

O PARÁ E A ROTA RIO SOLIMÕES DIANTE DAS DINÂMICAS DO TRÁFICO INTERNACIONAL DE COCAÍNA

PARÁ AND THE ROUTE RIO SOLIMÕES IN THE FACE OF THE DYNAMICS OF INTERNATIONAL COCAINE TRAFFICKING

PARÁ Y LA RUTA DEL RÍO SOLIMÕES EN LA DINÁMICA DEL TRÁFICO INTERNACIONAL DE COCAÍNA

Roberto Magno Reis Netto
Universidade Estadual Do Pará, Universidade Federal Do Pará, Tribunal De Justiça Do Estado Do Pará, Brasil
[Http://Orcid.Org/0000-0002-5076-6149](http://Orcid.Org/0000-0002-5076-6149)
bob_reis_ufpa@yahoo.com.br

Clay Anderson Nunes Chagas
Universidade Do Estado Do Pará, Brasil
[Http://Orcid.Org/0000-0002-4223-0192](http://Orcid.Org/0000-0002-4223-0192)
claychagas@uepa.br

Daiane Santana Belfort
Universidade Do Estado Do Pará, Brasil
[Http://Orcid.Org/0000-0001-6361-5211](http://Orcid.Org/0000-0001-6361-5211)
daibelfort@gmail.com

Clarina De Cássia Da Silva Cavalcante
Secretaria De Estado De Administração Penitenciária, Érgane - Pesquisadores Da Amazônia, Brasil
[Http://Orcid.Org/0000-0003-2051-0211](http://Orcid.Org/0000-0003-2051-0211)
clarinacavalcante@outlook.com.br

RESUMO

O presente estudo objetivou analisar a atualidade das dinâmicas territoriais do tráfico de cocaína na Rota Rio Solimões, com especial enfoque para o papel desempenhado pelo estado do Pará. Sob uma natureza exploratória e uma abordagem qualitativa, o trabalho se utilizou de dados qualitativos oriundos da tese de doutorado denominada Ouro de Tolo, concernentes a entrevistas que, dentre vários aspectos, analisou a Rota Rio Solimões e sua relação com o espaço geográfico do estado do Pará. A pesquisa lançou mão, igualmente, de técnicas transversais de pesquisa para análise e triangulação dos dados acima, concernentes à realização de visitas de campo aos diversos órgãos e uso de um diário de campo, alimentado até o presente momento pelo primeiro pesquisador em ações de campo. Como resultados, identificou-se o comportamento atual da Rota Rio Solimões, bem como suas dinâmicas e fluxos alternantes, sobretudo, em decorrência das bases fluviais recentemente instaladas, com predomínio do modal fluvial, a despeito da alternância com modais aéreos e rodoviários.

PALAVRAS-CHAVE: Rota Rio Solimões; Tráfico de Drogas; Cocaína; Estado do Pará; Amazônia.

ABSTRACT

This study aimed to analyze the current territorial dynamics of cocaine trafficking on the Solimões River Route, with a special focus on the role played by the state of Pará. Using an exploratory approach and a qualitative approach, the study used qualitative data from the doctoral thesis entitled *Ouro de Tolo*, concerning interviews that, among other aspects, analyzed the Solimões River Route and its relationship with the geographic space of the state of Pará. The research also used cross-sectional research techniques to analyze and triangulate the above data, concerning field visits to various agencies and the use of a field diary, kept up to the present moment by the first researcher in field actions. The results identified the current behavior of the Solimões River Route, as well as its dynamics and alternating flows, mainly due to the recently installed river bases, with a predominance of river transport, despite the alternation with air and road transport.

KEYWORDS: Solimões River Route; Drug Trafficking; Cocaine; State of Pará; Amazon.

RESUMEN

El presente estudio tuvo como objetivo analizar la dinámica territorial actual del tráfico de cocaína en la Ruta del Río Solimões, con especial foco en el papel desempeñado por el estado de Pará. Bajo un carácter exploratorio y un enfoque cualitativo, el trabajo utilizó datos cualitativos provenientes del estado de Pará. tesis doctoral denominada *Ouro de Tolo*, relativa a entrevistas que, entre varios aspectos, analizaron la Ruta del Río Solimões y su relación con el espacio geográfico del estado de Pará. La investigación también utilizó técnicas de investigación transversal. para el análisis y triangulación de los datos anteriores, referentes a la realización de visitas de campo a los distintos órganos y la utilización de un diario de campo, mantenido hasta el momento por el primer investigador en acciones de campo. Como resultado, se identificó el comportamiento actual de la Ruta del Río Solimões, así como su dinámica y alternancia de flujos, principalmente debido a las bases fluviales recientemente instaladas, con predominio del modo fluvial, a pesar de la alternancia con los modos aéreo y vial.

PALABRAS CLAVE: Ruta del Río Solimões; Tráfico de Drogas; Cocaína; Estado de Pará; Amazonas.

INTRODUÇÃO

O presente estudo congloba um conjunto específico de dados apresentados na tese de doutorado intitulada *Ouro de Tolo - a Região Metropolitana de Belém-PA (RMB) em face das dinâmicas territoriais do tráfico internacional de cocaína* (Reis Netto, 2023), cujo objetivo originário consistiu em compreender o papel daquela região em face da economia ilícita do tráfico internacional de cocaína. Contudo, desde o início do trabalho, constatou-se que o espaço geográfico de referência da pesquisa – a RMB – se relacionava com as dinâmicas do comércio internacional de entorpecentes em múltiplas escalas, o que tornou imperioso o lançamento de olhares para escalas maiores e menores do fenômeno.

Neste trabalho específico, ampliou-se o foco de estudo sobre um conjunto de dados inicialmente colhidos em relação a uma das redes que atravessa o Brasil, especificamente pelo denominado *Corredor Amazônico do Tráfico*, que engloba parte do centro oeste, o norte e o

nordeste do país – sem discriminar importações originárias e/ou possíveis escoamentos direcionados às regiões sudeste e sul: A chamada *Rota Rio Solimões* (Reis Netto, 2023).

Embora essa rota congloba grande parte dos rios que compõem as fronteiras do estado do Amazonas com dois dos principais países produtores/manufaturadores/exportadores de cocaína e *skunk* (Colômbia e Peru), seu nome foi historicamente atribuído em razão da principal região atribuída à atividade do tráfico na Calha Norte do Brasil: a tríplice fronteira do Brasil (Tabatinga-AM), Colômbia (Leticia) e Peru (Santa Rosa) (Rodrigues; Esteves, 2018; Hirata, 2019; Paiva, 2019; Sampó, 2019; Couto, 2019, 2020; Moura, 2020; Reis Netto et al, 2021; Dias; Paiva, 2022).

Esta rota teve sua importância ressignificada nas últimas duas décadas, sobretudo, após os conflitos havidos entre as duas maiores facções criminosas nacionais, o Comando Vermelho (CV) e o Primeiro Comando da Capital (PCC), no *Corredor Sul* do país. Em decorrência do avanço e proeminência daquele primeiro em relação à denominada *Rota Caipira* do tráfico (cujos fluxos de entrada envolvem diversas cidades fronteiriças dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul), iniciou-se uma nova corrida para ocupação de regiões estrategicamente próximas aos pontos-nodais das redes da Rota Rio Solimões (Sampó; Ferreira, 2020; Pfrimer; Motta, 2021; Reis Netto et al, 2021; FBSP, 2022).

Com isso, instaurou-se um conjunto de conflitos entre as duas facções citadas e uma facção regional que atuava na *porta de entrada* do tráfico na Amazônia – A Família do Norte (FDN) – alterando substancialmente os *modi operandi* do tráfico na região e as dinâmicas operacionais do tráfico em suas relações com os espaços geográficos da região norte.

Diante desse contexto complexo, o presente estudo objetivou analisar a atualidade das dinâmicas territoriais do tráfico de cocaína na Rota Rio Solimões, com especial enfoque para o papel desempenhado pelo estado do Pará.

