

# DO VIGOR DAS AUSÊNCIAS À VULNERABILIDADE DO TERRITÓRIO: O CASO DA PIRATARIA NO RIO SOLIMÕES NO AMAZONAS

Kristian Oliveira de Queiroz

Professor Adjunto da Universidade do Estado do Amazonas

**Resumo:** Esse artigo visa discutir a vulnerabilidade e a integração do território a partir das ações dos piratas do rio Solimões no Amazonas no trecho entre Tefé e Coari, os dois maiores centros urbanos da região do Solimões no estado. A hipótese que orienta esse estudo alega que a pouca presença, a ineficiência ou mesmo a ausência de elementos espaciais na região, tais como: infraestruturas, instituições, empresas e pessoas, provocam a vulnerabilidade do território. Dessa maneira, repercussões sociais provocam impactos na circulação regional e no desenvolvimento regional via as ações dos bandidos dos rios, os piratas do rio Solimões. A metodologia utilizada se amparou no levantamento bibliográfico e no trabalho de campo com dados obtidos em instituições de segurança pública e gestão do território nas cidades de Manaus, Tefé e Coari no Amazonas. Esse artigo permite o entendimento do uso marginal do território e de seus impactos ao desenvolvimento regional e à integração territorial em espaços periféricos brasileiros.

**Palavras – chave:** Piratas do rio Solimões. Vulnerabilidade do território. Rio Solimões.

## 1 - INTRODUÇÃO

A região do Solimões no Amazonas possui sua integração territorial vinculada majoritariamente aos fluxos fluviais viabilizados pela Hidrovia Solimões-Amazonas. A fração do rio Solimões constitui 1.620 quilômetros (MACHADO, 2014) entre Tabatinga na tríplice fronteira com Peru e Colômbia e a capital Manaus.

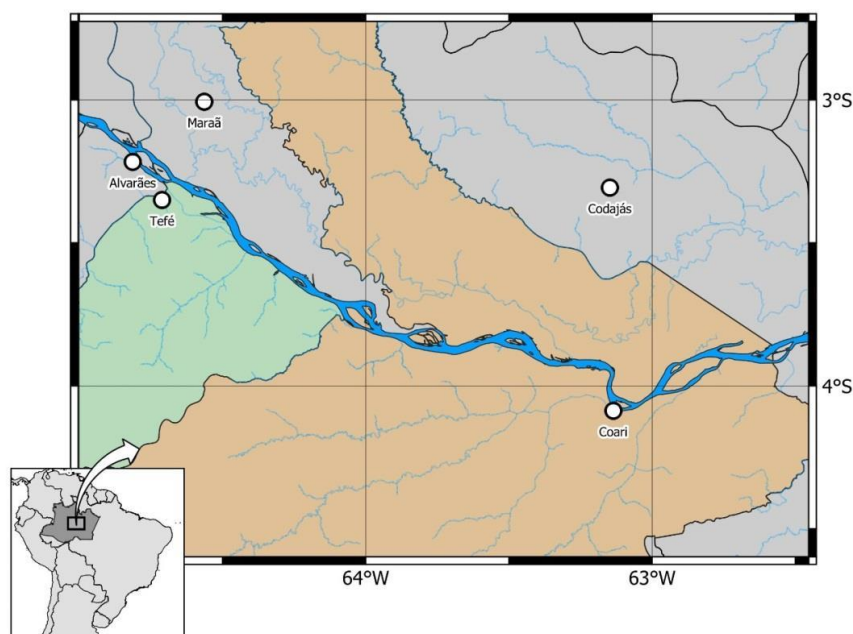
Da metrópole amazônica grande parte dos fluxos do transporte fluvial regional abastecem por meio dos diversos tipos de embarcações os 22 municípios com dimensões territoriais gigantes situados em suas margens assim como muitos outros localizados nos afluentes e subafluentes do grande rio.

No entanto, nos últimos anos além dos riscos e perigos naturais do jovem rio Solimões vinculados à força de suas águas e fenômenos peculiares amazônicos (QUEIROZ, 2019) os perigos antrópicos também exigem cautela e provocam temor às tripulações e

passageiros da circulação fluvial; refere-se aos piratas fluviais, assaltantes e homicidas que realizam o uso marginal do território amazônica.

Sob esse contexto, o objetivo desse estudo é compreender a vulnerabilidade do território bem como a integração territorial a partir das ações dos piratas fluviais no rio Solimões no Amazonas no trecho entre Tefé e Coari, os centros urbanos com maiores centralidades na região do Solimões amazônica (Figura 1). Inicialmente, discute-se os fatos históricos que permitem a compreensão da evolução do uso do território pelos piratas e o deslocamento de suas ações dos mares para os rios. Posteriormente, analisa-se a vulnerabilidade do território amazônica por meio da reflexão de uma territorialização institucional incompleta na área de estudo promovendo subsídios para compreender os impactos relativos à pequena capacidade estatal e privada de responder à violência, à pobreza e às desigualdades no Solimões.

Mapa 1 – O trecho entre os maiores centros urbanos do rio Solimões, as cidades de Tefé e Coari



Fonte: Elaboração própria, 2023.

O desenvolvimento regional é produto das relações empreendidas entre atores estatais e privados (FURTADO, 1983), para isso a logística favorável às repercussões dos resultados positivos da produção precisam fluir no território e permitir acessibilidade da população para o consumo, as trocas e aos subsídios materiais que propiciam o funcionamento de serviços públicos básicos pertinentes à segurança pública, ao saneamento básico, à iluminação pública, à saúde e à educação. Quando entraves e gargalos se reproduzem na sociedade provocando exclusão e criminalidade o espaço

geográfico se torna fragilizado em razão da sociedade e do Estado ser incapaz de responder às demandas negativas que se apresentam provocando uma vulnerabilidade do território. Em espaços periféricos as forças, conexões, articulações e processos espaciais que contribuem para o desenvolvimento social se reduzem perante o baixo desempenho dos elementos espaciais disponíveis no território, impactando a fluidez territorial (ARROYO, 2001) e o crescimento econômico.

Com base nisso, a hipótese de que a vulnerabilidade do território é produto da pouca presença, ausência ou ineficiência dos elementos espaciais disponíveis no território, tais como: as infraestruturas, as instituições, as empresas e as pessoas (SANTOS, 1985) orienta essa pesquisa. Nesse contexto, a baixa presença e pouca eficiência de instituições e infraestruturas de fiscalização, policiamento e gestão do território na região do Solimões no Amazonas permitem uma vulnerabilidade do território a partir de uma territorialização incompleta desses elementos do espaço na região. Como produto desse cenário espacial reflexos socioespaciais são difundidos reverberando violência, desigualdades e pobreza, Isso impacta o desenvolvimento regional na região ancorado na fluidez territorial para integrar cidades e mercados em uma fração do Brasil sem indústrias e nem rodovias, onde tudo é integrado pelos rios e pelos poucos aeroportos disponíveis.

