

DESAFIOS LOGÍSTICOS PARA A SEGURANÇA PÚBLICA NA AMAZÔNIA: A IMPORTÂNCIA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS NO ENFRENTAMENTO À CRIMINALIDADE TRANSNACIONAL

LOGISTICAL CHALLENGES FOR PUBLIC SECURITY IN THE AMAZON: THE IMPORTANCE OF PUBLIC POLICIES IN FIGHTING TRANSNATIONAL CRIMINALITY

Marcos Paulo Martins de Souza¹

Leyrilane de Souza²

Denison Melo de Aguiar³

RESUMO: A Amazônia enfrenta desafios logísticos estruturais que comprometem a efetividade das políticas de segurança pública no combate à criminalidade transnacional. A vastidão territorial, a precariedade da infraestrutura viária e a limitação de redes de comunicação criam obstáculos operacionais significativos para as forças de segurança, elevando exponencialmente os custos de atuação. Neste contexto, grupos criminosos organizados exploram a fragilidade estatal para consolidar estruturas integradas de ilícitos, que convergem tráfico de drogas, crimes ambientais e lavagem de ativos. O presente artigo examina como a asfixia da logística criminal, mediante políticas públicas estratégicas de interdição, bases fluviais permanentes e integração tecnológica, constitui um caminho viável para o enfrentamento efetivo da criminalidade transnacional. A análise aponta que a cooperação internacional, plataformas compartilhadas de inteligência e uma abordagem baseada em logística operacional são fundamentais para superar as limitações geográficas e fortalecer a presença estatal na região.

Palavras-chave: Segurança pública. Amazônia. Criminalidade transnacional. Logística operacional. Políticas públicas. Cooperação internacional.

¹ Oficial da Polícia Militar do Amazonas e Mestrando em Segurança Pública pelo Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, Cidadania e Direitos Humanos da Universidade do Estado do Amazonas (PPGSP/UEA).

² Oficial da Polícia Militar do Amazonas e Mestranda em Segurança Pública pelo Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, Cidadania e Direitos Humanos da Universidade do Estado do Amazonas (PPGSP/UEA).

³ Pós-Doutor UniSalento (Itália-2024), Doutor em Direito. Doutor em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais (PPGD/ UFMG). Mestre em Direito Ambiental pelo Programa de Pós- Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas (PPGDA/ UEA). Advogado. Graduado em Direito pela Universidade da Amazônia (UNAMA/PA). Professor de ensino superior do curso de Direito da UEA. Professor da Academia de Polícia Militar do Amazonas. Professor de ensino superior do Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas (CIESA). Coordenador da Clínica de Mecanismos de soluções de Conflitos (MARbC/UEA). Coordenador da Clínica de Direito e Cidadania LGBTI (CLGBTI/UEA). Coordenador da Clínica de Direito dos Animais (YINUAKA-UEA). Editor-chefe da Revista Equidade. Integrante do Grupo de pesquisa Desafios do Acesso aos Direitos Humanos no Contexto Amazônico da Escola Superior da magistratura do Amazonas. Professor permanente do Programa de Pós Graduação em Segurança Pública, cidadania e Direitos Humanos (PPGSP/UEA). Doutor UniSalento (Itália-2024), Doutor em Direito. Doutor em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais (PPGD/ UFMG). Mestre em Direito Ambiental pelo Programa de Pós- Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas. Advogado. Graduado em Direito pela Universidade da Amazônia (UNAMA/PA). Professor de ensino superior do curso de Direito da UEA. Professor da Academia de Polícia Militar do Amazonas (APM-PMAM). Professor de ensino superior do Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas (CIESA). Coordenador da Clínica de Mecanismos de soluções de Conflitos (MARbC/UEA). Coordenador da Clínica de Direito e Cidadania LGBTI (CLGBTI/UEA). Coordenador da Clínica de Direito dos Animais (YINUAKA-UEA). Editor-chefe da Revista Equidade. Integrante do Grupo de pesquisa Desafios do Acesso aos Direitos Humanos no Contexto Amazônico da Escola Superior da magistratura do Amazonas (ESMAM). Professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, cidadania e Direitos Humanos (PPGSP/UEA).

