

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC MARCELO REBELLO DE OLIVEIRA

A PATRULHA FLUVIAL NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Rio de Janeiro

2009

CC MARCELO REBELLO DE OLIVEIRA

A PATRULHA FLUVIAL NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CC Cláudio Luiz de Lima Martins

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2009

## RESUMO

A Amazônia Ocidental brasileira que tanto impressiona pelas suas dimensões e riquezas também chama a atenção pelo seu isolamento dentro do país e pelas suas peculiaridades. Também possui diversas vulnerabilidades, na qual se destaca a ação dos traficantes de drogas, que se aproveitam da grande extensão das fronteiras existentes na região e da dificuldade do Governo Federal em exercer o seu controle. Tais fatos, aliados aos inúmeros rios lá existentes e que facilitam a penetração da ilegalidade, tornam a região extremamente permeável à prática de ilícitos, principalmente pela via fluvial. Neste cenário, onde o rio assume importância capital para a população local, se insere a Patrulha Fluvial, atividade desenvolvida pela Marinha, que visa contribuir para a garantia dos interesses nacionais e a manutenção da soberania brasileira nesta região que tanto se ressentem da presença do Estado. Assim, percorrendo os diversos rios da região, os Navios Patrulha Fluviais cumprem as tarefas previstas para a atividade de Patrulha na Amazônia Ocidental brasileira, dentre as quais se destaca a fiscalização das leis e regulamentos nacionais, bem como procuram levar saúde e assistência social às populações ribeirinhas carentes desta área.

**Palavras Chaves:** Amazônia Ocidental. Patrulha Fluvial. Rio.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>A AMAZÔNIA OCIDENTAL.....</b>	<b>6</b>
2.1	Os rios amazônicos.....	6
2.2	Vulnerabilidades da Amazônia.....	8
2.3	O tráfico de drogas.....	9
<b>3</b>	<b>ASPECTOS DO DIREITO INTERNACIONAL.....</b>	<b>11</b>
3.1	Algumas atribuições legais.....	13
<b>4</b>	<b>PATROLHA NAVAL.....</b>	<b>15</b>
4.1	Algumas definições.....	16
4.2	A MB na Amazônia.....	17
4.3	A PATFLU na Amazônia Ocidental.....	18
4.4	Considerações finais.....	22
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>23</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>25</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O tema Amazônia tem estado presente na mídia nos últimos anos. Como se tem notícias, este assunto sempre despertou os mais variados interesses, uma vez que a região é dotada de características ímpares, tais como a vastidão da área, a existência de grandes florestas, a vasta diversidade da flora e da fauna, os índios, as riquezas minerais e a enorme quantidade de água, que contribuem para que a Amazônia seja um lugar misterioso e exótico (MIYAMOTO, 2008).

Além disso, devido à sua imensidão e ao seu vazio populacional, é uma região onde a fiscalização de qualquer ilícito se torna bastante problemática, exigindo vultosos recursos humanos e materiais. Como exemplo de tal situação, podemos citar os grandes produtores de drogas que, estabelecidos na Bolívia, no Peru e, principalmente, na Colômbia, se aproveitam desta situação, usando a Amazônia para trânsito de seus produtos, além da constante ação indiscriminada de madeireiros e de garimpeiros ilegais (VIDIGAL, 2002).

Acrescido a isto, observa-se que em nenhuma outra região do País o rio assume tão importante papel, pois lá “tudo parece viver e definir-se em função das águas: a terra, o homem, a história. Aqui, mais do que em qualquer outra parte, será acertado dizer que o rio condiciona, comanda e ritmiza a vida regional” (CARRETEIRO, 1987, p. 11-12). Desta forma, a navegação fluvial, representada por caudalosos rios, sendo a maioria deles navegáveis durante todo o ano, se transforma no principal meio de transporte da região (CARRETEIRO, 1987).

Neste contexto, surge a Marinha do Brasil (MB) que, principalmente com seus Navios Patrulha Fluviais (NPaFlu) exercendo a importante atividade de Patrulha Naval (PATNAV) na região, tem contribuído para a “garantia da manutenção da nossa soberania e do espírito de brasilidade na região”, por meio de uma eficaz e silenciosa tarefa de “Ação de Presença” (ELIA, 2000, p. 70).

Além disso, a PATNAV é o principal meio da MB para exercer a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos nas águas interiores, que englobam as atividades de repressão a ilícitos, como contrabando, o narcotráfico, a pesca ilegal e crimes ambientais. Porém, devido a competências específicas, a MB deve exercê-la em coordenação com outros órgãos federais (ASSIS, 2007).

Desta forma, o presente trabalho, cujos dados necessários foram obtidos por meio de uma pesquisa bibliográfica-documental, tem a intenção de analisar como é executada a

PATNAV na região da Amazônia, particularmente na sua porção ocidental, chamada de Amazônia Ocidental, bem como algumas outras atribuições relacionadas a esta atividade.

Para o desenvolvimento da presente monografia será realizado, de forma resumida, uma descrição da região da Amazônia Ocidental, a caracterização de alguns rios, comentadas algumas vulnerabilidades julgadas pertinentes, na qual se destaca o tráfico de drogas. Em seguida, serão abordados alguns aspectos do Direito Internacional e algumas atribuições legais. Finalmente, será definida a atividade de PATNAV, apresentado alguns conceitos afetos e exemplificado de que forma esta é realizada na região em lide.

Este trabalho reveste-se de elevada importância para a Marinha do Brasil e para a defesa da área como um todo, tendo em vista a crescente importância da Amazônia, como supracitado.

## 2 A AMAZÔNIA OCIDENTAL

Segundo Vidigal (2002, p. 82), a Amazônia, do ponto de vista geográfico, “é a área formada pela Bacia do Rio Amazonas, compreendendo porções do território do Brasil, Venezuela, Peru, Colômbia, Equador e Bolívia”. Dentro deste “gigante”, há a porção situada dentro do Brasil, a Amazônia brasileira propriamente dita, que conta com uma superfície aproximada de 3,5 milhões de km<sup>2</sup>, que significa nada mais, nada menos, do que 42% da área do País (JABORANDY JUNIOR, 2006).

Situada nesta porção brasileira, há a que chamamos de Amazônia Ocidental, que, segundo o Decreto-Lei n. 356, de 15 de agosto de 1968, é a que abrange as áreas dos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. Esta região compreende uma área geográfica superior a 2.100.000 km<sup>2</sup>, o que corresponde a cerca de um quarto do nosso território. Além disso, possui cerca de 5.726.000 habitantes<sup>1</sup>, o que representa somente 3% da população nacional. Assim, estes dados mostram que se trata de uma imensa área geográfica povoada por uma ínfima parcela de brasileiros (aproximadamente 2,7 hab/km<sup>2</sup>). Becker (2004) retrata que a região possui índices muito baixos de renda per capita e de desenvolvimento humano.

O Almirante Elia (2000) acrescenta, ainda, que a Amazônia Ocidental possui certas peculiaridades que a faz se destacar das demais regiões do nosso Brasil, tais como o seu próprio isolamento dentro do país (as capitais e municípios somente podem ser alcançados por meios fluviais e aéreos - quando da existência de aeroportos) e pelos seus baixos índices demográficos e de desenvolvimento socioeconômico.