A importância do estudo se denotou, primeiramente, diante da necessidade de compreensão das relações entre o espaço geográfico de referência aqui adotado, o Estado do Pará, e as dinâmicas do tráfico internacional de cocaína, questão de interesse público afeta não só às políticas de segurança internas, mas também a questões de relações internacionais e defesa do país. Além disso, o tema engloba matéria de especial relevância ao campo acadêmico da geografia da violência e do crime, tanto pelos resultados, como métodos empregados na investigação. Ademais, o tema revela achados de especial importância para compreensão do tema, para além do campo da segurança

revelando as múltiplas relações sociais, políticas e econômicas que atravessam as manifestações espaciais do tráfico internacional de drogas.

Para além dessa introdução, o estudo apresentou um tópico metodológico, um tópico de resultados e discussões e, ao fim, as pertinentes considerações finais.

MÉTODOS E TÉCNICAS

O estudo caracteriza uma pesquisa de natureza exploratória, pois se debruça na produção de um conhecimento novo a respeito do objetivo proposto (Marconi; Lakatos, 2016). Igualmente, sua abordagem é qualitativa, uma vez que eminentemente voltada ao conteúdo de um fenômeno e não a aspectos numéricos relativos ao mesmo.

Como mencionado na introdução, o trabalho se utiliza de dados qualitativos oriundos da tese de doutorado denominada **Ouro de Tolo** (Reis Netto, 2023), concernentes a entrevistas que, dentre vários aspectos, analisou a Rota Rio Solimões e sua relação com o espaço geográfico do estado do Pará. No trabalho originário, buscou-se uma aproximação de diversos órgãos e agentes públicos vinculados à área da segurança (estaduais, no Pará e em outros estados, bem como, federais) e de entidades de pesquisa ou pesquisadores de áreas afins. Com isso, promoveu-se a seleção de sujeitos que detinham relevantes conhecimentos a respeito do objeto de pesquisa, na qualidade de: a) ocupantes de funções em órgãos e/ou atividades estratégicas (de enfrentamento ao tráfico ou inteligência); b) pesquisadores familiarizados com a temática ou que já desenvolveram pesquisas em torno do objeto de pesquisa ora analisado.

Houve uma aproximação cuidadosa junto ao campo de pesquisa para verificação: a) das formas de acesso aos sujeitos e eventuais obstruções a serem removidas; b) e se, de fato, os entrevistados seriam detentores das informações buscadas e poderiam contribuir com a pesquisa e suas questões. Após estes cuidados iniciais, os 22 (vinte e dois) sujeitos das entrevistas foram definidos conforme o quadro abaixo, que, como forma de manter o sigilo, os apresenta de maneira relativamente genérica:

QUALIFICAÇÃO DOS ENTREVISTADOS NA PESQUISA	
QUANTIDADE DE ENTREVISTADOS	ÓRGÃO E CARACTERÍSTICAS
ENTREVISTADOS NA POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DO PARÁ	
08 entrevistados	Entre servidores (escrivãos/investigadores) e delegados, que estão/estiveram lotados em órgãos como o Núcleo de Inteligência Policial, Delegacia de Narcóticos, Delegacia de Homicídios, Divisão de Repressão ao Crime Organizado (Delegacia de Combate às Facções Criminosas, Delegacia de Roubos e furtos, Delegacia de Repressão de Roubo à Bancos e Antisequestros, Delegacia de Repressão a Furtos e Roubos de Veículos e Cargas, Delegacia de Polícia Fluvial), Delegacias de áreas estratégicas ao estudo (Castanhal, Capanema, Marabá, Abaetetuba), ou, que já tiveram/tem vínculos com outros órgãos externos (Assessoria de Segurança Institucional da Secretaria de Administração Penitenciária do Pará, Secretaria de Estado de Segurança Pública do Pará, Grupamento Fluvial e Secretaria Nacional de Segurança Pública).
ENTREVISTADOS NA POLÍCIA MILITAR DOS ESTADOS DO PARÁ, AMAPÁ E AMAZONAS	
04 entrevistados	Entre praças e oficiais, que estão/estiveram lotados em batalhões estratégicos à pesquisa (Breves-Pa, Soure-PA, Belém-PA, São Félix do Xingu-PA, Altamira-PA, Manaus-AM, Macapá-AP, entre outras), bem como, estão/estiveram lotados em unidades especializadas (Ronda Tática Metropolitana, Diretorias ou Divisões de Inteligência, entre outros) ou órgãos externos (órgãos de inteligência penitenciária, Secretaria Adjunta de Inteligência e Análise Criminal do Pará e Centro de Inteligência de Segurança Pública Regional Norte).
PESQUISADORES NACIONAIS ENTREVISTADOS	
04 entrevistados	Pesquisadores de abrangência nacional, que desenvolvem/desenvolveram atividades no Brasil e na Amazônia e detêm/detiveram vínculos com entidades jornalísticas, com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, com universidades/institutos federais e estaduais, com a Agência Brasileira de Inteligência e/ órgãos policiais de diferentes estados
ENTREVISTADOS NO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ E DO ACRE	
04 entrevistados	Entre servidores e promotores de justiça, que estão/estiveram vinculados à órgãos especializados como o (Grupo de Atuação Especial no Combate ao Crime Organizado e Corregedoria-Geral do Ministério Público), além de promotorias de cidades relevantes à pesquisa, em cargos de direção ou não, e, detêm/detiveram vínculos com observatórios específicos da segurança pública e são/foram pesquisadores específicos da área da segurança pública.
ENTREVISTADOS NA POLÍCIA FEDERAL	
02 entrevistados	Entre agentes e delegados, que estão/estiveram lotados em delegacias especializadas (Delegacia de Repressão a Entorpecentes, Diretoria de Investigação e Combate ao Crime Organizado, entre outras) e atuam/atuaram em funções especiais junto à Secretarias de Estado de Segurança Pública do Pará.
ENTREVISTADOS NA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL	
01 entrevistados	Agente que está/esteve lotado em órgãos como o Serviço de Operações e Setor de Inteligência
TOTAL 22	

Quadro 01 – Sujeitos das entrevistas realizadas ao longo da etapa qualitativa da pesquisa.

Fonte: dados da pesquisa.

As entrevistas foram realizadas entre o fim de setembro e o início de novembro de 2022, na sede dos órgãos indicados, em locais escolhidos pelos entrevistados, ou, por intermédio de Tecnologias da Informação Computacional – TIC's, sempre sob a garantia de uso de salas reservadas e em horários previamente agendados. Como protocolo ético, em primeiro lugar, tem-se que as entrevistas foram precedidas da leitura, explicação e subscrição de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), expositivo da pesquisa, objetivos, vinculação institucional, interesses e riscos e desconfortos, bem como da total garantia do sigilo de identidades e dados. Após gravação das entrevistas (devidamente autorizadas mediante o documento acima), os áudios foram armazenados em suporte *off-line* e os dados foram totalmente anonimizados, para segurança dos entrevistados.

De igual maneira, durante a transcrição das falas, promoveu-se ainda a eliminação de vícios de linguagem, referências a órgãos ou agentes, nomes ou experiências que, de alguma forma, pudessem permitir sua identificação. Ao longo da análise, os entrevistados detiveram a ordem de suas entrevistas redistribuída de maneira aleatória, a partir do que passaram a ser identificados tão somente como E1, E2, E3, [...] E22.

A pesquisa lançou mão, igualmente, de técnicas transversais de pesquisa para análise e triangulação dos dados acima, concernentes à realização de visitas de campo aos diversos órgãos e uso de um **diário de campo**. Esta técnica, inclusive, foi mantida mesmo após o encerramento e apresentação do trabalho originário, em incursões ainda realizadas pelo primeiro pesquisador em campo, na qualidade de instrutor do campo da segurança e colaborador com os órgãos de segurança na compreensão e enfrentamento ao crime.

Isso permitiu o lançamento de olhares mais atuais, que, como se verificará adiante, tornaram possível a atualização dos dados originariamente apresentados no trabalho, demonstrando a fluidez das rotas diante da instalação atual de duas bases fluviais. Os dados, ao fim, foram triangulados entre si e com diversos apontamentos literários prévios que o referendavam – explorados na pesquisa originária (Reis Netto, 2023), gerando os resultados adiante consignados.