A metodologia dessa pesquisa utilizou o levantamento bibliográfico e documental bem como no trabalho de campo com visitas institucionais em Manaus, Tefé e Coari. A base dos dados primários são provenientes de entrevistas com agentes da força de segurança do Estado e moradores de comunidades dos respectivos municípios. Foram realizadas coleta de dados institucionais em Manaus, na Delegacia Geral da Polícia Civil e Delegacia Fluvial; em Tefé, no 3º Batalhão de Polícia Militar e Capitania dos Portos; e em Coari, na Base Arpão, unidade fluvial multi-institucional situada no rio Solimões com objetivo específico de combater o narcotráfico e à pirataria no Amazonas. Ressalta-se que tripulantes de embarcações, moradores de flutuantes e trabalhadores portuários também contribuíram para absorção de dados nesse estudo.

A dinâmica das relações na Amazônia do Solimões se emperram na complexidade da maior floresta do mundo; com reduzida capacidade institucional para gerir o território racionalidades alternativas emergem provocando impactos sociais e econômicos à região. Os piratas do rio Solimões representam obstáculos à fluidez da circulação e ao desenvolvimento regional que tem nos fluxos um meio de produção crucial para autonomia das cidades ribeirinhas. Entretanto, os piratas representam o produto de um espaço periférico com poucas ações estatais e privadas prejudiciais ao caminho que leva à dignidade e à cidadania produzindo lacunas socioespaciais que evidenciam uma vulnerabilidade do território.

## **2 – A PIRATARIA FLUVIAL NA AMAZÔNIA**

A Amazônia sempre foi palco de ações piratas desde o passado colonial (CARDOSO, 2014; QUEIROZ, 2017a). Hoje a biopirataria, a pirataria aérea e a pirataria fluvial constituem cenários onde as relações criminosas norteiam o dia a dia dessa região de fronteira e borda territorial. Talvez seja na reflexão do uso do território marginal, o espaço amazônida que margeia o país, a periferia da realidade socioespacial brasileira, que um olhar geográfico privilegiado para a sociedade submetida a uma modernidade incompleta e anômala possa revelar de uma maneira mais clara e lúcida as debilidades do espaço.

Santos (1979, p.33) afirma que “nenhuma questão pode ser respondida fora da concepção de uma totalidade de estruturas e de uma totalidade de relações”. O autor argumenta que para alcançar a compreensão do espaço e de seus fenômenos geográficos é necessário conhecer e interpretar a história da sociedade mundial para entender a realidade espacial (SANTOS, 1979, p.9/10). Dessa forma, busca-se conhecer as origens das ações piratas no intuito de compreender o avanço de suas investidas criminosas do mar para os rios em muitas regiões e países do mundo, como a Amazônia sul americana.

Os antigos piratas conhecidos como “ladrões do mar”, “viajantes errantes”, ou “bando de ladrões” (DURAN, 2011; SOUZA, 2018) usufruíram de grande notoriedade por intermédio dos saques aos navios mercantes e militares nos mares do século XVI, XVII e XVIII. No entanto, desde a antiguidade os piratas já sequestravam e roubavam embarcações no mar Mediterrâneo. Pinto (2014, p.126) comenta que Júlio César (110 A.C a 44 A.C), antes de ser imperador de Roma, foi sequestrado por piratas da ilha de Farmacusa. Nesses primórdios das navegações marítimas comerciais os piratas representavam ameaças aos navegadores Fenícios e provocavam temor aos membros das tripulações marítimas de Creta e Cecília propiciando grande parte dos motivos que viabilizaram a criação de Marinhas de Guerra para combatê-los (DURAN, 2011, p.12).

Com o fim do Império Romano houve uma redução extrema das ações piratas. No entanto, na Idade Média as investidas de saques vinculadas aos Vikings, Normandos e muçumanos alarmaram cidades europeias capilarizando suas atividades até Paris (IDEM). No período moderno quando as repercussões das grandes navegações intensificaram os fluxos marítimos para as novas terras colonizadas na América, África e Ásia as Coroas europeias visaram contemplar objetivos mercantilistas para exploração e acumulação de recursos naturais, minerais e humanos nas colônias. Todavia, onde as riquezas flutuantes navegavam, principalmente em Galeões espanhóis, levavam consigo os interesses marginais de saque dos piratas que expandiram suas territorialidades permitindo concomitantemente o enriquecimento de Coroas financiadoras de suas missões e

adversárias da Espanha. Isso proporcionou a ampliação e aprimoramento de suas atividades para escalas globais via a ação de corsários como eram conhecidos os piratas com uma Carta de Corso ou de Represália. Esses documentos representavam uma autorização e apoio de um monarca para os saques aos navios espanhóis, portugueses ou de outras bandeiras. As principais Coroas financiadoras de corsários foram: Inglaterra, França, Holanda, Irlanda e mesmo Itália (CARDOSO, 2014; DURAN, 2011).

Os corsários lutaram em nome de muitos monarcas inclusive portugueses e brasileiros no governo de Dom Pedro I após a independência em 1822 (IDEM). O intrépido ataque pirata conquistava as aspirações de poder daqueles aristocratas com pouco efetivo militar e com recursos econômicos para pagar pelo serviço do assalto contratado. Assim, de inimigos do Estado muitos piratas se tornaram sócios da nobreza europeia.

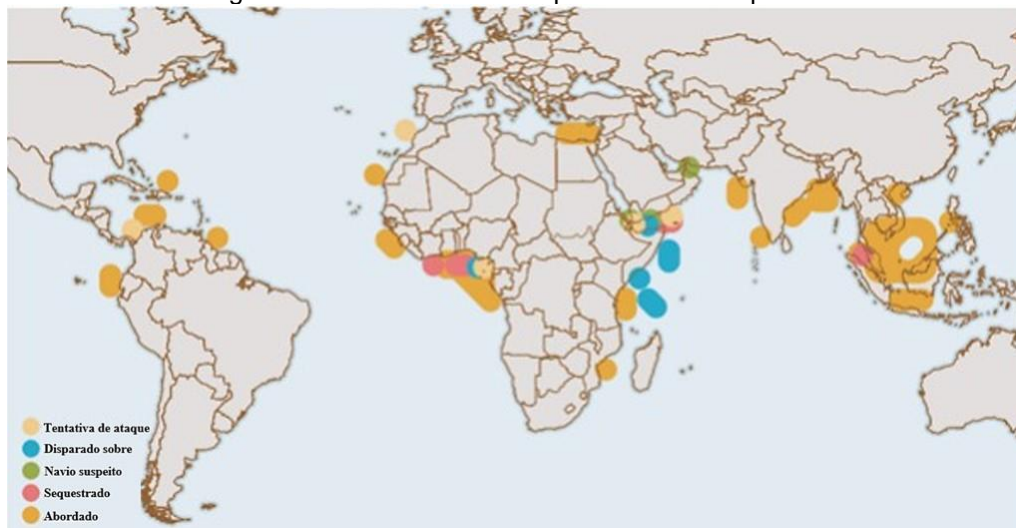
Porém, no século XIX, a difusão das notícias e histórias dos ataques piratas pelo mundo também anunciou o medo e temor de sua figura ou da categoria pirata, o ladrão com enredos românticos ilustrados nas aventuras de fábulas infantis inspirou a muitos interpretarem seu papel social como um símbolo anticapitalista em diversos sentidos e ações (HOBSBAWM, 2017). Ao contrário da realidade, a vida confinada em um navio pequeno com homens de diferentes origens e nacionalidades não era fácil; o objetivo de abordar e roubar outros navios, vilas e cidades costeiras possibilitava ansiedade e excitação à atividade náutica onde a morte espreitava. Razões oportunas propiciaram a elaboração dessas normas e convenções com o intuito de disciplinar as personalidades e as ações de tripulações meliantes frente a violência efetuada nas investidas às suas diferentes vítimas.