### 2.1 Os rios amazônicos

Dentro destas peculiaridades, o rio assume papel primordial para a população local, pois é por meio deste que ela consegue sobreviver e se locomover. Isto fica bem claro na seguinte frase do ilustre amazonida<sup>2</sup> Leandro Tocantins: “Na Amazônia, o rio comanda a vida” (ELIA, 2000, p.72). De fato, como na região quase inexistem estradas, tudo depende dele. Só na Amazônia Ocidental são mais de 10.000 km de vias navegáveis, incluindo rios, igarapés, furos e lagos (ELIA, 2000). Além disso, são enormes as distâncias envolvidas entre

---

<sup>1</sup> Dados obtidos de acordo com o recenseamento realizado pelo IBGE no ano de 2007. Amazonas: 3. 221.939 hab; Acre: 655.385 hab; Rondônia: 1.453.756 hab; e Roraima: 395.725 hab. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem\\_final/tabela1\\_1.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem_final/tabela1_1.pdf)>. Acesso em: 30 jun. 2009.

<sup>2</sup> Pessoa que nasceu ou que habita na Amazônia (Dicionário Aurélio, 2004).

as cidades, como, por exemplo, de Manaus a Tabatinga são aproximadamente 860 milhas náuticas (MN), cerca de 7 dias de viagem (FONTOURA, 2007).

Neste contexto, se destaca o rio Solimões, que com seus afluentes, se constitui no principal complexo hidroviário da região. Além disso, realizam a importante função de via de penetração interiorana e de integração das áreas e comunidades ribeirinhas. Já no plano internacional, são também os responsáveis pela delimitação das nossas fronteiras, bem como de aproximação dos povos vizinhos da área norte-ocidental, pois é por meio deles que embarcações da Colômbia e do Peru conseguem atingir o Oceano Atlântico (ELIA, 2000).

Uma característica marcante dos rios amazônicos é a grande variação da amplitude de seus níveis, podendo, inclusive, interromper o trânsito de embarcações em certos trechos (LINS *et al.*, 2006). Isto se deve a intensidade e ao regime das chuvas caídas nas respectivas bacias fluviais que, por sua vez, podem estar localizadas tanto no hemisfério Norte quanto no Sul. Tal fato ocasiona estações chuvosas em períodos alternados do ano, fazendo com que os afluentes da margem direita do rio Solimões tenham um regime de água diferente dos situados na sua margem esquerda (CARRETEIRO, 1987).

Abaixo será descrito algumas características de cinco dos principais rios desta região:

a) Rio Solimões: Principal rio da Amazônia Ocidental. Nasce no Peru, com o nome de Amazonas e/ou *Marañón*, fluindo em direção ao território brasileiro onde, nas proximidades da cidade de Tabatinga, passa a ser denominado Solimões (TRISCIUZZI NETO, 2001). Mantém este nome até se encontrar com o rio Negro, nas proximidades de Manaus, onde juntos, passam a formar o rio Amazonas. Possui extensão de cerca de 880 MN, podendo ser navegado durante todo o período do ano (GEIPOT, 1994).

b) Rio Javari: Afluente da margem direita do Solimões. Nasce na Serra do Divisor, localizada entre o Brasil e o Peru, servindo, em grande parte, como fronteira natural entre estes dois países. Possui um curso total de cerca de 840 MN, dos quais somente 250 MN alcançáveis por navios de médio porte (até as proximidades da localidade de Palmeira do Javari) a partir do Solimões, em praticamente todo o ano (TRISCIUZZI NETO, 2001). Desemboca no Solimões, nas proximidades da cidade de Tabatinga, na região conhecida como Tríplice Fronteira (Brasil, Peru e Colômbia).

c) Rio Içá: Um dos afluentes mais importantes da margem esquerda do Solimões. Possui um comprimento em torno de 980 MN. Nasce nos Andes do Equador e inicia seu percurso sob o nome de *Putomayo*, o qual mantém até penetrar no território do Brasil, na localidade de Ipiranga, fronteira do Brasil com a Colômbia, onde passa a ser denominado Içá.



De Ipiranga até a sua foz no Solimões, possui um comprimento de cerca de 120 MN. É navegável praticamente durante todo o ano (TRISCIUZZI NETO, 2001).

d) Rio Japurá: Afluente também da margem esquerda do Solimões. Possui comprimento aproximado de 1.300 MN. Nasce no sul da Colômbia sob a denominação de *Caquetá*, passando ao nome de Japurá quando atinge o território brasileiro, nas proximidades da localidade de Vila Bittencourt. Possui cerca de 380 MN na parte brasileira (de Vila Bittencourt até a sua foz no Solimões). É conhecido pelos ribeirinhos como o “rio das surpresas”, pelo fato de não ter um regime de águas bem definido e por apresentar bancos de areia que surgem de forma inesperada no seu meio. É um rio largo, porém com pouca profundidade, apresentando um canal bastante sinuoso (TRISCIUZZI NETO, 2001). Por estes motivos, tem-se a informação que somente pode ser navegado por navios de médio porte, na totalidade da extensão brasileira, durante os períodos de cheia.

e) Rio Negro: Afluente da margem esquerda do Amazonas. Nasce na Colômbia, sob o nome de *Guainia*, fluindo em direção ao Brasil, onde passa a ser denominado de Negro. Possui cerca de 920 MN de extensão, das quais aproximadamente 660 MN em território brasileiro. O Negro possui trechos caracterizados pela presença de corredeiras e pequenas cachoeiras, o que o impede de ser navegado durante toda a sua extensão. Possui também, partes em que existem grandes lajes e pedras, o que torna difícil a navegação por navios de médio porte, principalmente durante o período de seca (TRISCIUZZI NETO, 2001). Tem-se o conhecimento de que os NPaFlu só tem navegado até as proximidades da foz do rio Branco.

Nesse sentido, conclui-se que a navegação nestes rios é muito influenciada pelo regime das águas (caso do Javari, Japurá, Içá e Negro), fato que contribui para que nem todos os rios consigam ser navegados em toda a sua extensão e durante todos os períodos do ano. No caso do rio Negro, a navegação é afetada ainda pela existência de pedras e quedas d'água. Além disso, as extensões dos rios amazônicos são de uma grandiosidade extrema.

## 2.2 Vulnerabilidades da Amazônia

As riquezas existentes na Amazônia, já há algum tempo, vêm despertando interesse e cobiça de diversos países, principalmente pela quantidade de madeira, minérios, biodiversidade, água, entre outras. Apesar de tão grandiosa diversidade e de seu valor estratégico, principalmente nas áreas de fronteira, a Amazônia Ocidental permanece sendo a mais vulnerável região de nosso País (ELIA, 2000). Becker (2004, p. 155) acrescenta, ainda,

que “a região é também marcada pela vulnerabilidade das fronteiras políticas com a Colômbia, Peru e Bolívia, considerando-se o narcotráfico, a lavagem de dinheiro [...]”.

Além disso, Oliveira (2002) elenca também como vulnerabilidades, as baixas densidades demográficas (já citadas), a complexidade do controle dos tráfegos aéreo, terrestre e fluvial e a fraca presença do Estado na região, principalmente nas regiões de fronteira. Para ele, “esses elementos, por si só, tornam a região amazônica vulnerável, tanto à manutenção da integridade territorial quanto à soberania nacional” (OLIVEIRA, 2002, p. 15).