ABSTRACT: The Amazon faces structural logistical challenges that compromise the effectiveness of public security policies in combating transnational crime. The vast territory, precarious road infrastructure and limited communication networks create significant operational obstacles for security forces, increasing operating costs exponentially. In this context, organized criminal groups exploit state fragility to consolidate integrated illicit structures, which converge drug trafficking, environmental crimes and asset laundering. This article examines how the suffocation of criminal logistics, through strategic public interdiction policies, permanent river bases and technological integration, constitutes a viable path to effectively confront transnational crime. The analysis points out that international cooperation, shared intelligence platforms and an approach based on operational logistics are fundamental to overcoming geographic limitations and strengthening the state presence in the region.

Keywords: Public security. Amazon. Transnational crime. Operational logistics. Public policies. International cooperation.

INTRODUÇÃO

A Amazônia representa um dos maiores desafios para a segurança pública brasileira. Sua vastidão territorial e suas fronteiras complexas criam um ambiente propício para atividades criminosas diversas, desde o tráfico de drogas e de armas em escala internacional, até roubos em rios e crimes ambientais. Porém, o verdadeiro obstáculo não está apenas na variedade de crimes, mas nas dificuldades práticas impostas pela geografia: distâncias enormes, acesso limitado e infraestrutura precária tornam a atuação das forças de segurança extremamente complexas e onerosas.

De acordo com Vieira (2025) a Amazônia é um território de proporções gigantescas, abrigando mais da metade das florestas tropicais do mundo e uma população de mais de 20 milhões de pessoas espalhadas por regiões remotas e de difícil acesso. Essa vastidão, combinada com a riqueza cultural de seus povos, o afastamento dos centros de poder e décadas de negligência em políticas públicas, criam as condições perfeitas para o crime organizado. Comunidades isoladas, estradas precárias ou inexistentes, falta de internet e a ausência de forças de segurança transformam a região em um espaço onde atividades criminosas encontram pouca resistência para realizar suas atividades.

A região não é apenas um bioma de importância global, mas também um teatro de operações onde a criminalidade transnacional se aproveita das lacunas de presença estatal e das dificuldades de acesso para expandir redes ilícitas. A formulação de políticas públicas robustas capazes de fortalecer a segurança na Amazônia carecem de um olhar mais atento do estado

brasileiro, considerando as particularidades geográficas e sociais, adaptando-se às realidades locais.

O objeto deste estudo concentra-se nos desafios logísticos que permeiam a atuação das forças de segurança na Amazônia e na análise de como políticas públicas voltadas à infraestrutura logística, tecnológica e cooperação internacional podem otimizar o combate à criminalidade, em uma região de altíssimo valor econômico e social, com olhares atentos de nações estrangeiras e grupos criminosos internacionais.

De acordo com Couto (2023), os grupos criminosos internacionais realizam estratégias com base nas interpretações geográficas do ambiente, promovendo “vantagem operacional” frente às forças de segurança pública. No caso da Amazônia, os fatores geográficos se sobressaem em virtude dos elementos da natureza, principalmente os diversificados cursos hídricos da região e a vasta imensidão verde da floresta, fatores que auxiliam na discrição do desenvolvimento de práticas criminosas, ao mesmo tempo que desafiam as políticas públicas de segurança do estado brasileiro.

O objetivo-geral é analisar os principais gargalos logísticos da segurança pública na Amazônia e a importância de políticas públicas integradas para o fortalecimento do controle territorial e combate ao crime organizado. Em âmbito mais específico, busca-se identificar os impactos da geografia amazônica nas ações de segurança pública; discutir o papel das políticas públicas integradas para o fortalecimento da logística operacional; debater o uso integrado de tecnologia nas ações de segurança na Amazônia; avaliar a eficácia das estratégias interagências, como as Bases Arpão e as cooperações internacionais, para controle de rotas criminosas e, por fim, pretende-se propor diretrizes estratégicas para a formulação de políticas públicas que priorizem a asfixia logística das organizações criminosas e o fortalecimento do controle territorial pelo Estado.

