<b>01<sup>a</sup> RISP</b>	<b>76</b>	<b>11,03</b>
02 <sup>a</sup> RISP	7	1,02
03 <sup>a</sup> RISP	51	7,4
<b>04<sup>a</sup> RISP</b>	<b>266</b>	<b>38,6</b>
05 <sup>a</sup> RISP	47	6,82
06 <sup>a</sup> RISP	2	0,29
<b>08<sup>a</sup> RISP</b>	<b>196</b>	<b>28,45</b>
09 <sup>a</sup> RISP	9	1,31
10 <sup>a</sup> RISP	5	0,73
11 <sup>a</sup> RISP	4	0,58
12 <sup>a</sup> RISP	22	3,19
14 <sup>a</sup> RISP	2	0,29
15 <sup>a</sup> RISP	2	0,29
<b>Total</b>	<b>689</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaborado pelos autores, a partir dos dados do SIAC (2023).

Os dados da Tabela 2 evidenciam que das 15 Risps existentes, apenas 3 se destacam pelo volume de ocorrências, representando quase 80% dos registros, quais sejam: a 4<sup>a</sup> Risp, com 38,6% das ocorrências; seguida da 8<sup>a</sup> Risp, com 28,45 e da 1<sup>a</sup> Risp, com 11,03%, fato que se coaduna com o princípio de Pareto, o qual dispõe que cerca de 80% dos efeitos surgem de apenas 20% das suas causas (Koch, 2016), indo ao encontro dos dados encontrados, pois cerca de 80% das ocorrências policiais registradas no estado inteiro foram produzidas por menos de 20% das cidades – 10 cidades entre as 59, exatamente. Com o

2 A Resolução Nº 185/12 - CONSEP aprovou a delimitação circunscricional das Regiões Integradas de Segurança Pública - RISP, no Sistema Estadual de Segurança Pública e Defesa Social - SIEDS, onde os municípios paraenses foram distribuídos em 15 regiões integradas.

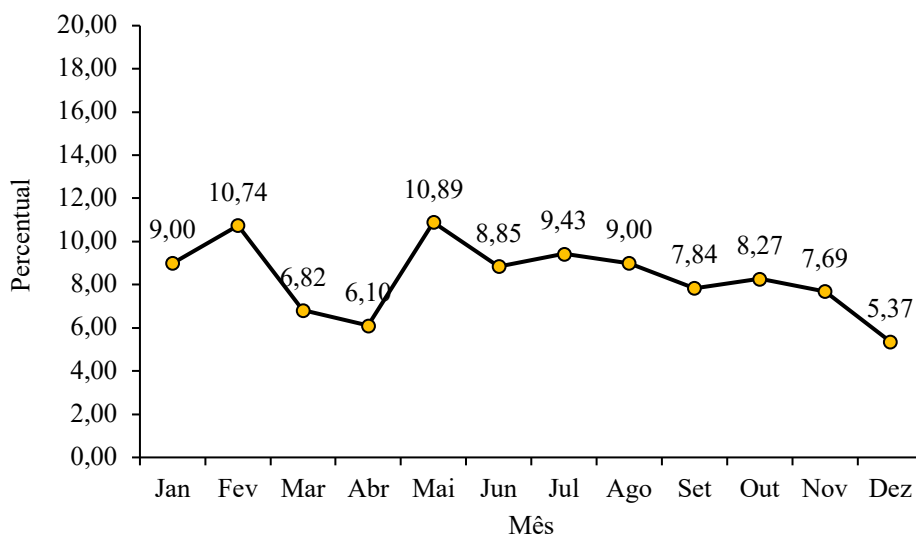
### A "Pirataria Fluvial" na Amazônia: rastros para a segurança pública fluvial

Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva,  
Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

intuito de caracterizar o perfil do crime, foram construídos dados relacionados ao mês de maior incidência do crime em questão (Figura 4).