### 2.3 O tráfico de drogas

Juntamente com o tema Amazônia, surge, na agenda internacional, a questão do narcotráfico, por representar uma constante ameaça à segurança interna dos países (MARTU, 2002). Além disso, o tráfico de drogas tem sido considerado como um dos principais elos da cadeia que constitui o crime organizado em nível mundial, sendo a América do Sul um dos principais focos desta questão, uma vez que nesta região encontram-se inseridos grandes produtores mundiais de drogas (JABORANDY JUNIOR, 2006).

Esta questão não tem passado despercebida no País, uma vez que a “Amazônia ocidental brasileira faz fronteira com os maiores produtores de cocaína do mundo” (MARTU, 2002, p. 82). O Brasil se vê inserido nesta questão, por ser considerado um país de trânsito (rota de distribuição), cujo destino final visa os mercados consumidores da Europa e dos Estados Unidos (OLIVEIRA, 2002); por ser um consumidor destas drogas; e também, por ser um importante fornecedor de precursores químicos para a produção de cocaína (MARTU, 2002).

A grande extensão das nossas fronteiras na região, aliada ao vazio demográfico existente, permitem que a Amazônia seja uma área propícia ao desenvolvimento das atividades ilícitas atinentes ao tráfico de drogas (MARTU, 2002). Jaborandy Junior (2006, p. 53) corrobora tal idéia, afirmando que “a imensidão da região, possibilita inúmeras opções, dificulta a execução da fiscalização e o combate aos narcotraficantes, apesar dos esforços que vêm sendo realizados pelos governos dos países amazônicos”.

Dentre as fronteiras existentes nesta área, particularmente as com a Colômbia e Peru são extremamente permeáveis pela via fluvial, facilitando em muito a penetração da ilegalidade, “o que exige uma Marinha moderna capaz de ativa vigilância nos rios” (BECKER, 2004, p. 70).

A região da Tríplice Fronteira Brasil-Colômbia-Peru, inserida dentro da Amazônia Ocidental, é apontada pelo Grupo de Pesquisa da Universidade Federal do Rio de Janeiro, denominado Grupo Retis de Pesquisa<sup>3</sup> (2000, *apud* JABORANDY FILHO, 2006), como uma das principais rotas de entrada de drogas no País. Para Becker (2004), esta região é caracterizada como sendo uma área em que há uma baixa densidade demográfica e uma concentração populacional em torno das cidades gêmeas<sup>4</sup> de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia), na qual pode ser observado, entre estas, um livre trânsito de pessoas e bens, legais e ilegais. Nesta região, em torno do Solimões, o tráfico de drogas é realizado tanto por via aérea quanto por via fluvial, além de que os traficantes utilizam o rio Javari para conduzir drogas peruanas até Tabatinga e Letícia (MARTU, 2002).

Assim, observa-se que a Amazônia Ocidental e, particularmente, a região da Tríplice Fronteira supracitada está inserida na problemática do tráfico de drogas. As grandes extensões da região e das fronteiras existentes, associadas ao vazio demográfico, mostram o quanto são permeáveis, o que facilita a ação dos traficantes. Além disso, estes vêm utilizando esta porção do nosso território como uma porta de entrada e um “corredor de exportação” das drogas para os grandes mercados consumidores, sendo o transporte realizado por vias aérea e fluvial.

---

<sup>3</sup>Grupo Retis de Pesquisas. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Disponível em: <<http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras/pesquisa/drogatblet.htm>>. Acesso em: 05 jun. 2009.

<sup>4</sup>Segundo Becker (2004, p.58) tratam-se de cidades vizinhas localizadas em cada lado fronteiro.

### 3. ASPECTOS DO DIREITO INTERNACIONAL

O Direito Internacional (DI) prevê três elementos essenciais à existência de um Estado: território, povo e governo. Dentro do território, encontramos os domínios terrestre, aquático e aéreo; e dentro do domínio aquático, o mar territorial e as águas interiores, onde se encontram situados os rios, os lagos, os canais marítimos e os mares internos (CAMPELLO, 1976). Desta forma, “o domínio fluvial do Estado é constituído pelos rios e demais cursos de água que, dentro de seus limites, cortam o seu território” (ACCIOLY, 2002, p. 267). Assim, pode-se deduzir que as águas de um rio existentes dentro do território brasileiro fazem parte do seu domínio fluvial.

Os rios podem ser classificados pelo DI em nacionais ou em internacionais (CAMPELLO, 1976), assim definidos:

a) Rios nacionais: São aqueles “localizados inteiramente dentro do território de um Estado” (ACCIOLY, 2002, p. 268), sendo considerados como integrantes ao regime jurídico do Estado o qual se encontram inseridos, por serem partes integrantes do seu território e, portanto, sujeitos à sua própria soberania (CAMPELLO, 1976). Além disso, “os Estados têm algumas obrigações em matéria de navegação, uso de suas águas, pesca e defesa dos meios ambientes” (ACCIOLY, 2002, p. 268). Embora os rios nacionais sejam partes integrantes do território de um Estado, tem-se admitido a sua livre navegação, em função do interesse que possam a vir a apresentar para o comércio e para a navegação internacional. No entanto, um Estado pode abri-lo ou fechá-lo de acordo com seus interesses (CAMPELLO, 1976). Todavia, caso decida fechá-lo, “não existe nenhuma norma internacional que obrigue o Estado a abrir um rio nacional à navegação internacional” (MELLO, 2004, p. 1297). Assim, verifica-se a extrema complexidade do tema.

Infere-se, então, que o Brasil tem plena soberania sobre seus rios nacionais, podendo autorizar ou não a sua navegação por embarcações de outros países, de acordo com seus interesses.

b) Rios internacionais: Podem ser contíguos, quando correm entre os territórios de dois Estados; ou sucessivos, quando atravessam os territórios de dois ou mais Estados (ACCIOLY, 2002). Seu regime jurídico encontra-se condicionado à soberania que um Estado exerça sobre ele (CAMPELLO, 1976). Para os rios contíguos, a soberania de cada Estado estende-se até a parte que lhe corresponda, de acordo com as linhas divisórias. Já no caso dos rios sucessivos, a soberania de cada Estado é total no trecho situado dentro do respectivo território (CAMPELLO, 1976).

Quanto à navegação nestes rios, a prática internacional contempla o livre trânsito, especialmente para os países ribeirinhos. Porém, nada impede que um Estado exerça jurisdição e poder de polícia nas partes situadas em seu território (CAMPELLO, 1976). Ainda segundo Campello (1976, p. 4), a interpretação brasileira para esta matéria

sempre foi no sentido de que a navegação nas partes dos rios que atravessam o território nacional pertença exclusivamente ao Brasil e que só a ele caberia, quando julgado oportuno, abri-la a outros ou todos os Estados, mediante ato unilateral ou acordo prévio.

Accioly (2002, p. 269) acrescenta que a “concessão da liberdade de navegação não implica, para o Estado que a dá, o abandono dos seus direitos de jurisdição e de polícia sobre os rios ou partes de rios assim abertos às bandeiras de outros Estados”. Há também o entendimento de que a “segurança do Estado pode, às vezes, determinar certas medidas, de caráter temporário, restritivas da liberdade de navegação” (ACCIOLY, 2002, p. 270). Porém, tais ações devem ser justificadas. Quanto aos navios de guerra estrangeiros, existe o juízo de que só podem ter acesso à navegação nestes rios, com prévia e expressa autorização do Estado soberano (CAMPELLO, 1976).