Na apresentação dos resultados, ademais, utilizou-se de técnicas de cartografia temática. Para a execução dos projetos cartográficos, foi primeiramente realizado a vetorização de camadas pelo *Google Earth Pro*, georreferenciando-se as informações espaciais pela representação gráfica de 'linha' da rota fluvial Rio Solimões, as rotas de desvios fluviais e terrestres identificadas. Posteriormente foi marcada a tipologia de ponto para identificar-se as bases fluviais de segurança pública e as sedes municipais. Após o processo de vetorização, foi feita a manipulação dos dados no software Quantum Gis 3.34.10 'Prizren', consistindo na adição de camadas primordiais, como a de satélite, de limite de países, estados, dentre outras. Em seguida, foi adicionado as camadas vetorizadas de dados coletados da pesquisa. Após esse processo, foi realizada a elaboração da representação cartográfica por meio de layout com todos os seus elementos imprescindíveis.

Os resultados, ademais, se encontram sintetizados na seção seguinte.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

PERCEPÇÕES INICIAIS DOS ENTREVISTADOS SOBRE O CORREDOR AMAZÔNICO

Preliminarmente à exposição dos achados, é importante que se diga que os entrevistados foram assentes em destacar a ideia de *fluidez* das rotas do tráfico de drogas enquanto característica indissociável às mesmas, da mesma forma apontada por diversos autores brasileiros e estrangeiros (Couto, 2019; Viana *et al*, 2019; Steinko, 2019; Magliocaa *et al*, 2019).

Assim, as rotas variariam dentro de determinados territórios-rede, conforme o maior/menor grau de fiscalização realizada pelos órgãos de segurança pública, maior/menor permissividade do sistema jurídico-legal, disponibilidade de agentes, meios de transporte e estocagem, oferta/demanda e, até mesmo, variações climáticas ou fenômenos geográficos (Magliocaa *et al*, 2019; Couto, 2019, 2020; Reis Netto; Chagas, 2021a; Guerrero; Espasa, 2021; CDE, 2022). Nesse sentido, afirmou-se que:

Mas assim, o que acontece: ele [o agente do tráfico] migra, constantemente. Ele é pego em um lugar e na outra semana ele já vai mudando, então você as rodovias principais, então você articula tudo isso e tenta pensar numa questão lógica, o que é nas rodovias principais e o que é ali, o que tem mais água para transportar? (E3).

Então normalmente nos tentamos identificar os corredores, que são grandes áreas em que nós conseguimos observar o escoamento da produção e dentro desses corredores inúmeras rotas se formam. Então, ao meu ver, mais importante do que identificar as rotas é identificar o corredor, nesse momento. Porque a rota é muito maleável né, ela é maleável, porque ela vai sendo produzida a medida que a própria mercadoria estar se deslocando, então a mercadoria se desloca. (E8).

Quando se aperta muita a fiscalização em um local, eles procuram encontrar uma outra forma, uma outra rota. Aqui mesmo no Pará, quando a gente fiscaliza muito uma rota, eles procuram encontrar uma outra forma de mudar, pra continuar com essa comercialização, sem que a polícia consiga fiscalizar (E2).

Portanto, dentro do *Corredor Amazônico*, observa-se uma alternância de possíveis caminhos entre as cidades ou grupos de cidades que se estabelecem como *nós* do território-rede, o que deve ser, cuidadosamente, considerado dentro da ideia de rota. Assim, o fenômeno deve sempre ser encarado sob a perspectiva da fluidez, justamente, porque a mobilidade é uma das principais características do setor oligopólico do tráfico e de seu *movimento espacial*. Em segundo lugar, diante da já referida vastidão do território amazônico e da multiplicidade de fluxos, que podem se estabelecer em seu interior, tem-se que a alternância de modais também surge como um pressuposto

das rotas (que será analisado, também, nos tópicos a seguir). Isso, inclusive, fica claro na fala de um dos entrevistados, que, comparando *Eixo-norte* e *Eixo-sul*, assim referiu:

Então, quando a gente pensa em deslocamento de produção do Norte para os grandes centros, como por exemplo, até Belém, tu tem efetivamente múltiplos modais. Ela pode ser transportada via rios, via modal fluvial, em alguns momentos, deve ter integração com o modal rodoviário, até por aerovias. Isso é distinto do Sul. No Sul nós não temos um modal hidroviário tão integrado assim. Quando nós temos deslocamento da cocaína, quando tu cita a Rota Caipira, quando a gente fala de uma possível rota gaúcha, de uma rota do sul, nós estamos falando de um modal muito mais rodoviário. E o transporte aí, por exemplo, no Norte deve ter uma característica talvez semelhante a do Sul, e, talvez você saiba disso, que é o uso de pequenas aeronaves que tentam voar. Nós pegamos aqui alguns casos de formações de cocaína para abastecer regiões metropolitanas, aqui do Sul, por pequenos aeroportos clandestinos. Isso é uma forma de transporte também, mas o Norte, quando eu penso no Norte, eu penso numa multiplicidade de modais que torna cada vez mais difícil de estabelecer a própria produção de uma rota, por causa do fácil deslocamento e a fácil movimentação desses modais (E8).

Ademais, como último dado preliminar sobre o *Corredor Amazônico*, deve-se ressaltar a relevância que o mesmo tem apresentado em relação ao tráfico internacional de cocaína, que fica muito assente do teor da fala de um dos entrevistados, abaixo transcrita:

Fica como observação interessante: em 2020, eu fui para um encontro [omitido para evitar identificações], só Região Norte. Foi no Acre, Rio Branco. E a [autoridade omitida para evitar identificações] do Amazonas disse que eles tinham batido em 2020, o recorde de apreensão de droga. Disseram o mesmo o do Acre, de Roraima, de Rondônia, Amapá e Pará, eu fui o último a falar eu falei: “eu não sei se eu comemoro ou se eu me preocupo, porque todos nós[...]”, e isso era em setembro, “[...] já batemos o recorde de apreensão. Sinal que estamos trabalhando muito bem, melhoramos e estamos evoluindo nesse combate, mas se a gente apreendeu tudo isso, quanto que já não passou?” e isso foi em 2020 (E18)

Como se vê, o corredor em questão aparenta plena atividade, o que se confirma, inclusive, pelos dados de apreensões estudados no capítulo anterior, referendando, de pronto, a relevância já declarada quanto a esse estudo e a preocupação quanto às consequências oriundas dessa convergência de diversos dos fluxos estudados em relação à Região Metropolitana de Belém. Nesse intento, a seção a seguir se debruça sobre as rotas identificadas a partir das falas dos entrevistados.

A ROTA SOLIMÕES: NÓS, MODAIS E CARACTERÍSTICAS

Como também foi previamente afirmado pela literatura (Rodrigues; Esteves, 2018; Hirata, 2019; Paiva, 2019; Sampó, 2019; Couto, 2019, 2020; Moura, 2020; Reis Netto *et al*, 2021; Dias; Paiva, 2022), constatou-se que muitos dos entrevistados apontaram para um forte protagonismo da

Rota Solimões, enquanto um dos fluxos mais relevantes de cocaína na Amazônia e no Estado do Pará. Veja-se:

Pelo pouco que a gente viveu, trabalhando na região Oeste do Pará e outras regiões do interior do Pará, essa rota se fazia, principalmente, indo de Manaus, do Amazonas, passando pela região Oeste, pegando a Santarém-Cuiabá pra ir chegar no Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; ou seguir, pra chegar nos grandes portos (E1).

Aqui na Amazônia eu vejo Letícia. Porque ela vem por ali, entra no Amazonas, vem ali pelo Amazonas, e no caso do Pará vem praticamente pra Santarém. E de Santarém, isso via hidroviária, ela vai descendo até o Nordeste. Essa rota vai pro Nordeste, passa muito pelo Nordeste e do Nordeste ela vai sendo distribuída (E2).