Nos dias de hoje, esses marginais sem bandeira estatal, bandidos das águas onde as leis da sociedade são pouco empregadas em função do vigor da ausência de agentes e representações jurídicas continuam atuando em diferentes contextos com o mesmo objetivo: roubar embarcações e cometer crimes associados como sequestro, homicídio, estupro e formação de quadrilha. A frequência de atividades criminosas configuradas como pirataria retornou com veemência em lugares estratégicos nos mares de muitos continentes; regiões com ausência de “enquadramentos de ordem jurídica” (PINTO, 2014, p.126) como a Somália, país africano onde a atividade mais rentável é a pirataria motivando a Organização das Nações Unidas (ONU) solicitar esforços de países membros para conter o avanço das investidas piratas em todo o mundo (IDEM) (Figura 2).

Com o decorrer dos séculos as técnicas piratas de abordagens às embarcações, vilas e cidades foram difundidas e reproduzidas também em territórios fluviais; principalmente onde o ambiente provê a possibilidade de esconderijo e camuflagem, como na selva da Amazônia, nos pântanos da Flórida nos Estados Unidos (WILLIANS, 1996), nos

rios da Nigéria e Togo na África bem como nas águas fluviais da Indonésia e Myanmar na Ásia (QUEIROZ, 2022a, p.197).

Figura 2 – Assaltos armados provenientes de piratas no mar



Fonte: PINTO, 2014, p.126.

Na Amazônia a pirataria representa um produto da pouca capacidade estatal em fiscalizar e policiara região, um crime configurado como uma expressão do território vasto e gigante, precário e vulnerável; apresentam baixa densidade demográfica e desafios crônicos de integração territorial e desenvolvimento regional (BECKER, 2013; QUEIROZ, 2017a). Ressalta-se que a região do Médio Solimões no Amazonas onde as cidades de Tefé e Coari se situam, foi valorizada pela sua posição estratégica na antiga fronteira e atual borda do território brasileiro desde o século XVII (QUEIROZ, 2015). Nesse período Pedro Teixeira em sua grande expedição de 1638 tomou posse dessa fração do Vale o Amazonas em nome da Coroa Portuguesa via o *Uti Possidetis*, princípio jurídico de pertencimento da terra a quem de fato a ocupasse pertinente ao Tratado de Madri.

Desde então a presença de navegadores ingleses, franceses, italianos e holandeses no rio Solimões se mostrou uma ameaça à soberania da Coroa lusitana provocando a proibição da navegação para embarcações estrangeiras no século XVII. Cardoso (2014, p. 177) discute que no período em que Portugal integrou a Monarquia hispânica (1580- 1640) outras nações europeias estavam interessadas na região sul americana além dos portugueses e castelhanos, particularmente ao chamado “Atlântico Equinocial” que corresponde atualmente à faixa territorial entre as Guianas e os estados do Amapá, Pará e Maranhão. O objetivo estratégico seria alcançar a circulação marítima dos galeões castelhanos próximas ao Caribe, a rota da prata, projeto declarado das Província Unidas dos Países Baixos por meio da atuação da Companhia da Índias Ocidentais e de outros acordos da época com emprego de corsários e piratas. Cardoso (2014, p.178) afirma que:

No centro destes projetos estava o imenso complexo fluvial do rio Amazonas. Na própria geopolítica seiscentista, o Amazonas era muitas vezes apresentado como um possível corredor expresso, uma espécie de estrada fluvial que ligaria o Atlântico ao vice-reinado do Peru (...) A navegação “estrangeira” para os novos domínios do monarca católico ao norte do Estado do Brasil tinha objetivos que variavam desde o simples tráfico de produtos específicos, como tabaco, pimenta e pau-de-tinta, passando pela construção de entrepostos comerciais pensados para apoiar outras rotas norte-atlânticas, chegando mesmo aos projetos de ocupação efetiva do território. Estas atividades, chamadas indistintamente de “pirataria” pelas fontes hispano-lusas, deixaram diferentes vestígios, entre documentos diplomáticos, mapas, planisférios, crônicas e cartas disponíveis hoje em variados idiomas (CARDOSO, 2014, p.178).

A exploração e comércio das drogas do sertão motivaram a valorização da posição estratégica de Tefé no Vale do Amazonas no século XVII. Arranjos etnoterritoriais estabelecidos antes da chegada de europeus a partir dos grupos indígenas locais como os “Muras” e os “Cambebas” ou “Omáguas” detentores de técnicas de produção têxtil e realizavam atividades comerciais no Solimões. Outros índios da nação *Sorimão*, *Uayupi*, *Yupicuá*, *Tamuana*, e principalmente, os *Aisuaris* ou *Açuare*, no Médio Solimões constituíram o que foi nomeado como “Província de Machiparo” (QUEIROZ, 2015, p.3) território rico em milho, mandioca, frutas, peixes e tartarugas. Isso atraía mercadores à posição de Tefé para negociarem tanto esses produtos como escravos indígenas advindos do rio Japurá (NORONHA, 2006, p.49) aprisionados para comércio por tribos rivais.

O esforços espanhóis eram argumentados pela possibilidade da passagem pelo Amazonas ser mais segura e representar uma alternativa para o escoamento da prata e ouro espanhol visto que a pirataria do mar das Caraíbas ter sido intensificada juntamente com as grandes tempestades ameaçadoras à frota (SMITH, 1990). Anchieta (2017, p.43) comenta sobre as atividades comerciais de certos grupos formados por europeus no século XVIII atuantes apenas temporariamente no Vale do Amazonas. Muitos se relacionavam com mulheres indígenas; porém, alguns desses holandeses, ingleses e franceses foram identificados e perseguidos tanto pelos lusos quanto pelos castelhanos por praticarem pirataria na região de Ega, nome português da atual cidade de Tefé (MARCOY, 2001).

A pirataria nos rios amazônicos foi se transformando e se modernizando com o decorrer do processo de territorialização e reconhecimento da soberania brasileira no rio Solimões, ligação natural entre o Peru, Colômbia e Brasil. Atualmente, a porosidade e fluidez territorial (ARROYO, 2001) entre as nações circunvizinhas provocam descaminhos ou contrabando de mercadorias bem como tráfico de drogas, pessoas e ouro; acompanhado da violência resultante das atividades criminosas dos respectivos agentes ilícitos.

Enfatiza-se que o conceito de pirataria adotado em 1982 na “Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar” (CNUDM) dispõe no artigo 101 que a pirataria se realiza

apenas em alto mar ou em território não reconhecido como Estado; ou seja, a pirataria é marítima e não fluvial. Entrementes, ressalta-se que o uso do nome “piratas fluviais” nessa pesquisa para denominar esses bandidos dos rios da Bacia Amazônica se realiza em função das operações das forças de segurança estatais reconhecerem o combate aos piratas dos rios amazônicos em projetos públicos como o Programa VIGIA que estabelece as Bases Arpão e Tiradentes nos rios Solimões e Japurá, respectivamente.