O direito de pesca nestes rios pertence exclusivamente ao Estado dentro de cujos limites a mesma se realize. Porém, na prática, é comum a assinatura de acordos visando listar os métodos de pesca permitidos e proibidos (ACCIOLY, 2002).

Segundo Mello (2004, p. 1301), no ano de 1978, “foi concluído, em Brasília, um tratado para a cooperação na Amazônia que consagra liberdade de navegação comercial nos rios da Amazônia, respeitadas a legislação fiscal e de polícia”. Este Tratado, denominado de Cooperação Amazônica, foi promulgado pelo Decreto Presidencial nº 85.050, de 18 de agosto de 1980.

Os rios internacionais são os que mais interessam no presente trabalho, visto que abrangem todos os citados no capítulo 2. Além disso, após a leitura dos parágrafos acima, deduz-se que os rios Solimões, Içá, Japurá e Negro podem ser classificados como sucessivos; e o rio Javari, como contíguo. Observa, também, que o Brasil tem plena soberania nas partes situadas dos rios sucessivos dentro do seu território, ao passo que, no caso dos contíguos, na porção dentro da linha divisória. A existência de um tratado de cooperação na região permite a livre navegação nestes rios, desde que observados as legislações brasileiras atinentes. Já os navios de guerra estrangeiros necessitam de autorização para tal, procedimento este que, segundo informações, já vem sendo cumprido pelas marinhas amigas.

### 3.1 Algumas atribuições legais

#### a) Poder de Polícia da MB

A MB vem executando atividades de patrulha nas hidrovias da Amazônia, em cumprimento às suas atribuições constitucionais, à legislação interna e aos tratados de cooperação nos quais o País seja signatário (BRASIL, 2008b). Uma das atribuições subsidiárias da MB é a de “implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, [...] nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual [...]” (BRASIL, 1999, art. 17, IV). Além disso, o Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, em seu art. 4, concede autorização a um Comandante de um navio em PATFLU utilizar, quando necessário, o armamento fixo de bordo para fazer com que uma embarcação “pare” para uma eventual inspeção. Este mesmo Decreto prevê, ainda, níveis de gradação para tal utilização, que podem variar desde tiros de advertência<sup>5</sup> até tiros diretos sobre a embarcação infratora (BRASIL, 2004a). Bezerra (2007, p. 31) observa que tais procedimentos, “nesse caso, não são medidas de caráter repressivo para o combate às atividades ilegais, mas procedimentos coercitivos para obrigar que a embarcação pare e seja inspecionada”.

Apesar destes embasamentos legais, ainda persiste certa dúvida em até que ponto este poder de polícia pode ser exercido por um navio em PATFLU. A Consultoria Jurídica-Adjunta do Comandante da Marinha, por meio da Manifestação nº 10/08 (2008b, p. 9), dá um entendimento favorável para esta questão afirmando que “quando houver uma forte suspeita da prática de um ato irregular a bordo de embarcação, a Autoridade Naval, [...], não deverá ficar inerte, devendo fazer valer o seu poder e coibir a ocorrência da prática delituosa”. A mesma Consultoria acrescenta, ainda, que:

ao ser constatada a ocorrência de um ilícito em uma embarcação, no Mar Territorial e nas águas interiores, essa poderá ser apresada e realizada a condução coercitiva das pessoas envolvidas, com o devido cuidado de lhes serem preservadas a integridade física e moral. Ato contínuo, os acusados deverão ser encaminhados, no porto, às autoridades judiciárias competentes, para as providências cabíveis (BRASIL, 2008b, p. 9)

Tal procedimento está de acordo com o previsto no artigo 301 do Código de Processo Penal (BRASIL, 1941), que estabelece que “qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito”. Neste caso, o infrator deverá ser entregue às autoridades policiais e

---

<sup>5</sup> É aquele efetuado com o propósito de chamar a atenção da do navio ou embarcação, demonstrando força, mas sem a intenção de acertar ou causar danos, sendo que os disparos não indicam o uso da força, mas a disposição iminente de empregá-la (BRASIL, 2004a).

ambientais para autuação, caso não haja representantes a bordo por ocasião da abordagem (BEZERRA, 2007).

Bezerra (2007), baseado na Carta de Instruções PATNAV nº 001/2006 do Comandante de Operações Navais, acrescenta ainda que, durante uma PATNAV, o Comandante de um navio poderá interceptar, parar, inspecionar e apresar uma embarcação envolvida na prática de ilícitos nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), devendo, no entanto, encaminhá-las à autoridade competente.

Polícia Federal (PF): Órgão federal diretamente subordinado ao Ministério da Justiça, que possui como atribuição constitucional, dentre outras, a prevenção e repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins no País. Além desta atribuição, a PF também é responsável por exercer as funções de polícia marítima, aérea e de fronteiras (BRASIL, 1988, art. 144, 1º, II e III). Sua ação no combate ao tráfico de drogas é executada por meio da Divisão de Repressão de Entorpecentes com apoio da unidade de inteligência da própria PF, podendo, teoricamente, coordenar a cooperação com as polícias civis e militares estaduais e, eventualmente, com as Forças Armadas (PROCÓPIO, 2005); e

b) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA): Autarquia federal vinculada ao Ministério do Meio Ambiente que é responsável por exercer o poder de polícia ambiental. Além disso, este Instituto também é responsável por conceder autorização para uso dos recursos naturais e pela fiscalização, monitoramento e controle ambiental (BRASIL, 1989).

Assim, observa-se que a MB tem plena competência durante o exercício da atividade de PATFLU, com base na legislação em vigor, para exercer e desenvolver as atividades de poder de polícia administrativa visando coibir atividades ilegais nos rios da Amazônia. Entretanto, deverá, assim que possível, entregar os infratores às autoridades competentes, como por exemplo, a Polícia Federal e o IBAMA, que possuem atribuições específicas dentro da legislação brasileira.

Além disso, em recente palestra realizada na Escola de Guerra Naval, no mês de julho do corrente ano, pelo Chefe do Estado Maior da Defesa do Brasil Almirante Prado Maia, o mesmo relatou que a Lei Complementar nº 97 encontra-se em revisão e que é intenção da MB incluir, para as atividades de PATNAV, o mesmo poder de polícia já conferido ao Exército Brasileiro no art. 17A, inciso IV, da mesma Lei (FARIA, 2009).

## 4 PATRULHA NAVAL

A atividade de Patrulha Naval (PATNAV) surgiu no nosso país no ano de 1955, por meio da Lei nº 2.419, sob o título de Patrulha Costeira. Esta Lei instituía este serviço, que ficava diretamente subordinado ao então Ministério da Marinha, e tinha como atribuição básica “defender, em colaboração com o Serviço de Caça e Pesca, do Ministério da Agricultura, a fauna marítima, a flora aquática e fiscalizar a pesca, no litoral brasileiro” (BRASIL, 1955).