Olha, a principal rota que todo mundo tem conhecimento, não só pelo próprio trabalho policial, mas também em razão de várias apreensões que foram feitas, que saem na televisão e por aí vai, é na calha do rio Solimões, no Amazonas. Então a gente sabe que tem ali uma tríplice fronteira do rio Solimões, que é Brasil – Peru – Colômbia, a droga entra principalmente aí por essas cidades. Então você pode pegar as cidades principais aí do rio Amazonas, que você vai ter essas cidades enumeradas, a começar lá pela primeira, Benjamim Constant e você pode ter cidade de dentro do Amazonas, por exemplo a cidade de Tefé. É uma cidade por onde essa rota gira, entrando no Pará você tem ali Santarém. Depois você tem um pouco mais pra cá Breves, então são várias cidades, pro lado de baixo, pra margem direita, você teria cidades menores, mas que também existem para esse tráfico por lá. Cametá, São Sebastião da Boa Vista, própria Altamira, com rio Xingu pra percorrer e pode ser vista como uma cidade por onde a droga passeia (E6).

Pelo conhecimento que eu tenho da região e das inúmeras investigações que nós já fizemos, aqui no Pará, eu posso te afirmar que a cidade de Benjamim Constant e Tabatinga, no Amazonas, são as principais cidades, porque elas ficam próximas da tríplice fronteira, Peru – Colômbia – Brasil, e são vários canais de rios que dão acesso a Região Amazônica naquele local (E10).

A questão especificamente do Pará, a porta de entrada, sempre acaba entrando ali pelos rios, principalmente na área de Santarém, município de Almeirim que passa droga ali no rio até chegar no Estado do Pará (E13).

Nós temos ali, Itacoatiara, no Amazonas, ali na tríplice fronteira. Na divisa ali do estado do Pará. Principalmente do Peru e Colômbia. Nessa divisa aí, nós temos a principal rota de escoamento, que vem pelo Brasil. Ela [a cocaína] entra na tríplice fronteira e é escoada até os portos de Santarém e Vila do Conde (E15).

Algumas cidades são estratégicas. Então, tem Benjamin Constant, Cruzeiro do Sul, Tabatinga, cidades de Manaus[...]. As capitais sempre terão papel fundamental, porque é lá que se dá está o canal de comunicação. Então essas cidades que são historicamente rotas do tráfico, elas são rotas porque a passagem se dá por lá. Obrigatoriamente, há uma inserção. Agora tem algumas que são muito mais estratégicas. Porque muito mais estratégicas? Porque elas podem conectar diversas outras regiões, a partir de suas interações. E aí, por exemplo, é impossível tu não destacar Belém como uma rota. Tanto que se tu for pegar as apreensões, nos últimos anos, no aeroporto, tu vai pegar. Barcarena, principal rota hoje de cocaína para a Europa, a principal rota na Amazônia. Nenhuma cidade hoje, nenhum porto hoje na Amazônia, exporta mais cocaína na Europa, que o Porto de Vila do Conde, em

Barcarena. Não só cocaína, mas, manganês contrabandeado, madeira contrabandeada, e as mais diversas formas de contrabando que tu possa imaginar (E16).

Aquela tríplice fronteira, que é Tabatinga, Leticia e Santa Rosa, no Peru. Os grandes fornecedores de cocaína, utilizam aquela fronteira, via marítima, até o estreito de Breves, ou seja, pra Belém ou indo para Macapá, pro tráfico internacional. E de lá existe uma questão, isso eu tô falando do cloridrato de cocaína, que é o material exportado. E de lá a gente percebe ou já percebeu pela experiência que já tive com essa matéria, que eles utilizam o ponto estratégico, que é o país Suriname, não sei se é pela falta de fiscalização, pela deficiência de fiscalização ou o comprometimento dos agentes políticos de estado lá, com a rede internacional de tráfico e de lá pra Europa. Quanto a questão do tráfico regional, a gente via muito essa interligação, Tabatinga-Manaus ou Tabatinga-Manaus-Santarém. Seria como um ponto de apoio. Quando eu falo de Santarém, eu não falo só da cidade de Santarém em si, mas, as cidades próximas como Prainha, Monte Alegre, Faro, Terra Santa. Todas essas cidades são escolhidas pela falta de fiscalização, pelo policiamento. (E17).

Olha, falando de Pará, a gente tem aí a entrada pelos rios. Tem Tabatinga né?! Tabatinga é um local que a gente sempre identifica como uma rota de entrada. Muitas das vezes essa droga chega até primeiro no Amazonas e depois chega no Pará. Quando ela não vem nesse transporte direto, por exemplo, do Suriname, da Colômbia, direto de barco, ela aporta no Amazonas e depois vem pra cá. A gente já fez apreensões aqui em que chegava no Amazonas, eles acondicionavam em móveis, fundo falso de armário, cama e mandavam como se fosse um caminhão de mudança fechado na balsa ordinária, balsa normal. Vinha de Manaus chegava aqui, 80 quilos e aqui se distribuía muitas vezes pro Nordeste e tal (E18).

A gente vê que todas aquelas cidades do Rio Madeira, Do Amazonas, ele tem a maior fronteira do Brasil, em termos de cidades. O maior número de cidades que fazem fronteira com outros países, são do Amazonas. Então aquelas pequenas cidades pobres são portas de entrada essenciais do tráfico de drogas (E20).

A principal no Brasil, na Região Norte do Brasil, é Tabatinga, que faz fronteira com Leticia. Talvez ainda a principal rota de entrada. Entra no país, na fronteira do Amazonas com a Colômbia, no caso, do município de Leticia, no lado colombiano, e entra boa parte dela pelos rios, que aqui são extremamente navegáveis, principalmente pelo Amazonas. Disseminado depois por várias rotas, seja marítima, seja aérea, ou mesmo rodoviária, visando, boa parte dela o tráfico internacional ou uma parte dela para o consumo interno (E22).

Pelo Rio Amazonas existem várias rotas [...]. Santarém, como ponto de apoio/descarregamento, e seguindo o fluxo do Rio Amazonas em direção ao Rio Xingu, passando por Porto do Moz, em que já houve apreensão vultuosa em 2020; Vitória do Xingu, para desembocar em terra, pela Rodovia Transamazônica, abastecendo a região e seguindo em direção à outras partes do Estado (E23).

Percebe-se, a seguir, que a fala de E11 é bem detalhista quanto à especificação de *nós* componentes da rede-territorial vinculada à Rota Solimões, albergando, complementando e sendo consolidada pelas falas acima. Veja-se:

Nós temos a rota colombiana. A droga ingressa no Brasil, pelo Estado do Amazonas, pelo município de Tabatinga, seguido de Manacapuru, em Manaus, da capital amazonense segue

pro Pará, a região do Baixo Amazonas, área de divisa entre o Pará e o Amazonas, e ingressa no Pará, por Juruti e as proximidades do município de Óbidos, grande parte da mercadoria, da cocaína, é repassada por pequenas embarcações, que aproveitam as cheias do rio Amazonas, pra percorrer alguns furos e fugir de possíveis fiscalizações até chegar em Santarém, quando falo aqui da cocaína. Nós temos vistos também, a questão do Skank, o Skank colombiano, a supermaconha vinda da Colômbia. Outro ponto que precisa destacar é depois, essas drogas seguem pra Monte Alegre, descem pelo Rio Amazonas, pra desembarcar as proximidades de Belém, normalmente nos municípios de Barcarena e Abaetetuba (E11).

A partir das falas, por sua vez, pode-se constatar que a tríplice fronteira, na cidade de Tabatinga-AM, destacaria-se enquanto uma espécie de região centralizadora dos fluxos de cocaína que ingressam na Amazônia Brasileira, a partir da Colômbia e Peru. Justamente por esse motivo, a rota é, popularmente, nominada de *Rota Solimões*, nome, empiricamente, adotado pela literatura e pela imprensa, como *homenagem* ao Rio que se coloca como principal porta de entrada local. No entanto, os fluxos de entrada da cocaína não podem ser resumidos somente ao Rio Solimões. Analisando-se a potencialidade dos rios da região a fundo, nos termos destacados por alguns entrevistados, percebe-se que a via marítima parece ser explorada ao longo de todo o noroeste do Amazonas (na área popularmente nominada como *Cabeça do Cachorro*, pelo formato a que o polígono remete) e, em possíveis pontos, a partir da cidade de Boa Vista-RR. Veja-se das falas:

Foca na cidade. Vamos pensar em Boa Vista (Roraima), primeira cidade Santa Helena do Uiarén [na Venezuela], então esse é o foco ali [...] pra Pacaraima. Quando você fala ali no Amazonas pensa em Tabatinga e Leticia, isso então fica ali, Tabatinga e Leticia pra Colômbia [...]. (E4, com adaptações, para melhor entendimento).