A problematização desta pesquisa fora desenhada da seguinte forma: de que maneira a carência de uma infraestrutura logística integrada compromete a eficácia das políticas de segurança pública no enfrentamento aos crimes transnacionais na Amazônia? A hipótese proposta é de que a implementação de políticas públicas que priorizem a mobilidade aérea, terrestre, fluvial, a conectividade digital, o fortalecimento de bases fluviais e a cooperação internacional reduzirá o tempo de resposta policial e aumentará a capacidade de asfixia logística das facções criminosas.

A pesquisa é de natureza qualitativa e exploratória, utilizando-se do método dedutivo para analisar a relação entre logística e segurança pública na Amazônia. Foi realizada uma revisão bibliográfica sistemática, baseada em artigos científicos recentes de autores renomados como Araújo; Aguiar; et al. (2026); Bandeira; Paiva; Gama (2026); Braga et al. (2025); e Vieira (2025), além de relatórios de segurança pública e documentos normativos de órgãos oficiais como o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, o Environmental Investigation Agency (EIA), a Confederação Nacional da Indústria (CNI) e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Os dados foram analisados de forma descritiva, confrontando as teorias de prevenção situacional do crime com os desafios operacionais relatados na literatura especializada sobre a Amazônia.

2. AMAZÔNIA: DESAFIOS LOGÍSTICOS E OPERACIONAIS

A segurança pública na Amazônia enfrenta barreiras de mobilidade severas devido às particularidades geográficas do bioma, que possui bacias hidrográficas extensas e de difícil acesso, além de uma malha rodoviária pouco densa e raramente asfaltada, o que torna a logística de deslocamento demorada e precária (FBSP, 2023). Neste aspecto, a representação histórica da Amazônia como um "vazio demográfico" e um "espaço imenso e despovoado" tem sido utilizada para justificar políticas de ocupação que, muitas vezes, falharam em estabelecer uma base estável de apoio estatal, deixando o território vulnerável a dinâmicas de violência (Santos; Cunha, 2024).

De acordo com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública – FBSP (2025), em comparativo com os custos logísticos de operações de segurança pública em regiões distintas do país, fazer policiamento na Amazônia tem um custo 25 vezes maior só com combustível do que fazer policiamento em rodovias do Sudeste. Conforme apontado pela Confederação Nacional da Indústria – CNI (2025), as deficiências nas rodovias federais da região norte elevam significativamente os custos logísticos e desestimulam investimentos, sendo que a maioria das infraestruturas apresenta classificação inadequada, com 43% das infraestruturas classificadas como “Péssimo” ou “Ruim”, e 42% com avaliação de “Regular”. Desta forma, percebe-se que os rios são as principais "rodovias" da região. Sem uma política de logística adequada, o Estado permanece em desvantagem perante organizações criminosas que operam com alta mobilidade na região.

As dimensões continentais e os desafios geográficos da região exigem alternativas tecnológicas para que estas barreiras possam ser superadas. A carência de recursos tecnológicos adequados, como GPS, satélites, sonares e equipamentos termais, aliada à cobertura limitada de comunicação, compromete a coordenação das equipes e a capacidade de resposta rápida das forças de segurança (Siqueira; Aguiar, 2026). O uso da tecnologia, além de ser uma alternativa tática fundamental para qualquer ação de segurança pública, na Amazônia tem um papel ainda mais relevante, pois promove economia em diversas vertentes tanto logísticas quanto operacionais, devendo ser melhor explorada em consonâncias com as diretrizes dos operadores locais de segurança pública.