Posteriormente, no ano de 2004, por meio do Decreto Presidencial nº 5.129, surge a denominação Patrulha Naval em substituição ao termo Patrulha Costeira, agora sob a responsabilidade do Comando da Marinha, com a seguinte finalidade:

[...] implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em águas jurisdicionais brasileiras, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil (BRASIL, 2004a, art. 1º).

A Doutrina Básica da Marinha (DBM) (2004b) complementa esta finalidade atribuindo aos meios navais e aéreos a condução destas atividades. Também estabelece três atribuições básicas, plenamente aplicadas na região de que trata o presente trabalho, a saber: fiscalizar as áreas sob jurisdição brasileira, referente à passagem inocente de navios mercantes, ao trânsito de navios de guerra e de Estado e ao cumprimento da legislação nacional; auxiliar a fiscalização da preservação dos recursos do mar e águas interiores; e colaborar com os serviços de repressão aos crimes transnacionais. Além disso, a mesma DBM (2004b) também estabelece que a PATNAV contribua, ainda, para as seguintes atividades:

- salvaguarda da vida humana no mar;
- segurança da navegação aquaviária;
- assistência cívica e social;
- assistência hospitalar de populações ribeirinhas na Região Amazônica; e
- apoio aos órgãos governamentais responsáveis pelas atividades de: fiscalização da pesca; proteção ambiental; prevenção e repressão ao contrabando, ao narcotráfico, ao terrorismo, aos demais ilícitos penais praticados em embarcações, plataformas ou ilhas artificiais; e fiscalização dos regulamentos aduaneiros, imigratórios e sanitários.

A Lei Complementar (LC) nº 97, de 9 de junho de 1999, em seu artigo 17, estabelece algumas atribuições subsidiárias particulares para a MB, dentre as quais se destaca:

[...] prover a segurança da navegação aquaviária; implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, [...] nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária,



em razão de competências específicas; cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, [...] águas interiores [...], na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução [...] (BRASIL, 1999, art. 17, II, IV e V).

Assim, pode ser observado que algumas atribuições constantes na LC 97/99 já haviam sido citadas por ocasião dos comentários atinentes à DBM, fato que dá a esta o amparo legal. Também pode-se notar que a gama de tarefas previstas para a atividade de PATNAV é bem vasta, estando inclusas desde atribuições militares propriamente ditas, até ações de caráter cívico-sociais, passando também, de forma exclusiva na região, pela assistência hospitalar. Além disso, a MB, como atribuição básica da PATNAV, também deverá colaborar com órgãos federais tais como o IBAMA e a PF, entre outros, na repressão a crimes federais.

A estrutura da MB para o exercício da atividade de PATNAV é composta pelo Comando de Operações Navais, órgão de comando mais elevado, e pelos Distritos Navais (DN), que têm uma atuação mais direta, visando uma melhor coordenação e desenvolvimento das ações (GUSMÃO, 2007).

A PATNAV, quando efetuada em hidrovias interiores (Bacia Amazônica e do rio Paraguai), recebe a denominação de Patrulha Fluvial (PATFLU) (SANTOS, 2008), termo que passará a ser empregado devido à área de abrangência a que este trabalho se propõe.

#### 4.1 Algumas definições

Após ser descrita a atividade de PATNAV e algumas de suas atribuições, seguem-se duas outras definições pertinentes:

a) Ação de Visita e Inspeção (AVI): é aquela que possui caráter militar e que pode ser desenvolvida de acordo com as leis brasileiras e de forma rotineira. Visa, nas águas interiores, entre outros aspectos, exercer a soberania nacional e colaborar com os serviços que objetivam a fiscalização da preservação dos recursos existentes, além de contribuir com os serviços de repressão ao contrabando, ao descaminho e ao comércio ilícito (SANTOS, 2008). Além disso, é por meio da AVI que são realizadas as verificações pertinentes nas embarcações que, por ventura, são abordadas pelos NPFLu; e

b) Grupo de Visita e Inspeção (GVI): é aquele constituído por militares pertencentes aos navios da MB, adestrados para efetuarem a abordagem, inspeção e, quando necessário, apresamento de uma embarcação numa única ação (SANTOS, 2008).

Segundo Santos (2008, p. 31), “a Patrulha Fluvial e a Ação de Visita e Inspeção somente podem ser realizadas empregando um Grupo de Visita e Inspeção”.

#### 4.2 A MB na Amazônia

A MB está presente na Região Amazônica desde o ano de 1728, por meio da criação da Divisão Naval do Norte, situada, à época, em Belém do Grão-Pará. O objetivo da criação desta seria o controle do acesso de navios ao Rio Amazonas (ELIA, 2000).

Posteriormente, com o intuito de garantir o exercício da soberania e dos interesses nacionais na região da Amazônia Ocidental, o então Imperador D. Pedro II (1825-1891) decide criar, no ano de 1868, a Flotilha do Amazonas, com sede na Capital da província de mesmo nome. Sua missão seria policiar as fronteiras fluviais com as repúblicas vizinhas, e garantir o cumprimento, pelas embarcações estrangeiras, dos regulamentos fiscais vigentes, a fim de garantir os interesses do Império na região<sup>6</sup>.

Com isso, conclui-se que a MB tem estado presente na Amazônia desde o século XVIII e, particularmente na sua porção ocidental, a partir do século XIX. Nota-se, também, que, desde aquela época, já existia a preocupação em relação à atividade de Patrulha naquela região.

A área da Amazônia Ocidental é de responsabilidade (jurisdição) do Comando do 9º Distrito Naval (Com9DN), a quem cabe o propósito de contribuir para o cumprimento das tarefas de responsabilidade da MB na região. Dentre estas tarefas, destaca-se a de acompanhamento do tráfego fluvial; o controle das atividades relacionadas com a segurança da navegação fluvial e lacustre; e a coordenação e o controle das atividades de PATFLU, Inspeção Naval e Socorro e Salvamento nas hidrovias interiores<sup>7</sup>.

Para a realização destas atividades na região em lide, a nossa MB conta, atualmente, com cinco Navios Patrulha Fluviais (NPaFlu), sendo dois da Classe “Pedro Teixeira” e três da Classe “Roraima”, todos da década de 70 e de construção nacional, projetados exclusivamente para operarem no eixo estratégico Manaus-Tabatinga e, particularmente, nos rios de penetração de nossa fronteira ocidental. Além disso, a MB também dispõe na região de três Navios Assistência Hospitalar (NAsH), sendo dois da Classe

---

<sup>6</sup> Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/flotam/historic.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2009.

<sup>7</sup> Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/com9dn/missao.htm>>. Acesso em: 17 jun. 2009.

“Oswaldo Cruz” e o Dr. Montenegro<sup>8</sup>. Juntos estes navios compõe o inventário de meios do Comando da Flotilha do Amazonas (ComFlotAM), cuja principal área de operações engloba:

o eixo estratégico Amazonas-Solimões, a partir da cidade de Parintins, início das águas sob jurisdição do Com9DN, até a fronteira Ocidental em Tabatinga, ambas no Estado do Amazonas e seus principais tributários, cujas nascentes originam-se dos vizinhos Andinos e Caribenhos<sup>9</sup>.

Como se pode observar, trata-se de uma imensa área de atuação que engloba diversos rios e conta com uma grandiosa malha fluvial<sup>10</sup>. Somado-se a isto, a MB conta com apenas cinco NPFLU para exercerem todas as atividades atinentes a atividade de PATFLU na Amazônia Ocidental.