Uma zona mais acima, teve uma operação que conseguimos pegar duas toneladas e meio de droga, que foi no Rio Japurá. É um rio muito acima lá, que não é citado, perto da chamada cabeça do cachorro. Essa zona tem muitos rios permeáveis, tá entendendo. Então, se você mesmo jogar no mapa, Rio Japurá é bem lá pra cima. Mas existem rios que vão desencadear no Rio Amazonas, no final das contas, todas as entradas que tem aí na questão de fronteira vão desencadear no Rio Amazonas. Não tem jeito, houve situações de apreensões, por exemplo, em Pernambuco, que foi preso lá no Nordeste, mas que passou pela rota do rio Amazonas, tá entendendo? Então, muitas apreensões são feitas em outros estados, inclusive, que teve como destino, droga saindo daqui da fronteira. Ali [Tabatinga] é um ponto forte, mas não dá pra se concentrar só ali. [...] da tríplice fronteira ali pra cima. Existem outras rotas que não se dão muito destaque, mas que pode ter certeza que passa muito tráfico de droga de outros países, como da Colômbia, da própria Venezuela [...]. Eu vejo quanto tem operações, dessas grandes quantidades que são apreendidas são no Rio Amazonas, mas, as entradas realmente são em vários rios, que muitas vezes não são citados em reportagens, quando vão pegar essas drogas, essas drogas são apreendidas já em Belém, já em Santarém, no Amazonas. Mas a entrada mesmo, fica em outros rios que não citados, então isso daí já é uma consequência dá entrada lá de cima (E5).

[...] um pouco pelo Rio Negro. Ao que me consta, menos que o Rio Negro que no Rio Solimões (E7).

Na Amazônia, creio eu, que deve ser as áreas de contato fronteiro com os países produtores, que por consequência disso, áreas de fortes transbordos, penso eu, deve ser relacionados as capitais e as cidades médias, que é que a gente identifica um pouco aqui na região Sul, que é um pouco a ideia de passar, talvez Rio Branco, Manaus, Belém do Pará, ou seja, essas áreas prioritárias de escoamento, de formações de corredores, e dentro desses corredores inúmeras rotas se formam derivadas de intempéries, que muitas vezes nem temos conhecimentos (E8).

Após ingresso no Brasil, essa rota seguiria o curso do Rio Amazonas até e região compreendida entre os Estados do Pará e Amapá, guinando em direção ao estreito de Breves-PA rumo à Baía do Guajará (que margeia a RMB), perpassando, ao longo do trajeto, por diversas cidades componentes dos Estados do Amazonas e do Pará, que, por sua vez, constituiriam-se como nós de uma grande rede. Durante sua passagem, por conseguinte, é natural que a mercadoria em transporte apresente fragmentações da carga ao longo daqueles nós, tanto para abastecimento local, quanto para destinação a redes secundárias que se formariam de acordo com os interesses e destinações vinculadas aos propósitos de cada agente envolvido no processo de aquisição do entorpecente.

Além disso, para redução de apreensões, tem-se que os agentes territoriais do tráfico costumariam promover uma alternância de modais e de métodos de transporte ao longo da *Rota Solimões*, sempre, levando em conta critérios de segurança, conveniência e oportunidade de suas ações. Um primeiro exemplo do fenômeno, apresentado por E1, mostrou a alternância de modais como técnica utilizada pelos traficantes para se ocultar de fiscalizações realizadas por órgãos de segurança nas imediações de Óbidos-PA, como se vê:

Vindo pelo Amazonas e desembarcando ali em Parintins, por causa da base Candiru, da Polícia Federal, que faz a fiscalização dos navios que entram no Estado do Pará. Depois, passando por uma estrada, uma região chamada de Arapixuna e essa estrada ela sai, exatamente, em frente ao município de Santarém. E essas drogas são atravessadas, em pequenas embarcações ribeirinhas, chamadas rabetas, feita justamente na questão que eu falei de importação, por pescadores. Chegam até Santarém e depois elas são reunidas e seguem a rota da Santarém-Cuiabá, e também aqui, já pra região do Marajó (E1).

Outros exemplos, mencionados por E3 e E19, também destacaram o uso de múltiplos modais marítimos nessa mesma rota. Veja-se:

Eles usam, como eu falei, o que a gente mais percebe, via rio, são barcos. Foi agora em Bujaru ou um interior aqui próximo, pegaram uma lancha que deu prego, uma lancha com três motores de duzentos, não, quatro motores de duzentos cilindradas! Não temos lanchas que pega uma dessas. Foi Prainha, que foi abandonada. E, nessa lancha, tinha dois fuzis; 6,

7 quilos de droga e foi abandonada. Quando foram revistar a área, encontram mais duzentos quilos lá, e a gente já tinha informado que essa lancha fazia esse transporte. Então o que a gente percebe é que vem um barco grande de fora e param num certo ponto, essas lanchas rápidas pegam e vão desovando em lugares que tem que desovar (E3)

Dependendo da época do ano, quando o rio tá cheio, o modal é através dos barcos. A gente já tomou conhecimento de balsa trazendo droga, 4,5,6 toneladas. A gente já tomou conhecimento de canoão, porque assim, a balsa estava começando a chamar bastante atenção e eles preferiam fazer através do consórcio. Chegava em um determinado ponto do rio lá em cima, dividia. Chegava em um ponto, a droga ficava em um porto. De 5 a 10 toneladas. A partir desse ponto cada um ia lá e levava a sua fatia do consórcio. E aí a responsabilidade era de cada um. Tinha muitos que levavam em embarcação, dependendo pelo rio que descia, era por uma embarcação que a gente chama de *metal*, com dois motores de 300hp, o que é um potência absurda, mas, pra puxar 1,5 toneladas, 2 toneladas em um barco só... Aí a gente começou a entender que também chamava muita atenção. Então a gente já soube de informações, que os caras iam no canoão, de 8 metros de madeira. Ele vem reforçado por dentro, com droga até o talo e o caboco vem com motor de 15hp, bem devagarzinho, como se fosse ribeirinho, que ninguém aborda. O cara vem na maciota. Então, assim, tudo vai depender do nível do rio (E19).

Além disso, tem-se que E19 e outros entrevistados também referiram o uso do modal aeroviário na Amazônia, que, embora tenha sido apontado como residual pela literatura, conforme mencionado no capítulo anterior, atualmente, apresenta-se como algo mais assertivo na realidade amazônica, como se vê a seguir:

Agora, também, tem o transporte aéreo. Vários aviões pela grande extensão da Amazônia, e, pistas de pousos ilegais que são inúmeras. Também aviões trazem esse tipo de droga, só que, com menos quantidade de peso, o barco é a maneira que eles trazem mais droga e de uma maneira mais segura (E3).

Também mais recentemente eu soube que tem muito tráfico aéreo, aviões que tem descendo em áreas já desbravadas, pistas de áreas já desbravadas, sobretudo no Pará, para em seguida levar essa droga até os portos e escoar, exportar a droga (E7).

O transporte aéreo é feito pelas pistas de pousos clandestinas, que são utilizadas no tráfico, inclusive em áreas de garimpos (E11).

Tem também o modal que aí vai muito pro Pará [...] que eles saíam daqui e iam de avião para aí e daí era transportado por caminhões, que fazem aqueles transportes de cavalo. [...] Vinha de avião da Colômbia até o Pará, eles voam bem abaixo. Chegava no Pará, eles paravam por várias pistas clandestinas, paravam, deixavam uma parte. Seguia deixava outra, entendeu? Então assim, são tudo pistas clandestinas, não é voo direto. Pousou em pistas clandestinas aconteceu muito, acontece até hoje. A gente estava monitorando a rota, ela ia pra Santarém, de avião, era escoada, o que a gente chama *calentado*, nos caminhões de cavalo, fazendo o transporte de cavalo (E19).