#### FIGURA 4

**Percentual de registro de ocorrências de roubo a bordo de embarcação e residências/ estabelecimentos ribeirinhos, no Pará, por mês, de 2017 a setembro de 2021.**

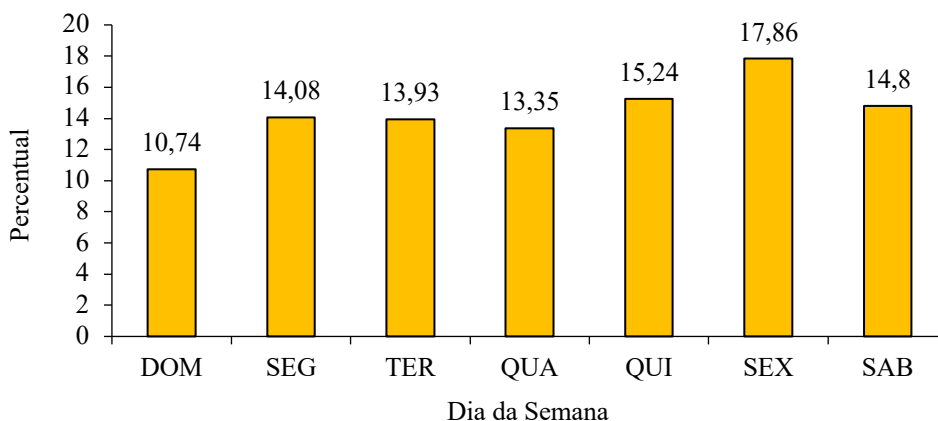


Fonte: Elaborado pelos autores, a partir dos dados do SIAC (2023).

Com base na Figura 4, observa-se que os meses com maior incidência foram maio (10,89%) e fevereiro (10,74%); seguidos dos meses com índices inferiores, porém elevados, que foram julho (9,43%), janeiro e agosto (9,00%), respectivamente. Foi realizada ainda a análise dos dados relativos aos dias da semana, observando-se como se comporta o crime em questão, conforme demonstrado na Figura 5.

#### FIGURA 5

**Percentual de registro de ocorrências de roubo a bordo de embarcação e residências/ estabelecimentos ribeirinhos, no Pará, por dia da semana, de 2017 a setembro de 2021.**



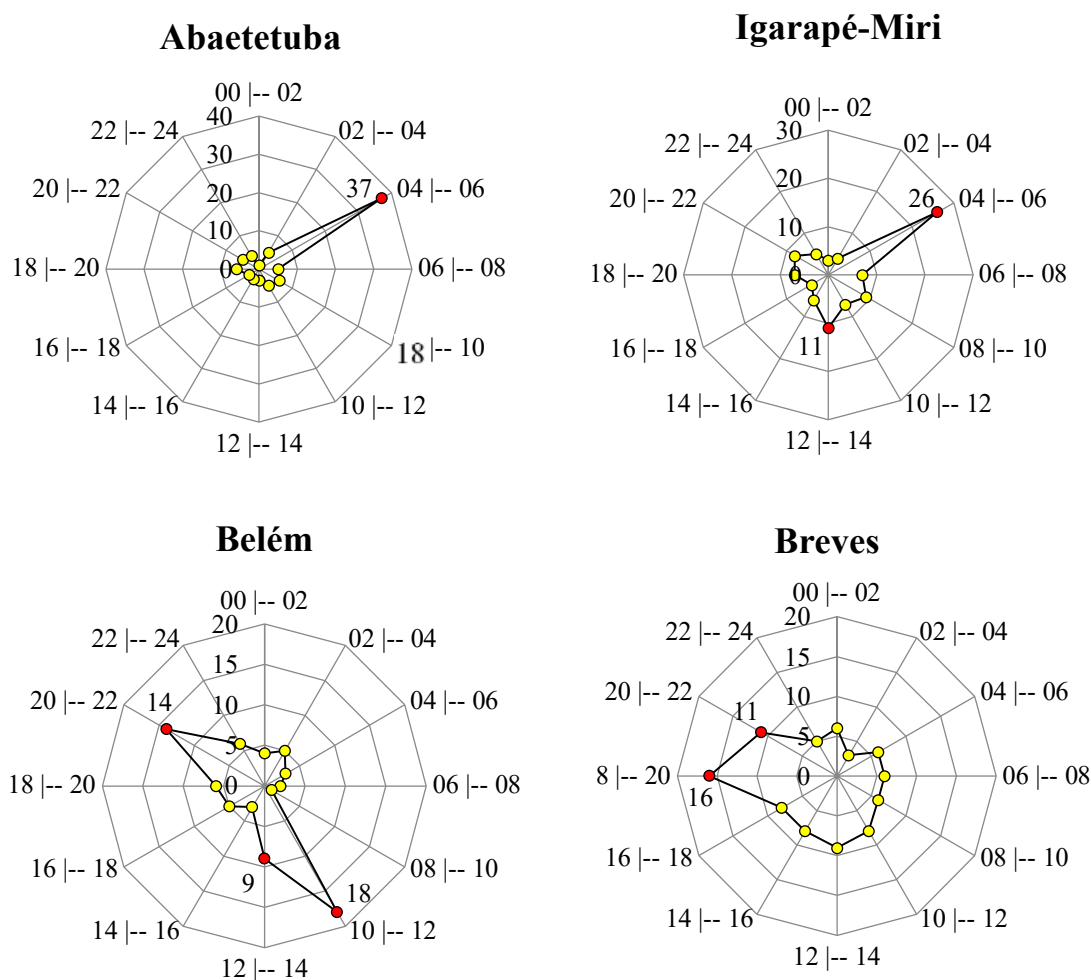
Fonte: Elaborado pelos autores, a partir dos dados do SIAC (2023).