A violência deliberada provocada pelos piratas do rios na Amazônia produz o terror, o medo e o perigo que possibilitou o desenvolvimento de estratégias políticas e sociais pelas empresas de transporte fluvial, pelo Estado e pela própria população ribeirinha no rio Solimões na tentativa de conter ou mitigar esses assaltos na região; ou seja, há uma pirataria fluvial reconhecida pelas entidades civis, pelas instituições públicas que compõem as forças de segurança na região e pelas pessoas que convivem com esses crimes diariamente.

Dessa forma pode-se definir os piratas como bandidos das águas onde a vulnerabilidade do espaço provê condições de sua atuação. Ressalta-se que o Código Penal Brasileiro não tipifica a pirataria como crime (ESTEVES, 2016, p.191). Muitos ribeirinhos os chamam de “ratos d’água” talvez advindo do termo “ratos do porto” (SOUZA, 2018, p.156) em razão das nefastas ações nas águas poluídas e degradadas da antiga Cidade Flutuante de Manaus na década de 1960. Contudo os piratas-caboclos que efetuam ações criminosas em águas fluviais acabam por realizar uma adequação dos crimes do mar para o ambiente amazônico cometendo práticas penais análogas com requintes de perversidades.

O pirata se caracteriza como “o indivíduo que não se ajusta às novas normas e insiste no uso cotidiano da violência como forma natural de relação social” (DURAN, 2011, p.101). Com o inexorável avanço das relações capitalistas globalizadas baseadas na informação, na tecnologia e na ciência, que identifica o meio geográfico contemporâneo, o meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994a), o termo “pirataria” foi banalizado para descrever outros crimes como da reprodução de réplicas sem autorização legal de mercadorias diversas. Tozi (2014, p.47) admite que “os piratas não são, a princípio, os criminosos, mas os homens, empresas, Estados e instituições que, para transformar uma intenção em realidade, apropriam-se de algo e, assim, desapropriam outrem”.

Como um fenômeno social, a pirataria fluvial amazônica no rio Solimões é o destino de muitos marginais a serviço de pessoas que os contratam para agirem em roubos e outros “serviços” criminosos; estes acabam por aliciar jovens desempregados e párias pertencentes ao lumpemproletariado regional, tanto nas cidades como Tefé, Coari e outras da região quanto nas comunidades onde atuam com maior conhecimento dos lugares em que vivem. Enfim, são sujeitos que refletem as condições econômicas, políticas e sociais a



que grande parte da população está submetida nessa fração do território nacional. Neste enfoque, Duran (2011, p.150) argumenta que:

A história da pirataria nada mais é do que a história da formação de mais uma fronteira social entre os homens, desta vez causada pela formação de uma nova sociedade caracterizada internamente pela centralização do poder, cuja expressão máxima foi o Absolutismo, e externamente pela instauração do princípio da comunidade internacional. Sendo assim, à formação de uma nova sociedade se seguiu também a criação de novas categorias de excluídos, dentre elas, a dos piratas (DURAN, 2011, p.150).

Nessa interpretação, o autor discute os piratas como membros de uma categoria de excluídos, pessoas sem ocupações laborais, foragidos ou mesmo voluntários para uma “vida nua ou vida sacra”, uma vida exposta à morte (AGAMBEN, 2007, p.96). No passado, no século XVII e XVIII esses homens excluídos da sociedade acabaram por formar verdadeiros elos de solidariedade a partir de uma organização comunitária onde viviam em contextos sociais de igualdade. Um caso primordial a ser exemplificado foi dos “bucaneiros” no Caribe, nome conhecido em função de assarem as carnes de animais em uma forma de estaca de madeira chamada “*boucan*” conforme costume dos índios dessas ilhas (DURAN, 2011, p.124). Inicialmente esses indivíduos formavam uma comunidade multinacional com pessoas oriundas de vários países europeus e do próprio Caribe, foragidos e aventureiros ingleses, holandeses e franceses. Ocupavam determinadas posições geográficas nas ilhas caribenhas, primeiro para comercializar carne seca e couro com os navios das rotas comerciais espanholas; e posteriormente para ataques sistemáticos a esses navios (IDEM).

Da organização destes membros excluídos da sociedade marítima de outrora a caracterização do pirata como aquele indivíduo marginal não pertencente a nenhum Estado se estabeleceu; os piratas não eram nem mesmo considerados estrangeiros já que não possuíam nacionalidade e nem pátria; se encontravam fora do “estado de direito”, o elemento pirata representava o transgressor natural do direito, atualmente ainda é como na Somália e Indonésia (TOZI, 2012). O pirata enquanto membro de uma comunidade paralela da sociedade promove a reflexão sobre a questão de que “podem existir indivíduos que não pertençam a uma comunidade, mas não podem existir comunidades que não sejam formadas por indivíduos” (GENTILI apud DURAN, 2011, p.116).

Giddens (1991, p.35) atenta que o entendimento da historicidade exige cautela, essa “pode ser definida como o uso do passado para ajudar a moldar o presente, mas não depende de um respeito pelo passado. Pelo contrário, historicidade significa o conhecimento sobre o passado como um meio de romper com ele”. Esse rompimento é simbólico pois o mundo ainda é o mesmo, os mesmos interesses capitalistas de acumulação e domínio, antes um capitalismo sob a conjuntura mercantilista e atualmente sob o cenário e contexto da globalização proveniente da intensificação das relações mundiais proporcionando efeitos

maiores e com maior alcance aos lugares não preparados ou mesmo excluídos dessas relações embasadas na técnica e na informação (SANTOS, 2000).

Dessa forma, pode-se compreender a pirataria nos rios da Amazônia, floresta que abriga o “rio-mar” Solimões como uma releitura das ações piratas no Caribe e do Atlântico. A história se repete com outras configurações da modernidade. Dessa vez, os piratas realizam suas ações criminosas a partir da experiência e leitura de uma das regiões mais complexas do mundo, a Bacia Amazônica. Seus objetivos não são apenas mercadorias e riquezas, mas principalmente drogas, muito mais lucrativas nas cidades mundializadas que os recursos naturais e minerais tradicionais de outrora.

No passado mercantilista os piratas e os corsários eram usados pelas Coroas europeias; hoje, no presente globalizado, comerciantes e empresários com investimentos em lugares distantes dos seus locais de moradia usam meliantes profissionais e jovens caboclos aliciados com drogas, embarcações potentes e poder bélico para perpetuarem as ações de saques e terror nas águas do “rio-mar”. A modernização do mundo com técnicas, tecnologias, formas e objetos novos propiciou a modificação do uso marginal do território, principalmente aqueles com insuficiência de elementos espaciais, com restrita presença do Estado e com pouco poder da sociedade, como na Amazônia brasileira.