Olha, o que chega pra nós enquanto profissionais, é que chegam pelos rios, pelos rios e também por aeronaves pequenas, hoje existiria no Pará em torno 2.000 pequenos aeroportos em propriedades, alguns clandestinos, outros até mesmo registrados (E20).

Costumam pousar em pistas clandestinas, usam as pistas inclusive lá no Peru ou na Colômbia. Geralmente, quem faz esse tipo de tráfico de carregamento são pessoas que já tem poder aquisitivo maior, proprietário de fazendas, de grandes propriedades, e, dentro de suas próprias propriedades eles fazem essas pistas.

Por via aérea também. Os aviões adquirem a droga na fazenda ou em outros países e fazem pousos baixos, abaixo da detecção do radar e jogam essas drogas em fazendas. E aí, já ficam outros traficantes embaixo, pra poder recolher essa droga e dar o destino delas por via rodoviária. Não chegam a pousar, esse modus operandi do avião, já foi detectado nos municípios do Acará, Tailândia, Cametá e Paragominas (E21).

Assim, confirmou-se a literatura consultada (FBSP, 2022), no que se refere à utilização de aviões de pequeno porte. A partir da fala, constata-se que estes aviões cruzariam relativas distâncias mediante o pouso, reabastecimento e descarga em pistas clandestinas – ou, até mesmo, em pistas regularizadas – da região, bem como, que poderiam perfazer a simples *derrubada* da droga, diretamente do ar ao solo.

Ainda, quanto aos modais marítimos, tem-se que E5 referiu o uso da figura dos submarinos, por parte de possíveis agentes internacionais do tráfico de cocaína na Amazônia, como se depreende de sua fala, logo abaixo:

Quando se trata em tráfico internacional, eles estão utilizando de outro artifício: a fabricação de submarinos caseiros, tá entendendo?! A gente já teve situações de submarinos que foram presos lá do outro lado do Oceano. Teve uma ocorrência que aconteceu uns três anos atrás, que foi preso um submarino com várias toneladas de droga, na costa de Portugal com a Espanha, onde esses personagens estiveram em Macapá. Vieram pelo Rio Amazonas e pararam em Macapá, e conseguiram atravessar o Oceano. [...] Dentre as coisas que acharam lá, acharam alguns pertencentes, algumas sacolas, de algumas lojas específicas, que só tem aqui em Macapá. Realmente esse submarino parou aqui em Macapá antes de chegar lá do outro lado do Oceano. Tem até uma reportagem inclusive sobre isso aí, se eu achar essa reportagem eu te mando. Teve outro achado de submarino aqui no Amapá-Pará, na cidade Vigia, uns 4, 5 anos atrás. Acharam somente o submarino. (E5)

O caso referido pelo entrevistado, diz respeito a uma apreensão de cerca de 3 toneladas de cocaína transportada pelo submersível abaixo, que, antes de ingressar em mar aberto, teria cruzado a Amazônia Brasileira por seus respectivos rios, como restou apurado pelas autoridades Espanholas. O mesmo entrevistado, ainda, prosseguiu sua explicação tratando a respeito do modal fluvial, que seria o mais comum utilizado na *Rota Solimões* por parte de traficantes brasileiros, em sentido semelhante ao exposto por E19. Veja-se a fala:

Mas para o abastecimento interno aqui, eu creio que a prática é a utilização de embarcações, utilização de transportes de mercadorias, onde que a droga é dissimulada na parte interna. Vou te dar um exemplo: um ou dois anos atrás, teve uma operação em Macapá, em que fizeram uma grande apreensão de drogas dentro de motores de barcos, que

vieram de Manaus. Eles dissimulam dentro de motores de barcos. E também tem um outro modus operandi que eles tão utilizando bastante, que eles amarram a droga em casco de navios, de balsas, de embarcações e essa droga é vinda arrastada na parte de baixo do barco. Ou, ainda, pela parte de baixo da embarcação. Então tem essa dinâmica e essa flexibilidade do modus operandi (E5).

Sua fala, portanto, condiz com a de outros entrevistados, que, de igual maneira, também referiram que:

Bom eu posso citar pelo menos duas formas: a primeira delas, é a mais óbvia, uma vez que é pela calha do rio, que são as embarcações. As vezes são embarcações menores, as vezes são embarcações um pouco maiores e aí essas drogas, geralmente, entram em via de regra, por embarcações, pode ser navios, barcos menores ou navios. Mas também pode ser em balsa, nos casos da balsas, principalmente, no transporte de madeira, é a forma que eles usam pra adentrar com essa droga (E6).

A maioria da cocaína que chega no Pará é transportado em embarcações, principalmente pelo estado do Amazonas, quando não vem em grandes embarcações a cocaína é transportada em pequenas rabetas, geralmente a noite, durante as cheias dos rios, à época das cheias facilita o acesso a vários canais que facilita (E11).

Olha, meu amigo, eles geralmente, quando vem por Manaus, pelos rios, eles utilizam embarcações, já foram pegas várias embarcações pelas instituições da segurança pública, utilizando partes de navios, até balsas (E14).

São barcos de médio porte, disfarçados de barcos de pesca, eles tem uma espécie de porão, em que eles fazem fundos falsos, e ali eles armazenam drogas, muitas vezes escondidas ou outras vezes até expostas nesse porão (E21).

Por conseguinte, tem-se que E1 (com a vênua da repetição), E2 e E23, apontaram para a possibilidade de mudança de modais na área de Santarém-PA, onde a droga chegaria pelo modal fluvial e, em seguida, valeria-se da BR-163 (Cuiabá-Santarém) para ingressar na BR-230 (Rodovia Transamazônica) ou se direcionar ao Centro-Oeste (via Mato Grosso), onde, possivelmente, integraria-se aos fluxos do Eixo-sul (possivelmente, via Rota Caipira), conforme se vê abaixo:

[...] essa rota se fazia, principalmente, indo de Manaus, do Amazonas, passando pela região Oeste, pegando a Santarém-Cuiabá pra ir chegar no Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; [...] (E1).

[...] Porque depois que ela chega em Santarém, ela vem fluvial. Mas, depois ela continua o transito dela, normalmente, por rodovia. Pega a 163 e depois entra na 230 (E2).

Em Santarém, parte da droga é transportada pela BR-163, considerando várias apreensões realizadas pela PRF na rodovia. Ingressando no Estado pelo Rio Amazonas, a droga consegue alcançar uma grande quantidade de cidades, que são próximas a rodovias federais e facilitam o escoamento, como a BR-163, Rodovia Transamazônica e Rodovia Belém-

Brasília, composta de 11 (onze) rodovias federais, que interligam Belém ao centro do país e ao Nordeste (vide BR-222), outra rota de escoamento. (E23).

Confirmou-se, diante das falas, a hipótese levantada no capítulo anterior, de que, diante dos destaques evidenciados nos municípios situados tanto às proximidades de Santarém-PA, quanto no Sudoeste do Pará, haveria uma possível vinculação entre as duas regiões por meio da BR-163. Destarte, para além da confirmação da hipótese, pode-se observar, ao menos *a priori*, que o aparente sentido daquele fluxo seguiria da região santarena e até a Região da Transamazônica ou em direção ao Centro-Oeste do Brasil. No entanto, deve-se repetir que a hipótese contrária (fluxos advindos da Rodovia Transamazônica em direção a Santarém-PA e entorno), conforme mencionado no capítulo anterior, também é, plenamente, possível, como se discutiu, inclusive, nos próximos tópicos.

Esse fluxo de embarques/desembarques, acima referido, também encontrou menções específicas relativas à região do Rio Xingu, onde se evidenciaria um fluxo de drogas, sobretudo, na cidade de Altamira-PA (destacada no capítulo anterior), em relação à rodovia Br-230 (rodovia destacada mais à frente, noutra seção).