De acordo com os dados consubstanciados na Figura 5, destaca-se com a maior incidência de delitos a sexta-feira, com 17,86% das ocorrências, seguida pela quinta-feira, com 15,24%; o sábado e a segunda-feira aparecem com o mesmo percentual de 14,8%; logo após, seguem os dois dias em que há menos relatos de ocorrências no estado: as quartas-feiras (13,35%) e os domingos, com o menor índice (10,74%).

Tais informações podem subsidiar ações preventivas de patrulhamento, em dias de maior incidência, ou cumprimentos de mandados de prisão, em dias de menor atividade criminosa, por exemplo. Outro dado que vem ao encontro da Figura 4, no sentido de ser relevante para o planejamento de ações de segurança pública, diz respeito aos horários que ocorreram esses delitos; para isso, realizou-se um recorte dos quatro municípios que mais tiveram incidência no período investigado, conforme ilustrado na Figura 6.

### FIGURA 6

Comparativo do percentual de registros de roubo a bordo de embarcação e residência ribeirinha, em Abaetetuba, Igarapé-Miri, Breves e Belém, por faixa de hora, de 2017 a 2021.



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir dos dados do SIAC (2023).

Os dados ilustrados pela Figura 6 são considerados de importância estratégica para a segurança pública, pois de um universo de 59 municípios que apresentaram crimes ora investigados, 4 deles (Igarapé-

### A “Pirataria Fluvial” na Amazônia: rastos para a segurança pública fluvial

Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva,  
Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

Miri, Breves, Abaetetuba e Belém) representam mais de 50% das ocorrências, sendo que 2 desses são limítrofes territorialmente e, inclusive, quando comparada a faixa de hora de ocorrência entre eles, nota-se que tanto em Igarapé-Miri quanto em Abaetetuba o horário de pico dos crimes são na faixa das 04 às 06 horas da manhã. Tal horário coincide com um grande fluxo de pequenas embarcações nos portos das cidades, movimentando cargas como aço e pessoas, por exemplo, sendo um grande atrativo para os criminosos.