A atuação das forças de segurança na Amazônia é constantemente desafiada pelo que se denomina "fricção" logística. Segundo Ferreira; Franchi (2020), esse fenômeno é o resultado da interação entre as dificuldades geográficas extremas e as falhas mecânicas ou de planejamento. Na Amazônia, a logística não é um fluxo linear, ela é interrompida pelo regime das águas, pela densidade da vegetação e pela precariedade dos meios de transporte. A manutenção de equipamentos torna-se um gargalo crítico, onde a falta de peças de reposição em localidades remotas imobiliza ativos valiosos, reduzindo a presença ostensiva do Estado.

Se os rios são as vias de acesso, o espaço aéreo e as geotecnologias são as ferramentas de superioridade tática. Desta forma, observa-se que a logística aérea na Amazônia não é um luxo, mas uma necessidade vital para o transporte de tropas em áreas de difícil acesso e para a realização de possíveis evacuações em operações de combate. Contudo, as dificuldades de pontos de reabastecimento dificultam as operações aéreas, mitigando o poder de alcance das aeronaves, elevando ainda mais os custos das operações.

Serradela; Arruda; Machado (2025) afirmam que as operações aéreas na Amazônia enfrentam limitações significativas. A cobertura do sinal de radar é incompleta, os recursos humanos e tecnológicos são insuficientes, e as aeronaves disponíveis para utilização pelas forças de segurança não são capazes de acompanhar a dinâmica das operações ilegais em virtude das limitações de pontos de reabastecimento.

3. A DINÂMICA DA CRIMINALIDADE TRANSNACIONAL NA AMAZÔNIA

A natureza geográfica da Amazônia, com fronteiras porosas e o predomínio de rios como vias de transporte, facilita a atuação de organizações criminosas que exploram a baixa densidade populacional e a presença rarefeita do Estado (FBSP, 2025). A criminalidade evoluiu de delitos

isolados para um ecossistema de crime organizado transnacional. A ligação fronteiriça com países produtores de drogas e a riqueza mineral da floresta criaram um mercado ilícito altamente lucrativo.

A posição estratégica das fronteiras amazônicas a coloca como um corredor inevitável para o escoamento da produção de cocaína dos países andinos em direção aos mercados globais. Araújo; Aguiar; et al. (2026) destacam que essa geopolítica do narcotráfico aproveita-se da imensidão dos rios para camuflar o transporte de ilícitos em pequenas embarcações ou grandes comboios de carga.

Vieira (2025) destaca que o crime organizado na Amazônia não é um fenômeno isolado, mas uma estrutura complexa alimentada pela ausência do Estado. Grupos criminosos estabelecem redes sofisticadas que funcionam como um Estado paralelo, com suas próprias regras econômicas, formas de coerção e influência política. Eles não apenas cometem delitos pontuais, mas constroem sistemas de poder que competem diretamente com as instituições legítimas.

A ausência estatal frente a relevância estratégica da região permite disputas violentas pelo território, seja para controle de rotas, domínios de localidades estratégicas e até mesmo para a diversificação das atividades criminosas com a realização de crimes ambientais, como o garimpo ilegal, comumente utilizado para alavancar os lucros e, principalmente, ser ferramenta eficaz para lavagem de recursos ilícitos (Couto, 2023).

Além dos crimes transnacionais, os crimes contra o patrimônio na Amazônia merecem destaque e atenção das autoridades. De acordo com Braga et al. (2025) o termo "pirataria fluvial" na Amazônia refere-se a roubos violentos praticados por grupos organizados contra embarcações, residências e estabelecimentos ribeirinhos, aproveitando-se do isolamento geográfico e da falta de fiscalização estatal nas rotas de navegação. Nesse contexto, a pirataria fluvial surge como um subproduto do crime, vitimando não apenas o comércio, mas comunidades ribeirinhas vulneráveis.

A Amazônia Legal também é marcada pela sobreposição do crime transnacional com ilícitos ambientais, como o tráfico de pescado, a exploração ilegal de madeira e o garimpo de ouro, atividades que têm se fortalecido com a intensificação da presença de organizações criminosas na região (FBSP, 2023). Desta forma, a capilaridade do crime está cada vez mais em desenvolvimento, desafiando as forças de segurança para acompanharem tal evolução.