Por conseguinte, informou-se que muitos traficantes vinculados à Rota Solimões, ainda, utilizariam-se da técnica de mulas para envio do entorpecente, sobretudo, a partir do aeroporto internacional de Manaus-AM para a região sudeste do país (destacadamente, o Rio de Janeiro):

Outro modal, que vai mais direto, não pro Pará, mas direto pro Rio de Janeiro, são as mulas. Tanto é, que eles calculam o risco desse modal. Por exemplo, eu coloco 20 mulas, cada uma recebendo 2 mil reais, gasto mais a passagem. Perfeito, então eu coloco 20 pessoas, em vários voos, durante o dia, e aí eu calculo que vou perder ali entre 3 e 4 mulas que vão cair. Já tá calculado no preço a questão dessa perda que vai acontecer com a queda dessas mulas. Isso daí já reflete também no preço, quando ele perde mais do que isso, essa droga chega lá no Rio de Janeiro, principalmente, no preço mais elevado, quando ela chega lá ao invés de ser 22 mil, 23 mil, ela vai pra 28 mil, certo? Dependendo do que o cara perdeu, se saiu muito ali do planejamento dele (E19).

Novamente, verifica-se uma troca de modais, que, certamente, exploraria contextos e vantagens ínsitos a um determinado momento, dentro das várias possibilidades assinaladas.

Mais recentemente, tem-se que a Rota Rio Solimões passou a sofrer maior fiscalização por intermédio dos órgãos de segurança pública do Estado do Pará, notadamente, pela instalação de duas bases fluviais, substancialmente bem equipadas e treinadas, quais sejam: a) A Base Antônio Lemos, instalada no estreito de Breves-PA; e, b) a Base Candiru, agora operada pelo sistema

paraense de segurança, em Óbidos-PA. Há, ainda, a previsão de instalação de uma futura base em Abaetetuba, historicamente conhecida pela ampla participação em apreensões, tudo, conforme apurado nos levantamentos de campo realizados antes e após a pesquisa originária (Reis Netto, 2023).

Isso gerou um aumento substancial do quantitativo de apreensões de drogas no Estado do Pará, demonstrando claramente a relevância da rota em questão, bem como que sua *essência*, ou seja, sua principal característica é o uso dos rios da Região Norte, ou seja, o uso de modais fluviais, para fluxo de entorpecentes, não obstante se fale, atualmente, no uso cada vez maior de modais aéreos e rodoviários, de forma conjuntada aquele primeiro. E essa afirmação é nitidamente confirmada a partir de uma cartografia da Rota Rio Solimões, abaixo realizada, a partir da conjugação das informações consolidadas ao longo deste trabalho, que podem ser observadas da Figura 1, a seguir.

Figura 1 – Fluxo comum da Rota Rio Solimões, com destaque para o estado do Pará, a partir das origens produtivas nos países andinos.



Fonte: Reis Netto (2023) e dados da pesquisa.

Ainda, reforçando as já mencionadas mudanças de modais e de fluxos dentro da Rota, deve-se destacar uma última informação mais recente, em relação aos dados acima. Após a instalação das bases fluviais acima mencionadas, tem-se que a Figura 2, adiante.

Com o já referido aumento das fiscalizações e apreensões, diferentes comportamentos passaram a ser relatados ao primeiro pesquisador em suas incursões em campo e colaboração na interpretação do comportamento das rotas.

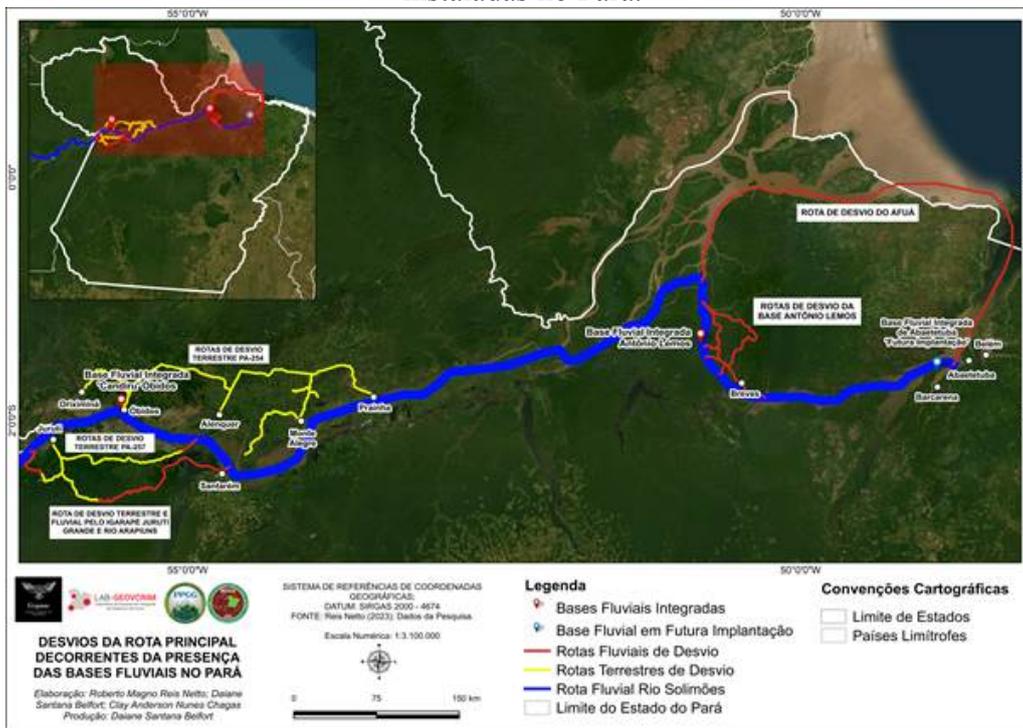
Primeiramente, em relação à base Candiru, em Óbidos-PA, tem-se que os agentes territoriais do tráfico passaram a adotar desvios por meio de rotas: a) Rodoviárias e Fluviais em Juruti (na região denominada Maravilha), que permitem o deslocamento dos produtos ilegais pela região sul da base, diretamente à Santarém-PA, onde podem seguir caminho pela BR-163 ao sul ou retomar o curso fluvial da Rota Rio Solimões; b) Rodoviárias, via Oriximiná-PA, por onde podem prosseguir por terra e retornar à via fluvial após a base, ainda em Óbidos-PA, em Alenquer-PA, Monte Alegre-PA ou Prainha-PA.

Nessa região, igualmente, houve o relato da utilização de aeronaves para as atividades do tráfico de drogas, cujas redes e atividades, no entanto, ainda são informações sensíveis e pendentes de investigações mais profundas pelo sistema de segurança.

Em relação à base Antônio Lemos, no estreito de Breves-PA, por sua vez, informou-se que os agentes territoriais do tráfico passaram a adotar a estratégia de cooptação de agentes em comunidades ribeirinhas para apoio as suas operações de transporte, bem como passaram a fragmentar o transporte por meio de embarcações menores e potentes, com a utilização ampla do labirinto de rios que compõe a região como mecanismo de desvio. Igualmente, a continuidade da rota pelo Rio Amazonas, ao norte do arquipélago do Marajó, com destaque para a região do município de Afuá-PA, a partir da qual pode retornar ao seu principal destino internacional (O Porto de Vila do Conde, em Barcarena-PA) ou seguir para a região do Salgado e, a partir daí, seguir ao Nordeste do País por modais rodoviários.

Além disso, relatou-se a ocorrência de conflitos armados recentes na região, demonstrando que os agentes do tráfico também mantêm uma forte proteção da carga e antagonismo aos órgãos do sistema de segurança. No mais, o uso de *mocós* – compartimentos falsos – em barcos, balsas, carros e caminhos em transporte no modal fluvial, além de mulas, mantém-se como tática constante.

Figura 2 – Desvios da Rota Rio Solimões, decorrentes da presença territorial das bases fluviais instaladas no Pará.



Fonte: Reis Netto (2023) e dados da pesquisa.

No mais, deve-se assinalar que as mudanças de comportamento devem se intensificar, futuramente, se de fato se consolidar a instalação da base fluvial prevista para o município de Abaetetuba-PA. Os fluxos poderão passar a adotar novos comportamentos, admitindo mudanças para modais rodoviários em trechos preliminares da rota, como em Porto de Moz-PA ou na região de Altamira-PA, o que pode ocasionar novos conflitos territoriais, certamente. Ou, ainda, pode ocasionar uma maior sujeição de espaços da ilha do Marajó às dinâmicas do tráfico, na porção sul do arquipélago.