#### 4.3 A PATFLU na Amazônia Ocidental

Diante dessa enorme área e de tão extensa bacia hidrográfica, os navios da MB, em especial os NPFLU, têm estado presente na região por meio de uma constante e silenciosa tarefa de “Ação de Presença” (ELIA, 2000).

Estes, de forma diuturna, percorrem mensalmente os diversos rios da região, em especial os citados no capítulo 2, com o intuito de controlar o trânsito de embarcações. Durante estas comissões, os NPFLU realizam tarefas de PATFLU visando à garantia dos interesses brasileiros e à manutenção da soberania nacional nas fronteiras vivas da Amazônia Ocidental, e os NASH, atividades de assistência hospitalar às comunidades ribeirinhas da região (ASSHOP)<sup>11</sup>. Abaixo será descrito, com maiores detalhes, algumas atribuições e contribuições da tarefa de patrulha na Amazônia Ocidental, associadas a algumas particularidades desta região:

##### a) Trânsito de navios estrangeiros:

Estes navios, especialmente os Colombianos e Peruanos, merecem comentário especial. Devido à geografia da região e, principalmente, a localização e o curso dos rios, frequentemente precisam singrar por nossas águas territoriais de modo a poderem alcançar pontos em seus territórios. Assim, constantemente podemos observar navios colombianos pelos rios Solimões, Japurá e Içá e; e peruanos pelos rios Solimões e Javari (ELIA, 2000).

<sup>8</sup> Navio cedido por meio de um contrato de uso firmado entre a MB e o Governo do Estado do Acre. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/flotam/historic.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2009.

<sup>9</sup> Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/flotam/area.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2009.

<sup>10</sup> Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/flotam/area.htm>>. Acesso em: 15 jul. 2009.

<sup>11</sup> Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/flotam/area.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2009.

Cabe ressaltar que existem, em vigor, memorandos de entendimento entre estes países e o Brasil, que estabelecem regras operacionais a cerca de tais trânsitos. Além disso, já foi comentado no capítulo 3 que estes navios necessitam de autorização para singrarem pelas porções situadas em nosso território, e que se tem a informação de que este procedimento já vem sendo cumprido pelas marinhas amigas, onde o Comando do 9º DN é informado, quase sempre de forma tempestiva, da previsão de possíveis trânsitos destes navios nas AJB da região. Tal informação é repassada aos NPaFlu que por ventura se encontrem em comissão nos rios envolvidos, visando confirmar referido trânsito. Todavia, não se pode esquecer, conforme comentado também no capítulo 3, que o Brasil tem total soberania nestes rios, podendo restringir a sua navegação quando julgado oportuno, desde que devidamente justificado.

b) Segurança da navegação aquaviária:

Trata-se de uma das tarefas subsidiárias atribuídas à MB (BRASIL, 1999, art. 17, II). Inserida nesta tarefa encontramos a atividade de Inspeção Naval (IN), que pode ser definida da seguinte forma:

atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio (BRASIL, 1997, art. 2, VII).

Assim, depreendemos que esta atividade possui três pontos principais: salvaguarda da vida humana, segurança da navegação e prevenção da poluição ambiental. Todavia, estas atividades são prioritariamente exercidas pelas Organizações Militares (OM) componentes do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), que, na MB, são as Capitânicas, Delegacias e Agências Fluviais. Porém, nada impede que um navio realizando atividade de PATFLU exerça esta atividade, desde que possua pessoal qualificado e a critério dos Comandantes de DN (BRASIL, 2006). Santos (2008), acrescenta, ainda, que esta atividade deverá ser realizada por um dos integrantes do GVI dos NPaFlu.

As especificidades da Amazônia, tais como dimensão da malha hidroviária, cerca de 10.000 km de vias navegáveis (ELIA, 2000) e número de embarcações que a utiliza, aproximadamente 26.000 regularizadas e 5.000 clandestinas<sup>12</sup>, dificultam o exercício de tal atividade pelas OM do SSTA. Por isto e outros fatores, os NPaFlu subordinados ao

<sup>12</sup>AGÊNCIA FOLHA (Brasil). Folha Online. Excesso de passageiros é uma das principais causas de acidentes com barcos em rios. Disponível em: < <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u398530.shtml>>. Acesso em: 11 jul. 2009.

ComFlotAM também realizam constantemente esta atividade na Amazônia Ocidental<sup>13</sup>, seja por meio de tripulante próprio qualificado para tal ou transportando inspetores das Capitânicas/Delegacias e Agências da região.

c) Colaborar com os serviços de repressão aos crimes transnacionais.

Já foi apresentado no capítulo 2 a problemática e a intensidade do tráfico de drogas na região da Amazônia Ocidental, principalmente na área da tríplice fronteira. No mesmo capítulo, também foram elencadas as riquezas existentes na região, como, por exemplo, a biodiversidade e quantidade de madeira existente. Já o capítulo 3 apresenta algumas das tarefas afetas, legalmente, a alguns órgãos federais. O Almirante Kleber<sup>14</sup> (2007, *apud* BEZERRA, 2007) reitera a necessidade rotineira de cooperação com órgãos federais na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Além disso, tem-se a informação que o Comando do 9º DN possui convênio com o IBAMA, com a PF e com a Receita Federal, com o propósito de embarcar agentes daqueles órgãos durante as PATFLU, a fim de contribuir com a fiscalização em suas respectivas áreas de atuação.

Desta forma, a participação da MB durante uma PATFLU, nesta atribuição, tem sido a de apoio, principalmente transportando funcionários do IBAMA, da PF e da Receita Federal (RF). Porém, podem ocorrer situações nas quais os navios possam vir a encontrar casos de ilegalidade na esfera de competência de tais órgãos e não dispor a bordo de funcionários desses. Em tais situações, a MB deverá realizar a apreensão da embarcação, bem como a detenção dos suspeitos, devendo entregá-los-os à instituição que possuir o respectivo poder de polícia (BRASIL, 2006).

Como exemplo de colaboração, podemos citar recente operação conjunta realizada com o IBAMA e a RF em ações de patrulha nos rios Negro e Branco<sup>15</sup>. Nesta operação<sup>16</sup>, que contou com a participação de dois NPFLU e um helicóptero da MB, foram identificados um laboratório de biologia pirata, extração ilegal de areia e pesca predatória.

---

<sup>13</sup>Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/flotam/area.htm>>. Acesso em: 15 jul. 2009.

<sup>14</sup>ASSIS, Kleber Luciano de. A Marinha do Brasil - Aspectos Estratégicos. Rio de Janeiro, 2007. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 5 mar. 2007.

<sup>15</sup>Afluentes da margem esquerda do rio Negro (CARRETEIRO, 1987).

<sup>16</sup>Disponível em: [http://www.mar.mil.br/menu\\_h/noticias/com9dn/marinha\\_receita\\_federal\\_e\\_ibama\\_atuam\\_conjuntamente/marinha\\_receita\\_federal\\_e\\_ibama\\_atuam\\_conjuntamente.html](http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/com9dn/marinha_receita_federal_e_ibama_atuam_conjuntamente/marinha_receita_federal_e_ibama_atuam_conjuntamente.html) e [http://www.obeabadosertao.com.br/v3/receita\\_ibama\\_e\\_marinha\\_multam\\_hotel\\_amazonense\\_\\_1848.html](http://www.obeabadosertao.com.br/v3/receita_ibama_e_marinha_multam_hotel_amazonense__1848.html). Acesso em: 14 jul. 2009.