### 3 - VULNERABILIDADE DO TERRITÓRIO E OS PIRATAS DO RIO SOLIMÕES

De acordo com a Delegacia Geral da Polícia Civil no Amazonas entre 2020 e 2022 um total de 128 ocorrências relacionados aos piratas do rio Solimões foram registradas no trecho entre Tefé e Coari, as duas maiores cidades dessa região (Tabela 1). No entanto, isso não condiz com a realidade, em razão de relatos e denúncias de ações piratas serem recebidas todos os dias no Comando da Base Arpão em Coari<sup>1</sup> provenientes de tripulações de embarcações da circulação regional que ali são averiguadas; e também advindas de moradores das comunidades tradicionais situadas no grande rio bem como daquelas pertencentes aos seus afluentes e subafluentes.

Tabela 1 – Número de ocorrência de piratas dos rios em roubos de embarcações no rio Solimões

ANO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2020	2	0	1	2	0	3	11	1	2	0	3	5	30
2021	2	0	0	0	1	1	3	0	9	2	1	2	21
2022	5	0	1	3	11	6	12	8	11	7	6	7	77
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>128</b>

Fonte: Centro Integrado de Estatística da Secretaria de Segurança Pública do Amazonas, 2022.

Com o intuito de conter o avanço da pirataria e do narcotráfico o Ministério da Justiça e Segurança Pública instituiu o Programa Nacional de Segurança nas Fronteiras e Divisas -

VIGIA (Vigilância, Integração, Governança, Interoperabilidade e Autonomia) onde embarcações tipo *Ferry-Boats* se estabelecem com efetivo de pouco mais de um par de dezena de homens advindas de diversas instituições militares e civis atuando contra a pirataria fluvial e do narcotráfico. Agem com suporte de lanchas, equipamentos bélicos, de geoprocessamento e informações privilegiadas sobre o movimento pirata e de narcotraficantes nos rios do Amazonas. Sob esse contexto, pode-se refletir sobre a ocorrência de centenas de crimes efetuados pelos piratas dos rios anualmente e a limitada capacidade do Estado em atender tais notificações com apenas uma base logística, como a Base Arpão no Solimões em operação (Figura 3). Isso é proveniente da restrita infraestrutura de segurança, dos altos custos para manutenção das missões e do efetivo operacional. Entrementes, mesmo com respostas localizadas contra as ações dos meliantes dos rios, as operações da Base Arpão proporcionam a garantia da segurança e proteção como o amparo e resguardo aos fluxos da circulação regional fluvial no trecho Tefé-Coari.

Figura 3 – Base Arpão no rio Solimões em Coari (acima); uma das lanchas de combate das Forças de Segurança multi-institucionais do Estado (abaixo).



Fonte: Arquivo do autor, 2023.

O respectivo trecho entre esses dois relevantes municípios da região teve uma intensificação de casos relacionados aos piratas desde 2017 quando do desaparecimento de um delegado de Polícia Civil e de uma aventureira inglesa nos arredores do município de Coari, berço e sede da pirataria no Solimões<sup>2</sup>, bem como o ataque a tiros contra uma lancha da empresa Ajato de transporte de passageiros proveniente de Tefé com destino à Manaus. Esses eventos assustaram a população de muitas cidades no Amazonas e repercutiram na mídia possibilitando maior atenção da sociedade para o problema. Esses fatos expõem os

perigos e riscos pertinentes às investidas de piratas fluviais, reconhecidos como ameaças para aqueles que utilizam a circulação fluvial. Enfatiza-se que o maior temor dos moradores dos flutuantes do lago de Coari são os piratas (QUEIROZ, 2020), em escalas maiores, o prejuízo dos ataques da pirataria na Amazônia ultrapassa 100 milhões anuais de acordo com a Federação Nacional de Empresas de Navegação (FENAVEGA) (CALCAGNO e CAVALCANTI, 2019).

Desde que a Base Arpão foi estabelecida no município de Coari em agosto de 2020 todas as embarcações que descem o rio Solimões provenientes de Tabatinga com destino à capital Manaus são averiguadas. Tabatinga é a cidade brasileira situada na Tríplice Fronteira entre o Brasil, Peru e Colômbia, considerados os maiores produtores de cocaína do mundo (UNODC, 2021) juntamente com a vizinha Bolívia. Nesse percurso, Coari é o terceiro ponto de fiscalização no rio Solimões após Tabatinga (realizada pela Polícia Militar), Santo Antônio do Iça (direcionada pela Polícia Federal) e Coari (feita pela Polícia Militar). O diferencial da Base Arpão em Coari é que além do forte esquema policial com aparato de guerra presente tanto em equipamentos, armas e agentes da Polícia Militar, Civil, Bombeiros, Força Nacional e Marinha, há a atuação do cachorro policial que fareja e localiza a droga entre as bagagens dos passageiros; 90% das apreensões de entorpecentes são realizadas pelo agente canico, muito temido pelas “mulas”, como são chamadas as pessoas que carregam as drogas para os narcotraficantes que pagam pelo serviço.

A presença e as operações da Base Arpão em Coari promoveram um amenizar da atividade pirata no município com 57.970,768km<sup>2</sup>, maior que muitos estados brasileiros como o Rio Grande do Norte e Rio de Janeiro. Porém essa mitigação dos impactos socioespaciais piratas também provocou a migração de grande parte das ações criminosas para regiões vizinhas onde cidades e comunidades se adentraram à área de atuação pirata com maior ênfase principalmente nos rios Copeá, Codajás-Mirim, Auti-Paraná, Tambaqui, Piorini e Badajós; esses rios correm pelos municípios de Maraã e Codajás, vizinhos ao trecho Tefé-Coari, e interligam o rio Solimões ao gigante rio Japurá na fronteira do Brasil com a Colômbia. Em razão dessa migração criminosa algumas comunidades tradicionais ribeirinhas situadas em subregiões de Tefé, Coari, Codajás e Maraã foram escolhidas pelos piratas dos rios como abrigo em razão da complexa acessibilidade desses setores na selva amazônica o que as torna receosas pelas forças de segurança do Estado.

O papel da Base Arpão em Coari é crucial para a redução das ações da pirataria fluvial. No entanto, a maior presença militar em Tefé proporciona um maior planejamento dos piratas em seus ataques. Isso se realiza em função de Tefé, uma das primeiras cidades do Brasil (THÉRY e MELLO, 2009, p.53), possuir um dos maiores aparatos institucionais militares da Amazônia como a sede da 16ª Brigada de Infantaria de Selva; do 17º Batalhão

de Infantaria de Selva (Regimento Curupayty); da Agência Fluvial da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental; de um Destacamento de Controle da Força Aérea Brasileira e do 3º Batalhão de Polícia Militar do Amazonas (Batalhão Solimões). Esse contingente institucional militar frustra muitos ataques piratas; porém não os inibe.

A leitura cabocla dos lugares amazônicos permite aos piratas reconhecer itinerários e navegar pelo labirinto fluvial amazônico onde muitos navegadores se perderiam. Isso proporciona a flexibilização de suas ações para ataques custosos à economia regional como às embarcações particulares e do transporte fluvial; postos de combustíveis flutuantes (pontões); comércio de ribeirinhos e instituições públicas flutuantes próximas às comunidades tais como escolas e Unidades Básicas de Saúde Fluviais (UBS Fluvial).