Ao analisar os dados da capital paraense, nota-se que os horários das ocorrências são bem diferenciados dos municípios localizados na região do Baixo Tocantins (Abaetetuba e Igarapé-Miri), pois a faixa de hora em que mais ocorre os delitos em Belém é das 10 às 14 horas e das 20 às 22 horas. Já na cidade de Breves, os dados mostram que as maiores incidências criminais se dão, em primeiro lugar, das 18 às 20 horas, seguidas das ocorrências entre 20 e 22 horas. Portanto, com base nos dados analisados, conclui-se ser mais proveitoso para a administração pública trabalhar de forma inteligente seus recursos de logística e de pessoal, otimizando tempo e reduzindo custos em operações planejadas com base na referida estatística.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo busca caracterizar os crimes de roubo a bordo de embarcação e de roubo a residência e estabelecimentos ribeirinhos, ora tratados como “pirataria fluvial”, ocorridos no território paraense entre janeiro de 2017 a setembro de 2021, a fim de evidenciar dados concretos sobre eles e possibilitar ações de prevenção e repressão mais efetivas, contribuindo para a redução dos problemas nos rios do Pará e, conseqüentemente, para que os rios sejam mais atrativos para a economia e o desenvolvimento da sociedade.

Com base nos dados obtidos, evidencia-se inexpressivo número de investigações efetivamente realizadas, pois só foram instaurados menos de 7% do total de ocorrências registradas, inclusive cerca de 30% delas foram formalizadas pela internet através da delegacia virtual, sugerindo desinteresse ou impossibilidade da população em se deslocar até uma unidade policial.

Constata-se que, apesar de existirem 59 municípios com registros de crimes de interesse do presente estudo, mais de 70% das ocorrências aconteceram em apenas 10 deles, sendo importante destacar que os quatro municípios com maiores números de registros, a saber: Igarapé-Miri, Breves, Abaetetuba e Belém, representam mais de 50% do total de todas as ocorrências, e quase 80% delas estão concentradas em apenas 3 das 15 Risps existentes. A 4ª Risp aparece em primeiro lugar, com 38,6% das ocorrências, seguida da 8ª Risp, com 28,45%, e da 1ª Risp, em terceiro lugar, com 11,03%.

Outro dado de grande relevância para este estudo foi identificar a faixa de hora com maiores índices de criminalidade nos 4 municípios com maiores índices de crimes, onde Igarapé-Miri e Abaetetuba apresentam horários de incidência crítica semelhantes, o que pode se justificar por fazerem fronteira territorial e apresentarem realidades semelhantes, onde se destacam os registros na faixa das 04 às 06 horas da manhã. Belém, por sua vez, evidencia seu maior número de casos no período das 10 às 14 horas e das 20 às 22 horas; ao passo que Breves tem maiores incidências na faixa das 18 às 20 horas e das 20 às 22 horas.

Portanto, para a segurança pública, tais informações podem servir como instrumento para o direcionamento de ações mais conscientes e efetivas, evitando rondas e gastos desnecessários, planejando ações nos dias e horários mais relevantes, com ações de ostensividade, operações e cumprimentos de mandados mais coerentes.

Da mesma forma, essas informações podem contribuir para que proprietários de embarcações, trabalhadores e até mesmo passageiros possam se precaver, considerando os locais e horários com maior incidência de crimes, tomando, assim, medidas cautelares e preventivas, com o intuito de evitar ou mitigar esse tipo de ocorrência.

Diante das peculiaridades existentes no contexto da navegação e das comunidades ribeirinhas, sugere-se a criação de um boletim de ocorrência policial (B.O.P.) especializado para a realidade fluvial, onde devem constar variáveis capazes de descrever de forma objetiva os dados dos crimes praticados nesse ambiente, eliminando dubiedades de termos, por exemplo, “pirataria fluvial”, em que não se consegue definir o local do roubo, se na embarcação, na residência ou no estabelecimento ribeirinho, criando mecanismos facilitadores ao registrador, como fotos de tipos de embarcações, imagens de residências, estabelecimentos comerciais ribeirinhos, tipo de carga roubadas mais comuns nas embarcações, fotos de armas de fabricação caseira com os nomes conhecidos pela população ribeirinha e outras opções, assim como para o próprio ribeirinho, para que, ao final, se possa extrair informações seguras que contribuam para o aperfeiçoamento da gestão da segurança pública, com reflexos para a sociedade, que é justamente quem legitima a própria existência do Estado.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Silvana; ESCADA, Maria Isabel Sobral; ANDRADE, Pedro Ribeiro de; ALVES, Pedro Assumpção; PINHEIRO, Taíse Farias; PINHO, Carolina Moutinho Duque de; MEDEIROS, Líliam César de Castro; SAITO, Érika Akemi; RABELO, Tiago Nunes. **Da Canoa à Rabeta: estrutura e conexão das comunidades ribeirinhas no Tapajós (PA)**. Pesquisa de Campo jun./jul. 2009. Relatório Técnico de atividade de pesquisa do INPE nos Projetos PIME e GEOMA. São José dos Campos: INPE, 2009.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Obstáculos regulatórios ao transporte multimodal**. Brasília: Antaq, 2022. Ciclo de Estudos 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/RelatorioFinalMultimodalidade.pdf>. Acesso em: 1 jul. 2022.