No meio do ano passado foi assinado um Memorando de Entendimento entre os governos do Brasil, Colômbia e Peru, no qual se propõem a combater às atividades ilícitas nos rios fronteiriços e/ou comuns da região. Diversas ações estão previstas neste documento, na qual podemos citar, dentre outras, o controle do trânsito de embarcações, o intercâmbio de informações afetos a estes crimes, a intensificação do intercâmbio de experiências, além da capacitação dos órgãos de cada país, visando o desenvolvimento de aspectos operacionais pertinentes. Este memorando também prevê que as ações do lado brasileiro serão executadas pela MB, Exército Brasileiro e PF (BRASIL, 2008a).

d) Assistência hospitalar de populações ribeirinhas na Região Amazônica.

Esta é uma atividade que a PATNAV deverá contribuir especificamente na Região Amazônica, onde, segundo Elia (2000, p. 84), há “um grande vácuo da presença do Estado na expressão psicossocial do Poder Nacional”, o que torna a população local menos assistida.

As elevadas distâncias dos centros urbanos, a inexistência de serviços de saúde, públicos ou privados, a falta de cultura de higiene nas populações, a ausência de atividades econômicas estáveis e lucrativas, e a inexistência de infra-estrutura de saneamento básico (água potável e esgoto tratado) contribuem, em muito, para as precárias condições de saúde da população ribeirinha<sup>17</sup>.

Desta forma, os navios da MB levam assistência hospitalar ou cívico-social aos mais longínquos cantões do País, constituindo um importante vetor de integração nacional. Conforme já citado anteriormente neste capítulo, a MB possui três NAsH na região. Porém, devido as especificidades da região, tem-se a informação que os NPFLu, apesar de disporem de poucos equipamentos médicos, também contribuem para o alcance deste propósito durante as comissões de PATFLU, prestando atendimento médico básico. Como exemplo desta atividade na região, podemos citar recente patrulha realizada pelo NPFLu Roraima nos rios Solimões, Javari e Içá (missão “PATFLU Tabatinga II”), onde houve 29 consultas médicas, além da distribuição de medicamentos, material de higiene bucal, roupas e brinquedos às crianças<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/asshop/historic.htm>>. Acesso em: 16 jul. 2009.

<sup>18</sup> Disponível em:< [https://www.mar.mil.br/menu\\_h/noticias/com9dn/NavioPatrulhaFluvialRoraimarealiza\\_comissaoPATFLUtabatingaII.htm](https://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/com9dn/NavioPatrulhaFluvialRoraimarealiza_comissaoPATFLUtabatingaII.htm)>. Acesso em: 16 jul. 2009.

#### 4.4 Considerações finais

Já foi citado anteriormente que a PATFLU e a AVI somente poderiam ser desenvolvidas por militares componentes de um GVI. Também foi comentado que a atividade de IN, embora seja uma atividade atinente as OM do SSTA, poderiam ser realizadas pelos tripulantes dos navios, desde que adestrados e integrantes do GVI.

Santos (2008) ressalta que as atividades de IN e a AVI são completamente distintas, pelo fato da primeira ser de caráter militar, enquanto a segunda ser de cunho administrativo, além de possuírem diferentes atribuições, conforme já descrito. Também salienta que a atividade de PATFLU é bastante ampla, englobando as atividades de IN e AVI.

## 5 CONCLUSÃO

A Amazônia Ocidental é uma vasta área geográfica, possuindo algumas particularidades que a faz se distinguir das demais regiões do nosso País, tais como baixos índices de densidade demográfica, de desenvolvimento humano e de renda per capita. Além disso, a inexistência de infraestrutura rodoviária faz com que os diversos municípios da região só possam ser alcançados por via fluvial.

Por conta disso, vimos que o rio passa a ter vital importância para a população ribeirinha, pois é por ele que ela consegue se locomover e sobreviver. Assim, estes congregam comunidades, além de serem vias de penetração interiorana. Dentro deste enorme complexo hidroviário, que conta com aproximadamente 10.000 km de vias navegáveis, se destacam os rios internacionais Solimões, Javari, Içá, Japurá e Negro. Porém, estes rios possuem a característica marcante da forte variação de amplitude de seus níveis, o que contribui para a impossibilidade de navegação em certos trechos durante alguns períodos do ano pelos navios da MB. Nos rios da região também observamos um constante fluxo de embarcações, inclusive militares, de países vizinhos, fato apoiado pelo Brasil ser signatário de um tratado que prevê a livre navegação nestes. Entretanto, o País tem plena soberania nas porções situadas em seu território, devendo, no entanto, fazer cumprir todos os regulamentos fiscais e de polícia em vigor.

As diversas riquezas da região despertam cobiça e interesse de diversas Nações. Devido à pequena presença do Estado na região, a Amazônia Ocidental pode ser considerada a área mais vulnerável de nosso País, onde pode ser observada a presença de diversas atividades ilícitas, principalmente o tráfico de drogas. A região da Tríplice Fronteira (Brasil, Colômbia e Peru) e do rio Javari são muito utilizadas pelos traficantes, que se aproveitam do difícil controle do tráfego fluvial.

A MB, presente na região desde o século XIX, tem auxiliado a fiscalização e o cumprimento de leis e regulamentos nacionais, por meio da atividade de PATFLU que, surgida no ano de 1955, engloba tanto tarefas militares quanto civis, como por exemplo, a ACISO e a ASSHOP. No exercício de tal atividade, o Comandante de um navio possui total respaldo legal para interceptar, parar, inspecionar e apresiar uma embarcação envolvida na prática de ilícitos nas AJB, além de poder efetuar prisões em casos de flagrante delito, devendo, entretanto, entregar os infratores às autoridades competentes para autuação.

Também vimos no decorrer deste trabalho que, devido à geografia da região, navios de guerra da Colômbia e do Peru precisam cruzar nosso território de forma a poderem



alcançar outros pontos de seus próprios territórios, cabendo a atividade de PATFLU apenas o seu controle. Além disso, foi citado também que a PATFLU auxilia as OM do SSTA na importante atribuição de fiscalização do tráfego aquaviário, por meio da atividade de IN, tendo em vista as especificidades da região e do intenso número de embarcações. Outros pontos comentados foram o de colaboração com os diversos órgãos federais no combate aos crimes transnacionais, na qual a MB possui convênios de cooperação, e a assistência hospitalar prestada as populações locais, que se reveste num importante serviço social de apoio a estas comunidades tão carentes da presença do Estado.

Com isso, o presente trabalho procurou mostrar como a Marinha tem cumprido as atribuições previstas para a atividade de PATFLU na Amazônia Ocidental. No decorrer de tal atividade, foi destacado o incessante trabalho dos NPFLU do ComFlotAM, que percorrendo diuturnamente os diversos rios da região, asseguram à garantia dos interesses nacionais, à manutenção da soberania nacional nas fronteiras da Amazônia Ocidental, bem como levam saúde e assistência social as populações ribeirinhas carentes da região.

## REFERENCIAS

ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de Direito Internacional Público**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2002. p. 267-272.