Contudo, a presença de agentes institucionais de segurança se realiza com efetivos reduzidos e proporcionalmente incompatíveis perante a grandiosidade da maior selva do planeta onde 9 países partilham territórios sob as copas de suas árvores. A fluidez e porosidade territorial (ARROYO, 2001) é relevante, pois há poucos marcos de fiscalização entre as fronteiras. Narcotraficantes com armas de alto calibre como fuzis e pistolas, dotados de experiência cabocla na navegação e manuseio de igarapés, furos, paranás e rios transpassam em determinadas vias fluviais com grande carregamento de drogas, principalmente cocaína e Skank (tipo de maconha), os narcotraficantes são os alvos preferidos dos piratas do rio Solimões após os garimpeiros (QUEIROZ, 2022a). Quando atacam os narcotraficantes e sobrevivem ao assalto, se apoderam das drogas, motores, combustível, mercadorias e principalmente das armas e munições melhores e mais potentes utilizadas em ações mais intrépidas na região.

Esse acesso aos equipamentos superiores permitiu aos piratas flexibilizarem suas ações contra vítimas diversas, de navios petroleiros em Coari à flutuantes institucionais em Tefé. Os chefes ou mandantes piratas, detentores de informações privilegiadas de carregamentos de certas embarcações, muitas vezes perdem sua capacidade de mando pela ascensão de um novo líder pirata que se apoderou do produto de roubo pertencente ao chefe. Essas antagonias e conflitos proporcionaram relações com membros de facções nacionais do crime organizado como o Primeiro Comando da Capital (PCC) e Comando Vermelho (CV) nas atividades piratas a partir de presídios em Manaus com o intuito de suprir aliados com apoio nas pelepas com armas, munições e informações privilegiadas.

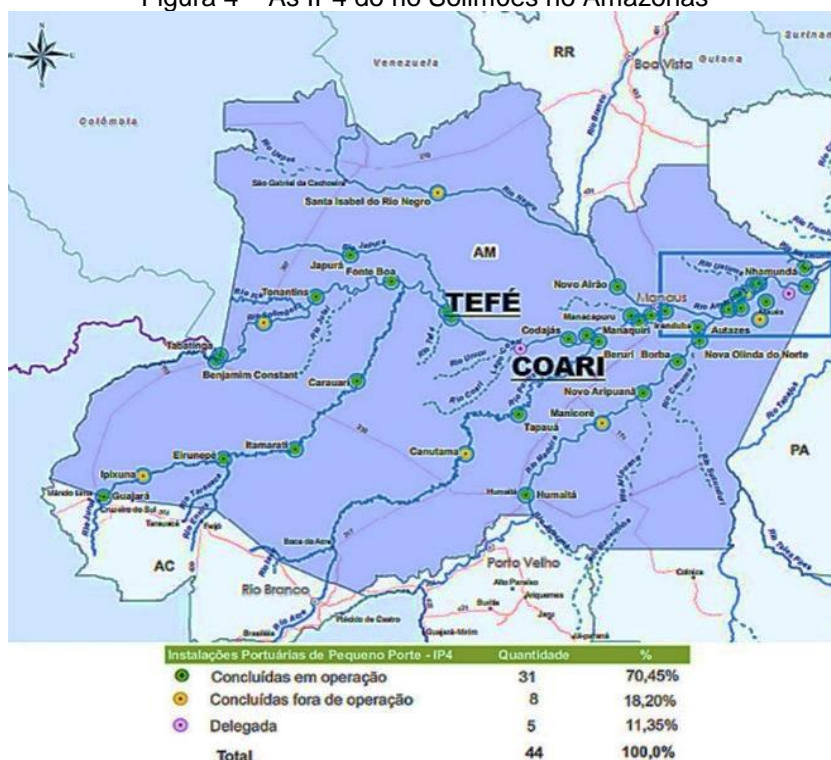
Com essas relações delinquentes, o problema da segurança nos rios se maximiza para escalas maiores tanto territoriais quanto sociais. Políticas públicas de segurança e de gestão do território são direcionadas com apoio da inteligência para suporte de dados via relatos e denúncias. Além da falta de recursos financeiros e logísticos que corroboram para o aumento da violência e para a obstrução dos investimentos dos armadores do transporte

fluvial na melhoria das embarcações e das viagens pela falta de confiança na segurança nos fluxos da Hidrovia Solimões-Amazonas. Enfatiza-se que dentre os serviços inseridos nos navios do transporte fluvial do rio Solimões destaca-se os caixas eletrônicos para transações financeiras disponibilizados nos Navios-Motor e *Ferry-Boats*, principalmente aqueles do trajeto Tabatinga-Manaus (QUEIROZ, 2019). Porém esses benefícios para os clientes representam alvos valiosos a serem roubados pelos piratas dos rios. Muitas embarcações retiraram seus caixas eletrônicos em função dos assaltos assim como contrataram funcionários com experiência em vigilância na tentativa de guarnecer os navios de cargas e passageiros contra a pirataria, aumentando os custos da viagem.

Essas instituições estatais militares e policiais conseguem territorializar com suas ações e serviços a região, obtendo progressos e vitórias importantes contra a pirataria, recuperando lanchas e potentes motores roubados para fins de assalto assim como drogas e armas dos meliantes. Porém suas ações são restritas e limitadas; a territorialização estatal das instituições de segurança pública e da gestão do território como a Secretaria Estadual de Segurança Pública e as Prefeituras municipais da região são parciais, inconclusas e deficientes quando do levar de seus serviços, ações, estratégias e planejamentos para todo o território. Isso providencia uma territorialização incompleta em razão da pouca capacidade operacional, jurídica, de custeio e de logística de controlar, administrar e existir na região amazônica, particularmente no Amazonas o maior estado do país em extensão territorial e um dos mais pobres de acordo com o mapa da Pobreza da Fundação Getúlio Vargas de 2022 (NERI, 2022).

Vitórias pontuais ajudam a amenizar o problema em certas áreas; porém não conseguem estancar a criminalidade e suas repercussões na região. Isso impacta a circulação e o desenvolvimento regional que depende da segurança dos fluxos para a distribuição da produção; da mesma forma, repercute na falta de investimentos na modernização e ampliação da frota do transporte fluvial regional o que permitiria atrair mais passageiros e prover maior quantidade de cargas aos fluxos já relevantes. Ressalta-se que o trecho Tabatinga-Manaus possui o maior índice de satisfação dos passageiros do transporte fluvial na Amazônia (CNT, 2013). A falta de conhecimento ou referência de infraestruturas portuárias melhores e o baixo poder aquisitivo de grande parte dos passageiros proporciona esse contento (QUEIROZ, 2020). No entanto, a situação portuária é precária, pois não há portos no rio Solimões apenas Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), com balsas utilizadas como cais de atracação das embarcações para embarque e desembarque de mercadorias; atuam com ínfimas estruturas que viabilize melhor acesso aos idosos e grávidas; posto de polícia; lanches; cadeiras de esperas; quichês de compra e venda de passagens; rampa de acesso às embarcações (Figura 4).

Figura 4 – As IP4 do rio Solimões no Amazonas



Fonte: Atlas de Infraestrutura Aquaviária (DNIT, 2022). Adaptado pelo autor, 2023.