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Ferrogrão – EF-170**. 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/ferrograo-ef-170>. Acesso em: 1 nov. 2021.

BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, p. 264-287, 2015.

BRASIL. Código Penal. **Decreto-Lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del2848.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm). Acesso em: 1 jul. 2022.

**A “Pirataria Fluvial” na Amazônia:  
rastos para a segurança pública fluvial**

Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva,  
Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

BRASIL. Decreto Nº 73.332, de 19 de dezembro 1973. Define a estrutura do Departamento de Polícia Federal e dá outras providências. Brasília/DF: **Diário Oficial da União**, Seção 1, p. 13119, 20 dez. 1973.

BRASIL. Senado Federal. Constituição da república federativa do Brasil. **Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico**, 1988.

BRASIL. Departamento de Polícia Federal. Instrução Normativa DPF Nº 2, de 5 de agosto de 1999. Disciplina a Organização e o Funcionamento das Atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências. Brasília/DF: **Diário Oficial da União**, 23 set. 1999. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=74598>. Acesso em: 8 dez. 2021.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Agência de Desenvolvimento da Amazônia – ADA. **Plano de Desenvolvimento Sustentável da Amazônia Legal**: estudos diagnósticos setoriais – PDSA 2005-2008. Belém: Agência de Desenvolvimento da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Organização dos Estados Americanos, 2006.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Plano Nacional de Logística Portuária 2019. **Projeção de demanda e carregamento da malha – Ano Base 2018**. 2019. Disponível em: [file:///C:/Users/manup/Downloads/2-8%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/manup/Downloads/2-8%20(1).pdf). Acesso em: 8 dez. 2021.

BRASIL. Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos. **Programa Abrace o Marajó**: Plano de Ação 2020-2023. Brasília: Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/mdh/pt-br/assuntos/noticias/2020-2/outubro/abrace-o-marajo-conheca-o-plano-de-acoes-do-programa-ate-2023/19.10.2020VersoFINALPlanodeAcaoAbraceoMARAJO20202023.pdf>. Acesso em: 1 nov. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Assessoria Especial de Comunicação. Ministério da Infraestrutura. Tarcísio: Ferrogrão é o principal projeto de transformação logística do país. **Gov.Br**, Assuntos, Notícias, 21 ago. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2021/8/tarcisio-ferrograo-e-o-principal-projeto-de-transformacao-logistica-do-pais>. Acesso em: 1 nov. 2021.

FIORATI, Jete Jane. A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e os Organismos Internacionais por ela criados. **Revista de informação legislativa**, 1997.

CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. **Boletim da Sociobiodiversidade**, Brasília, v.1, n.1, 2017.

CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. **Boletim da Sociobiodiversidade**, Brasília, v. 3, n. 4, 2019.

DEPIZZOLATTI, Bruno. **A pirataria contemporânea**. 2009. 63 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) – Centro Socioeconômico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

G1 PARÁ. Polícia registra mais de 90 ataques piratas a embarcações nos rios do Pará. **G1 Pará**, Belém, Notícia, 24 jul. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2020/07/24/policia-registra-mais-de-90-ataques-piratas-a-embarcacoes-nos-rios-do-para.ghtml>. Acesso em: 8 dez. 2021.

GODOY, Arlida Schmidt. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. Uma revisão histórica dos principais autores e obras que refletem esta metodologia de pesquisa em Ciências Sociais. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63, mar./abr. 1995.