BECKER, Bertha K. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004. 172 p.

BEZERRA, Antonio Vinicius Ferreira. **Os conflitos originados pela superposição de tarefas e áreas de atuação da Marinha do Brasil e da Polícia Federal**. 2007. 46 f. Monografia - Curso de Política e Estratégia Marítimas, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/biblioteca/monografia07/CPEM/CMG-Vinicius.pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2009.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Memorando de Entendimento entre o Governo da República Federativa do Brasil, o Governo da República da Colômbia e o Governo da República do Peru para combater as atividades ilícitas nos rios fronteiriços e/ou comuns**. Letícia (Colômbia), 2008a.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 85.050, de 18 de agosto de 1980. Dispõe sobre o Tratado de Cooperação Amazônica. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 20 ago. 1980. Seção I, p. 16.470. Disponível em: <[http://www.cnrh-srh.gov.br/camaras/GRHT/itemizacao/Tratado\\_cooperacao\\_Amazonica.PDF](http://www.cnrh-srh.gov.br/camaras/GRHT/itemizacao/Tratado_cooperacao_Amazonica.PDF)>. Acesso em: 23 jul. 2009.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei n. 356, de 15 de agosto de 1968. Dispõe sobre a Área da Amazônia Ocidental. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 16 ago. 1968. Seção I, p. 7.257. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del0356.htm>>. Acesso em: 21 jun. 2009.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei n. 3.689, de 3 de fevereiro de 1941. Dispõe sobre o Código Penal. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 13 out. 1941. Seção I, p. 19.699. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Decreto-Lei/Del3689.htm>>. Acesso em: 17 jul. 2009.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 7 jul. 2004a. Seção I, p. 3. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5129.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5129.htm)>. Acesso em: 05 abr. 2009.

\_\_\_\_\_. Lei n. 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. Dispõe sobre a Patrulha Costeira. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 17 fev. 1955. Seção I, p. 2.553. Disponível em: <<http://www.lei.adv.br/2419-55.htm>>. Acesso em: 2 jun. 2009.

\_\_\_\_\_. Lei n. 7.735, de 22 de fevereiro de 1989. Dispõe sobre o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 23 fev. 1989. Seção I, p. 2.729. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/leis/L7735.htm>>. Acesso em: 13 jul. 2009.

\_\_\_\_\_. Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Seção I, p. 29.510. Disponível em: < <http://www.lei.adv.br/9537-97.htm>>. Acesso em: 05 abr. 2009.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**, Poder executivo, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Seção I, p. 1. Disponível em: < <http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/LCP/Lcp97.htm>>. Acesso em: 05 abr. 2009.

\_\_\_\_\_. Comando de Operações Navais. **Carta de Instrução PATNAV ComOpNav n. 001/2006, de 9 de janeiro de 2006**. Rio de Janeiro, 2006.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). **Constituição Brasileira, 1988**. Texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas emendas constitucionais n.1/92 a 53/06 e pelas emendas constitucionais de revisão n.1 a n.6/94. Brasília, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm)>. Acesso em: 7 jul. 2009.

\_\_\_\_\_. Consultoria Jurídica-Adjunta. Comando da Marinha. **Manifestação n. 10, de 13 de fevereiro de 2008**. Brasília, 2008b.

\_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Básica da Marinha (DBM)**. Brasília, 2004b.

\_\_\_\_\_. Serviço de Relações Públicas da Marinha. Comando da Marinha. **Marinha apreende embarcação com drogas no Amazonas**. 09 fev. 2006. Disponível em: < [http://www.defesa.gov.br/imprensa/mostra\\_materia.php?ID\\_MATERIA=21454](http://www.defesa.gov.br/imprensa/mostra_materia.php?ID_MATERIA=21454)>. Acesso em: 13 jul. 2009.

CAMPELLO, Carlos José Prazeres. **O Regime Jurídico dos Rios**. 1976. Conferência proferida ao Curso de Comando e Estado-Maior - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 1976.

CARRETEIRO, Ronald Pinto. **A Navegação na Amazônia**. [amazonas]: Calderaro, 1987.

ELIA, Rui da Fonseca. A Marinha na Amazônia Ocidental. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 120, p.69-86, jul. 2000. Trimestral.

FARIA, João Afonso de Prado Maia. **A Atuação do Estado-Maior de Defesa**. Rio de Janeiro, 2009. Palestra proferida na Escola de Guerra Naval em 10 jul. 2009.

FONTOURA, Alexandre. **Os navios da esperança**. 2007. Disponível em: <[http://www.unipilot.com/noticias/2007/10\\_13.asp](http://www.unipilot.com/noticias/2007/10_13.asp)>. Acesso em: 07 abr. 2009.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: Editora Ufmg, 2007. 255 p.

GEIPOT. **Hidrovia do Amazonas**. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, 1994. 38 p.

GUSMÃO, Paulo Vitor Sá de. **Ações a serem desenvolvidas pela Marinha do Brasil e Polícia Federal nas águas jurisdicionais brasileiras.** 2007. 40 f. Monografia - Curso de Política e Estratégia Marítimas, Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: < <http://www.egn.mar.mil.br/biblioteca/monografia07/CPEM/CMG-IM-Gusmao.zip>>. Acesso em: 08 abr. 2009.

JABORANDY JUNIOR, José Luiz. **Principais problemas da Amazônia Brasileira com repercussão internacional:** seus riscos para a soberania do Brasil e para a segurança Hemisférica. 284 f. Tese (Mestrado) - Colégio Interamericano de Defesa, Washington, EUA, 2006.

LINS, Nadja Vanessa Miranda; CAMELO, Alcilene Moreira; DACOL, Silvana. **Caracterização do transporte fluvial de passageiros na Amazonia.** 2006. Disponível em: <<http://www.fontem.com/documentos/descargar/178.html>>. Acesso em: 23 jul. 2009.

MARTU, Amadeu Martins. A narcoguerrilha na fronteira amazônica: uma questão de soberania e integridade territorial. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, n. 793, p. 80-96, maio 2000. Quadrimestral.

MELLO, Celso de Albuquerque. **Curso de Direito Internacional Público.** 15. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. 2 v.

MYAMOTO, Shiguenoli. Amazônia, política e defesa. In: NASCIMENTO, Durbens Martins (Org.). **Relações Internacionais e defesa na Amazônia.** Belém: OBED (Observatório de Estudos de Defesa da Amazônia), 2008. p. 65-97.

OLIVEIRA, Jose Augusto da Costa. **O Dimensionamento do Poder Naval na Amazônia.** 2002. 74 f. Monografia - EGN, Rio de Janeiro, 2002.

PROCÓPIO, Argemiro. **Destino Amazônico:** devastação nos oito países da Hiléia. São Paulo: HUCITEC, 2005. 371 p.

SANTOS, Rafael Silva dos. Patrulha Naval x Inspeção Naval: ampliando conceitos. **Revista Passadiço**, Rio de Janeiro, n. 28, p. 28-31, 2008. Anual.

TRISCIUZZI NETO, Leonardo. **Rios da Amazônia:** coletânea de dados: pequeno roteiro. 3. ed. Niterói - RJ: DHN, 2001. 152 p.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Internacionalização da Amazônia. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 122, p. 81-99, abr. 2002. Trimestral.