Santos (2000; 1994b; 1979) alega que os investimentos e custos orçamentários de gastos públicos em países do Terceiro mundo como o Brasil se direcionam para infraestruturas, transportes e bens públicos à empresas e não à população. A compartimentação do território (SILVEIRA, 1999) providencia em determinadas frações do globo subsídios diretos como isenção de impostos, baixas taxas de juros, exportação protegida e financiada, etc. Esse planejamento que vislumbra a força da Divisão Internacional do Trabalho e dos centros mundiais a partir de um “Circuito de Ramo” (BENKO, 2002, p.55) direcionados na capital Manaus com sua Zona Franca que subsidia o Polo Industrial de Manaus (PIM); e em Coari onde esse arcabouço jurídico-territorial cria suporte para a exploração de hidrocarbonetos na Província Petrolífera do Urucu pela Petrobrás, promovem centralidades significativas. Entretanto, são relações produtoras de uma solidariedade verticalizada (QUEIROZ, 2017b) onde os reais benefícios da produção se direcionam para agentes de lugares distantes da produção local e não à Coari, onde os royalties são utilizados sem planejamento provocando pobreza e violência; o mesmo em Manaus, metrópole incompleta, desigual e fragmentada.

Em função dessas atividades locais de agentes multinacionais da economia mundo a geração de trabalho, emprego e renda proporcionou uma urbanização com amplas populações nessas cidades amazônidas. No entanto, o crescimento se condicionou sem uma política de encaminhamento de justiça social (BECKER, 2013), proporcionando a

atuação de instituições que territorializam seus serviços com pouca eficiência, uma integração perversa (CASTELLS, 1999) à uma modernidade tardia (GIDDENS, 1991) onde o desemprego e a pobreza constroem caminhos tortuosos à marginalidade e violência.

Evidencia-se uma vulnerabilidade do território em razão dos agentes que gerem o território não possuírem a capacidade de responder aos riscos e perigos provenientes das ações piratas e das consequências desses crimes para a segurança da circulação fluvial. Desse modo, a fragilidade do espaço revela a timidez institucional estatal e a parca iniciativa privada no conter o avanço do narcotráfico, do contrabando, do tráfico de pessoas e ouro da região de fronteira destinado à metrópole e nó de rede à modernidade regional, Manaus. Isso possibilita minguadas perspectivas para melhorias da infraestrutura portuária e dos fixos próprios da navegação regional específica para o rio Solimões em razão da complexidade da geomorfologia amazônica.

Desta forma, admite-se que a vulnerabilidade do território se configura como consequência do uso restrito do espaço geográfico em razão deste não possuir a dinâmica necessária para que seus elementos espaciais possam ocupá-lo, geri-lo e controlá-lo. Nesse sentido, Marandola Jr. e Hogan (2009, p.174) discutem que “não se estuda a vulnerabilidade, algo intangível e conceitual. Ela se revela por meio de outros elementos que, estes sim, são escrutinados pela pesquisa. A vulnerabilidade se define como a “incapacidade de enfrentar os riscos ou como a impossibilidade de manejar ativos para proteger-se” (MARANDOLA JR e HOGAN, 2006, p. 36). Quando o território não possui elementos espaciais suficientes e eficientes este tende a reproduzir desigualdades e contradições que levam à sua fragmentação e à produção de lugares de violência; condições socioambientais geradoras de situações pouco virtuosas à sociedade e à economia como a pirataria no Solimões.

A vulnerabilidade do território provocou a disseminação da violência via a pirataria no rio Solimões propiciando a redução de populações via migrações em comunidades tradicionais amazônicas como de Piteira e São Francisco do Moura no município de Maraã, vizinho ao trecho Tefé-Coari, onde os piratas adotaram o lugar como refúgio pela acessibilidade complexa às forças de segurança do Estado. Como consequência da violência, o município de Coari, sede da pirataria do rio Solimões, sofreu perda populacional relevante, em 2010 Coari possuía 75.965 habitantes (IBGE, 2013) e no Censo do IBGE de 2022 conta com 71.130<sup>3</sup> habitantes. Enquanto Coari perdeu 4.835 habitantes, 6% de sua população anterior, Tefé com maior aporte institucional de segurança herdado por um processo histórico diferenciado na Amazônia pela sua posição estratégica na região (QUEIROZ, 2018) teve um aumento de 12.689 habitantes ou mais de 20% de sua população anterior, tinha população de 61.453 habitantes alcançando 74.142 habitantes.



O efetivo da Polícia Militar em Tefé, sede do Batalhão Solimões, é de 144 homens, o efetivo da PM em Coari é de apenas 30 policiais (QUEIROZ, 2022b). Isso evidencia a parca capacidade de conter a violência no município de Coari com território maior que o estado do Espírito Santo e a consequente dispersão dessas ações de organizações criminosas para o restante do território. O contexto regional proporciona o entendimento dessa situação porque o acesso de jovens às drogas e às armas de fogo é amplo (CERQUEIRA, 2021), isso permitiu ao estado do Amazonas se configurar como único estado do país com o aumento do número de homicídios em 2021 em plena Pandemia (IDEM).

Couto (2012, p.2) comenta que a “a periferia excluída passou a fazer parte de um processo de construção do espaço urbano segregador e criador de um tecido socioespacial fragmentado”. Dessa forma, uma “territorialização perversa” (IDEM) se instala onde o uso marginal do território proporciona oportunidades para criminosos expandirem suas territorialidades provocando impactos à economia, à sociedade e ao desenvolvimento regional.

#### **4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A leitura da vulnerabilidade do território a partir das ações piratas no rio Solimões no Amazonas permitiu verificar os entraves que obstruem a integração e a fluidez territorial em função da pouca presença, ineficiência e ou mesmo ausência de elementos espaciais necessários para gestão e planejamento do território; provocando insegurança ao transporte fluvial que abastece as cidades ribeirinhas do grande rio.

A pirataria no Solimões não pode ser vista somente como crimes relacionados aos roubos e homicídios às embarcações, aos flutuantes, aos ribeirinhos e aos narcotraficantes provenientes de países vizinhos Colômbia e Peru. Na verdade, os piratas são expressões do território amazônico em razão de representarem o produto de desigualdades e contradições sociais e econômicas inerentes à região; suas ações nefastas revelam a debilidade do território em conter comportamentos marginais que podem ser identificados como consequência do pouco planejamento social e de segurança pública e da melhor acessibilidade às drogas e armas de fogo pela população.

Essas ações ofensivas à sociedade provocam danos e impactos à coesão social, ao desenvolvimento regional e à integração do território, em razão do medo e do crime prejudicarem as relações e as trocas nesse setor da Amazônia produzindo os vetores que contribuem para uma insegurança e uma vulnerabilidade do território.

#### **5 - REFERÊNCIAS**

AGAMBEN, Giorgio. **Homo Sacer: O poder soberano e a vida nua I**. Tradução: Henrique Burigo. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2007.

ANCHIETA, Karlla Raphaela Mendes de. **Piratas, corsários e negociante: Maranhão, Grão-Pará e Cabo do Norte na rota Holandesa (século XVII)**. Monografia (Graduação) – Faculdade de História – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017.