A expansão das facções de base prisional do Sudeste para o Norte do Brasil disseminou um modelo de gestão de mercados ilícitos e organização da população carcerária que se mostrou economicamente exitoso, consolidando rotas transnacionais de tráfico (Nascimento; Araújo, 2025). Essa organização do crime potencializou a utilização da Amazônia como corredor logístico do tráfico de entorpecentes, tanto para o Brasil como para outros países. Prova disto é que as apreensões de cocaína no Amazonas, por exemplo, registraram um aumento superior a 980% entre 2020 e 2024, consolidando o estado como um corredor logístico estratégico para o tráfico internacional proveniente dos países andinos (Bandeira; Paiva; Gama, 2026).

4. CONVERGÊNCIA DE ILÍCITOS E ASFIXIA DA LOGÍSTICA DO CRIME

O narcotráfico na Amazônia não opera de forma isolada, articulando-se com economias ilícitas como o garimpo ilegal e a extração clandestina de madeira, que fornecem a base financeira e territorial para a dominação de facções criminosas (Bandeira; Paiva; Gama, 2026). O narcotráfico na Amazônia atua em simbiose com crimes ambientais, como o garimpo ilegal e a extração clandestina de madeira, criando uma "narcoecologia" que desestabiliza a economia local e destrói as formas de subsistência tradicionais das comunidades (Nascimento; Araújo, 2025).

Investigações recentes demonstram que a madeira ilegal é frequentemente "lavada" através de serrarias legítimas antes de ser exportada para mercados na Europa e nos Estados Unidos, evidenciando a sofisticação dessas redes (EIA, 2025). A resposta estatal, portanto, deve focar na descapitalização. Retirar o poder financeiro dessas organizações é mais eficaz do que apenas realizar prisões isoladas, pois asfixia a engrenagem que sustenta a logística do crime.

As operações aéreas ainda representam boa parte da dinâmica logística do crime organizado, sobretudo em áreas de garimpo ilegal, tendo em vista o caráter isolado das áreas de atuação. Considerando os elevados custos de fiscalizações com apoio aéreo, a tecnologia oferece caminhos promissores para melhorar a vigilância e o monitoramento na Amazônia. Sensores avançados, imagens de satélite de alta definição, sistemas de rastreamento automático de voos e drones podem ser ferramentas poderosas para identificar e combater operações aéreas ilegais (Serradela; Arruda; Machado, 2025).

O lucro das atividades ilícitas financia a logística do garimpo ilegal que, por sua vez, serve como mecanismo de lavagem de dinheiro. Serradela, Arruda e Machado (2025) em seu estudo sobre operações aéreas e garimpo ilegal, afirmam que quando se interrompe as rotas

aéreas usadas pelo garimpo ilegal, as consequências econômicas para as redes criminosas são imediatas: seus custos sobem, a quantidade de ouro e minérios transportados cai, e toda a operação perde força. Mas o problema do transporte aéreo clandestino vai muito além da logística, pois é uma questão que toca a economia, a sociedade, o meio ambiente e a segurança nacional.

Combater essa atividade exige mais do que ações pontuais: demanda políticas públicas consistentes, investimento em tecnologia de ponta e uma cooperação real entre instituições brasileiras e parceiros internacionais. A vigilância do espaço aéreo e a fiscalização não são luxos, mas ferramentas para frear a mineração ilegal que devasta a Amazônia e financia o crime organizado (Serradela, Arruda e Machado, 2025).

As vias fluviais também são corredores estratégicos do crime organizado na Amazônia. Neste aspecto, o policiamento fluvial deve ser compreendido sob a ótica da Teoria da Prevenção Situacional. Siqueira e Aguiar (2026) afirmam que a presença de bases flutuantes estrategicamente posicionadas, como as que já operam no Amazonas e Pará, altera o cálculo de custo-benefício do criminoso. Ao reduzir as oportunidades de trânsito livre de ilícitos pelos rios, a logística de segurança cria barreiras físicas e psicológicas. No entanto, para que essas bases sejam efetivas, a logística de apoio (combustível, alimentação e comunicações) deve ser ininterrupta, sob pena de as unidades tornarem-se alvos isolados e vulneráveis.