GÜNTHER, Hartmut. Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão?. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, Brasília, v. 22, n. 2, p. 201-209, ago. 2006.

IMO. International Maritime Organization. **Resolution A.1025(26)**. Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships. Assembleia, XXVI Seção, 18 jan. 2010. (Adotada em: 2 dez. 2009, Agenda item 10).

KOCH, Richard. **A Revolução 80/20**: o poder da escolha: menos trabalho, menos preocupação, mais sucesso, mais diversão. 1 ed. Tradução: Cristina Sant'Anna. Belo Horizonte: Gutenberg, 2016.

LEITÃO, Wilma Marques. Ver-o-Peso: um mercado de coisas boas e belas. In: **Anais** do IV Colóquio Internacional sobre o Comércio e Cidade: uma relação de origem. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 26-28 mar. 2013.

MORETTIN, Pedro Alberto; BUSSAB, Wilton de Oliveira. **Estatística básica**. São Paulo: Saraiva Uni, 2017.

PARÁ. Decreto Nº 4.560, de 27 de março de 2001. Cria a Companhia Independente Tático Operacional, a Companhia Independente de Policiamento com Cães e a Companhia Independente de Polícia Fluvial como Unidades de Polícia Militar (UPM), integrantes da Polícia Militar do Pará. Pará/PA: **Diário Oficial do Estado do Pará**, 30 mar. 2001.

PARÁ. Decreto Nº 2.690, de 18 de dezembro de 2006. Homologa a Resolução Nº 002, de 7 de dezembro de 2006, do Conselho Superior da Polícia Civil, que aprovou o Regimento Interno da Polícia Civil do Estado do Pará. Pará/PA: **Diário Oficial do Estado do Pará**, 2006.

PARÁ. Decreto Nº 2.167 de 28 de agosto de 2018. Ativa, denomina e determina circunscrição de Unidades Operacionais de Polícia Ostensiva na Polícia Militar do Pará, bem como altera dispositivos do Decreto nº 1.017, de 4 de abril de 2014. Pará/PA: **Diário Oficial do Estado do Pará**, n. 33.690, p. 5, 30 ago. 2018.

PARÁ. Lei Nº 7.584, de 28 de dezembro de 2011. Dispõe sobre a Reorganização do Sistema Estadual de Segurança Pública e Defesa Social - SIEDS, e da reestruturação organizacional da Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social - SEGUP, e dá outras providências. Pará/PA: **Diário Oficial do Estado do Pará**, n. 32.066, 29 dez. 2011.

PENA, Rodolfo Alves. Transportes na era da Globalização. **Mundo Educação**, Geografia, Geografia Humana, Meios de Transporte, s.d. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/transportes-na-era-globalizacao.htm>. Acesso em: 7 dez. 2021.

PEROVANO, Dalton Gean. **Manual de Metodologia Científica para a Segurança Pública e Defesa Social**. Curitiba: Juruá, 2014.



## ARTIGO

### A “Pirataria Fluvial” na Amazônia: rastros para a segurança pública fluvial

Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva,  
Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

ROCHA NETO, Nelson. Piratas e Corsários na Idade Moderna. **Revista Eletrônica das Monografias do Curso de História da Universidade Tuiuti**, Paraná, 2009, 34 p.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil**: a companhia baiana de navegação a vapor (1839-1894). 2006. 340 p. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SCHAAN, Denise Pahl; MARTINS, Cristiane Pires (Orgs.). **Muito além dos campos**: arqueologia e história na Amazônia Marajoara. 1 ed. Belém: GKNoronha, 2010.

SPERANZA FILHO, Nelson. Pirataria Marítima: ameaça global. **PublicaDireito**, 2014. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=52fe8f09c95a49a4>. Acesso em: 30 dez. 2024.

VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135-157, 2012.

**A “Pirataria Fluvial” na Amazônia:  
rastros para a segurança pública fluvial**

Arthur do Rosário Braga, Emmanuelle Pantoja Silva,  
Clay Anderson Nunes Chagas e Sílvia dos Santos de Almeida

REVISTA  
BRASILEIRA  
DE **SEGURANÇA PÚBLICA**