ARROYO, Mónica. **Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

BECKER, Bertha K. **A urbe amazônica: a floresta e a cidade**. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI**. Tradução: Antonio de Pádua Danesi. 3ª ed. São Paulo: Hucitec; Annablume, 2002.

CALCAGNO, Luiz; CAVALCANTI, Leonardo. **Medo e perdas tomam conta do leito dos rios da Amazônia**. Correio Braziliense. 02 ago 2019. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2019/08/02/interna-brasil,775039/medo-e-perdas-tomam-conta-do-leito-dos-rios-da-amazonia.shtml>; acessado em: 20 ago 2022.

CARDOSO, Alírio. “Un piccolo pataccio al rio dell’amazzoni”: pirataria europeia e projetos italianos na Amazônia na época da monarquia hispânica. **Revista de História**. N. 170, p. 175-199, jan.-jun, São Paulo: 2014.

CASTELLS, Manuel. **Fim de milênio. A era da informação: economia, sociedade e cultura. Volume 3**. Tradução: Klauss Brandini Gerhardt e Roneide Venâncio Majer. São Paulo: Paz e Terra, 2009 (1999).

CERQUEIRA, Daniel. **Atlas da Violência 2021**. São Paulo: FBSP, 2021.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). **Pesquisa CNT da navegação interior 2013**. Brasília: CNT, 2013.

COUTO, Aiala Colares de O. Do global ao local: A geografia do narcotráfico na periferia de Belém. **Cadernos de Segurança Pública**. Ano 4. Número 03.p.1-13. Maio de 2012.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (DNIT). **Atlas da Infraestrutura Aquaviária 2022**. Brasília: DNIT, 2022.

DURAN, Leandro Domingues. **A construção da pirataria: o processo de formação do conceito de “pirata” no período moderno**. São Paulo: ANNABLUME; Aracaju: LAAA/NAR/UFS; Campinas: UNICAMP, 2011.

ESTEVES, Márcia Cristina Silva. **A aplicação do poder naval contra a pirataria no século XXI**. Revista Marítima Brasileira. V.136. N.01/03; p.187-202; jan/mar, 2016.

FURTADO, Celso. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

HOBSBAWM, E. J. **Bandidos**. 5ª ed. Trad. Donaldson M. Garschagen. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Atlas do Censo 2010**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

MACHADO, Paulo César. **Segurança da navegação em hidrovias: fator fundamental para o desenvolvimento da região Amazônica**. Monografia (Graduação em Altos Estudos de Política e Estratégia) – Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2014.

MARANDOLA JR, Eduardo; HOGAN, Daniel Joseph. **As dimensões da Vulnerabilidade**. São Paulo em Perspectiva, v. 20, n. 1, p. 33-43, jan./mar. 2006.

MARANDOLA JR, Eduardo; HOGAN, Daniel Joseph. Vulnerabilidade do lugar vs. Vulnerabilidade sociodemográfica: implicações metodológicas de uma velha questão. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**; v.26, n.2, p.161-181, jul/dez, 2009.

MARCOY, Paul. **Viagem pelo rio Amazonas**. Tradução, introdução e notas de Antonio Porro. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2001 [1869].

NERI, Marcelo C. **“Mapa da Nova Pobreza”**. FGV Social. Rio de Janeiro, RJ – junho/2022.

PINTO, Luís Valença. **O regresso da pirataria e a violência sobre o indivíduo**. Coleção Metamorfoses da violência, Repositório Institucional Camões, Universidade Autónoma de Lisboa, 2014. Disponível em: <[https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/2892/1/3.23\\_LValencaPinto\\_Pirataria.pdf](https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/2892/1/3.23_LValencaPinto_Pirataria.pdf)>. Acesso em: 17/10/2022.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. **A formação histórica do território tefeense**. Curitiba: Editora CRV, 2015.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. Globalização e integração territorial – o caso da região de Tefé no Amazonas. **Confins Revue**. Vol. 35. N.35. Paris: 2018.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. **Integração e globalização relativizada – uma leitura a partir de Tefé no Amazonas**. Manaus: UEA Edições, 2017a.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. Globalização, integração e desenvolvimento – os fluxos virtuosos da região de Tefé no Amazonas. **Anais**. VIII Seminário Internacional de Desenvolvimento Regional. P.1-19. Santa Cruz do Sul, 2017b.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. Transporte fluvial no Solimões: uma leitura a partir das lanchas Ajato no Amazonas. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 23, n. 2, p. 322-341, ago. 2019.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. **Modernização pretérita e o vigor do atraso - uma leitura geográfica do transporte fluvial e do uso dos recursos naturais na região do Solimões no Amazonas**. Jundiaí: Paco Editorial, 2020.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. Fragilidade do espaço e vulnerabilidade do território: uma perspectiva de análise a partir dos piratas do rio Solimões. In: LIMA, Aldo Rodrigues de; SANTANA, Edilane da Silva (Orgs). **Reflexões geográficas do Solimões: coletânea de artigos do Escritório Geográfico-Ambiental (EGA)**. Manaus: BK Editora/EGA, 2022a.

QUEIROZ, Kristian Oliveira de. Arranjos territoriais flutuantes dos lagos urbanos de Tefé e Coari no Amazonas. **Mercator**, Fortaleza, v.21, e21011, p.1-12, 2022b.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012 [1985].

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico científico-informacional. 5ª ed. Coleção Milton Santos. 11. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994a.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: Editora Hucitec/Educ, 1994b.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2011 (2000).

SILVEIRA, Maria Laura. **Um país, uma região: fim de século e modernidades na Argentina**. São Paulo: FAPESP/LABOPLAN-USP, 1999.

SMITH, Anthony. **Os conquistadores do Amazonas – quatro séculos de exploração e aventura no maior rio do mundo**. Tradução: Maria Therezinha M. Cavallari. Rio de Janeiro: Editora Best Seller, 1990.

SOUZA, Leno José Barata. Piratas do rio: roubos, furtos e outros crimes a bordo e nas margens da “Região de Manaus”. **Crítica Histórica**. Ano XIX, n. 17, Jun, p.154-176. Maceió: 2018.

THÉRY, Hervé e MELLO, Neli. **Atlas do Brasil: desigualdades e dinâmicas do território**. São Paulo: EDUSP e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.

TOZI, Fábio. Pirataria, piratarias: imbricações entre espaço e técnica na contemporaneidade. **Revista Ecológica**. São Paulo, n. 8, jan-abr, p. 41-61. 2014.

TOZI, Fábio. **Rigidez normativa e flexibilidade tropical: investigando os objetos técnicos no período de globalização**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC). **Global overview: drug demand drug supply**. United Nations, Viena: June 2021.

---

<sup>1</sup> Entrevista concedida pelo Capitão Vilarindo. Comandante da Base Arpão, Coari, 29 ago 2022.

<sup>2</sup> Entrevista concedida pelo Coronel Pedro Moreira. Comandante do 3º Batalhão da Polícia Militar do Amazonas (Batalhão Solimões). Tefé 14 ago 2022.

<sup>3</sup> Disponível em: <[https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo\\_Demografico\\_2022/Previa\\_da\\_Populacao/POP2022\\_Municipios.pdf](https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2022/Previa_da_Populacao/POP2022_Municipios.pdf)>. Acesso em: 23 mar 2023.