Em qualquer dos casos, a capacidade de adaptação dos agentes territoriais do tráfico demonstra a lucratividade da atividade e a constância do transporte de drogas realizado junto à Rota Rio Solimões. Mesmo após a abertura recente de portos internacionais para o Pacífico, na Colômbia, ainda assim, o fluxo parece manter uma relativa constância, sensível das apreensões, o que torna imperioso um olhar cuidadoso sobre os municípios e rios que compõe essa rota e um constante estado de alerta e realização de atividades orientadas pela inteligência no combate ao tráfico e seus efeitos locais, regionais e globais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo objetivou analisar a atualidade das dinâmicas territoriais do tráfico de cocaína na Rota Rio Solimões, com especial enfoque para o papel desempenhado pelo estado do Pará. Como analisado nas linhas acima, a histórica dificuldade de fiscalização na região que compõe a rota, sua vinculação com fronteiras internacionais e com portos de substancial relevância para o tráfico internacional (com destaque para o porto de Vila do Conde, em Barcarena-PA) demonstram a ampla viabilidade dessa rede para a atividade.

Mesmo com o advento de novas bases fluviais no estado do Pará, ainda assim, tem-se que as constantes apreensões e o novo comportamento de desvio da rota original por modais e fluxos paralelos denota a importância da Rota Rio Solimões ao Corredor Amazônico do tráfico internacional de cocaína.

Neste sentido, tem-se que os resultados consolidados no trabalho, apresentam um resultado que pode orientar satisfatoriamente não só as futuras medidas de inteligência e execução de ações estratégicas em segurança, mas, sobretudo, podem trazer orientações sobre as mudanças nas dinâmicas do tráfico e sua mobilidade, como consequência da atuação do estado democrático.

Essa perspectiva, aliás, deve ser tomada como premissa de qualquer ação, já que os agentes internacionais do tráfico jamais curvarão seus intentos, decorrentes de uma economia mundial bilionária, mesmo diante dos maiores esforços do Estado. E isso deve ser levado em conta a todo momento, considerando a nocividade que a atividade ilícita representa à sociedade, sobretudo, em sua parcela mais vulnerável.

Ademais, cumpre registrar o devido agradecimentos, pelas contribuições intelectuais ao desenvolvimento deste artigo, aos seguintes grupos de pesquisa: a) Laboratório de Pesquisa em Geografia da Violência e do Crime LAB-GEOVCRIM/UEPA; b) Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre Violência na Amazônia – NEPEVA/UEPA; c) Érgane – Pesquisadores da Amazônia; d) Grupo de Pesquisas Judiciárias, do Tribunal de Justiça do Estado do Pará – GPJ/TJPA; e, d) Projeto de Pesquisa Métodos Estatísticos Aplicados à Segurança Pública – PPGSP/UFGA.

REFERÊNCIAS

CDE. Centro de Excelência para a Redução da Oferta de Drogas Ilícitas. **Covid-19 e tráfico de drogas no Brasil**: a adaptação do crime organizado e a atuação das forças policiais na pandemia. Brasília: Secretaria Nacional de Políticas Sobre Drogas e Gestão de Ativos do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 2021.

COUTO, Aiala Colares. Ameaça e caráter transnacional do narcotráfico na Amazônia brasileira. **Confin**, v. 44, n. 44, p. 1-10, 2020.

_____. Conectividade e territórios em rede do narcotráfico na Amazônia Brasileira. **GeoTextos**, vol. 15, n. 2, p. 123-147. 2019.

DIAS, Camila Nunes; PAIVA, Luis Fábio S. Facções prisionais em dois territórios fronteiriços, **Tempo Social**, revista de sociologia da USP, v. 34, n. 2, pp. 217-238. 2022.

FBSP. Fórum Brasileiro de Segurança Pública. **Cartografias das violências na região amazônica**: relatório final. Brasília: FBSP, 2022.

GUERRERO, Ana Lía; ESPASA, Lorena C. La problemática del tráfico ilegal de cocaína desde un enfoque multiescalar y multiterritorial. **An. geogr. Univ. Complut**, v. 42, n. 2, p. 343-364. 2021.

HIRATA, Daniel Veloso. Letalidade e ilegalismos de negócios em uma tríplice fronteira sul-americana: Primeira aproximação. **Dilemas**: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, v. Especial, n. Especial 3, p. 173-190. 2019.

MAGLIOCAA, Nicholas R.; MCSWEENEYB, Kendra; SESNIEC, Steven E; TELLMANE, Elizabeth; DEVINEF, Jennifer A.; NIELSEND, Erik A.; PEARSONG, Zoe; WRATHALLH, David J. Modeling cocaine traffickers and counterdrug interdiction forces as a complex adaptive system. **PNAS**, v. 116, n. 16, p. 7784–7792. 2019.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. Ed. São Paulo: Atlas, 2016.

MOURA, Marcos Alexander Valle de. **Dinâmicas da Securitização do Tráfico de Drogas no Arco de Instabilidade Andino-Amazônico**: O Caso da Tríplice Fronteira Norte (Brasil – Colômbia – Peru) (artigo de especialização). Brasília: Escola Superior de Guerra, 2020.

PAIVA, Luiz Fábio S. As dinâmicas do mercado ilegal de cocaína na tríplice fronteira entre Brasil, Peru e Colômbia. **RBCS**, v. 34, n. 99, p. 1-19. 2019.

PFRIMER, Matheus Hoffmann; MOTTA, André Luiz Cançado. Ameaças em rede à segurança nacional: dos ambientes urbanos à circulação transnacional de ilícitos. **Rev. Esc. Guerra Nav.**, v. 27, n. 1, p. 161-180. 2021.

REIS NETTO, Roberto Magno. **Ouro de Tolo: A Região Metropolitana de Belém-PA em face das dinâmicas do tráfico internacional de cocaína** (tese de doutorado). Belém: PPGeo/UFPA, 2023.

REIS NETTO, Roberto Magno; CHAGAS, Clay Anderson Nunes. A cocaína como mercadoria-dinheiro: notas sobre uma geografia econômica do tráfico de drogas. *In: MELO, Silas Nogueira; YATA, Anderson Gonzaga; CARVALHO, Dionatan Silva. Crime e território: estudos e experiências em políticas de segurança pública e análise criminal*. São Luís: IMESC, 2021a.

REIS NETTO, Roberto Magno; CHAGAS, Clay Anderson Nunes; CAVALCANTE, Clarina de Cássia da Silva; GOMES, Herick Wendell Antônio José; NASCIMENTO, Robson Patrick Brito do. Territorialidade e biopolítica: as relações territoriais das facções criminosas e as mortes nos presídios da Região Metropolitana de Belém (PA) entre 2016 e 2018. *In: SILVA, Christian Nunes da et al (orgs). Uso dos recursos naturais da Amazônia Paraense*. Belém: GAPTA/UFPA, 2021.

RODRIGUES, Leticia Fernanda de Souza; ESTEVES, Érico Duarte. Tráfico de drogas nos Portos brasileiros: uma nova dinâmica dos carteis latino-americanos. **Anais do 10º ENABED**. São Paulo: ABED, 2018.

SAMPÓ, Carolina. El tráfico de cocaína entre América Latina y África Occidental. **URVIO**, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad, n. 24, p. 187-203. 2019.

SAMPÓ, Carolina; FERREIRA, Marcos Alan. De la fragmentación de las estructuras criminales a una proto-mafia: un análisis del Primeiro Comando da Capital (PCC) en Sudamérica. **Revista de Estudios en Seguridad Internacional**, v. 6, n. 2, p. 101-115. 2020.

STEINKO, Armando Fernández. **La economía del narcotráfico en España: cantidades y destinos**. Disponível em: <
https://www.researchgate.net/publication/335570851_La_economia_del_narcotrafico_en_Espana_cantidades_y_destinos>. Publicado em: 07.07.2019. Acesso em: 15.07.2022. 2019.

VIANA, Samara Costa; REIS NETTO, Roberto Magno; RAMOS, Edson Marcos Leal Soares. Mapeamento espacial do tráfico de drogas no Estado do Pará. *In: RIBEIRO JUNIOR, Humberto et al (orgs). Segurança pública: informação, justiça, conflitos e cidadania – volume 6*. Curitiba: CRV, 2019.