5. POLÍTICAS PÚBLICAS E INTEGRAÇÃO TECNOLÓGICA

A Amazônia sofre com a falta de tecnologia e de políticas de fiscalização permanentes, criando vastas zonas invisíveis onde o Estado praticamente não existe. Nessas áreas, a autoridade pública é apenas um símbolo distante, enquanto as facções criminosas assumem o papel de verdadeiro poder. Elas estabelecem suas próprias leis, cobram seus próprios impostos e oferecem uma justiça exploratória. A população local, abandonada pelo Estado, acaba aceitando essa ordem paralela como a única realidade disponível, onde a autoridade estatal se reduz a um símbolo distante e as facções criminosas assumem o lugar do poder real (Vieira, 2025).

As instituições públicas amazônicas enfrentam problemas estruturais que prejudicam a eficiência das suas atividades. O desafio não se resume à falta de policiais ou equipamentos, vai muito além. Décadas de gestão inadequada, ausência de planejamento territorial coerente e

mudanças constantes de administração enfraqueceram o Estado e abriram espaço para que grupos criminosos ganhassem poder e influência sobre as comunidades locais (Vieira, 2025).

No que tange a construção de rodovias na Amazônia, Saraiva (2021) esclarece como equívoco atrelar a construção de rodovias à devastação da floresta. A construção de estradas provoca um desmatamento controlado, para que a rodovia seja construída. “Estradas podem, sim, facilitar o escoamento da madeira ilegal e, dessa forma, colaborar com a destruição. Mas, [...] o que causa o aumento de tais crimes é a ausência do Estado e de suas instituições, como Polícia, Justiça, Ministério Público etc.” (Saraiva, 2021, p. 29). Em outras palavras, a disponibilidade de rodovias trafegáveis na região potencializa o acesso das políticas públicas, sobretudo as atividades de policiamento, fiscalização, saúde e assistência social. O isolamento da floresta beneficia os grupos criminosos, que se valem do caráter geográfico da região para mascarar suas práticas criminosas.

Dada a impossibilidade de patrulhamento físico em cada quilômetro da floresta, o uso de geotecnologias é vital para monitoramento de grandes áreas de interesse. Estas ferramentas de sensoriamento remoto permitem identificar desmatamentos e pistas clandestinas em tempo real, direcionando as operações policiais para alvos precisos. A governança de dados e a interoperabilidade entre sistemas de segurança são requisitos fundamentais para que a informação se transforme em ação operacional.

9

Em 2020, o Ministério da Justiça e Segurança Pública, por meio da Portaria nº 535/2020 (Brasil, 2020), lançou uma iniciativa inovadora: o Programa Brasil MAIS (Meio Ambiente Integrado e Seguro). Trata-se de um projeto estratégico que coloca à disposição das instituições públicas ferramentas de geotecnologia avançada para aprimorar seus processos de trabalho. O objetivo é melhorar a eficiência e a eficácia no combate a crimes ambientais e na resposta a desastres naturais, mas também fortalecer outras áreas da segurança pública que se beneficiam de dados georreferenciados.

Ao integrar informações de localização geográfica com análises de segurança, o programa Brasil MAIS permite que órgãos públicos tomem decisões mais precisas e rápidas. Essa abordagem representa um avanço significativo na modernização da gestão pública brasileira, especialmente em regiões como a Amazônia, onde a vastidão territorial e a complexidade dos desafios exigem ferramentas sofisticadas de monitoramento e análise (Montezano et al., 2024). A utilização de Inteligência Artificial para analisar grandes volumes de dados pode identificar padrões de movimento e prever rotas de tráfico, aumentando a

eficiência da fiscalização nas bases fluviais e otimizando os recursos disponíveis (Lima; Freitas; Barbosa; Aguiar; et al., 2026).

6. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL E PLATAFORMAS COMPARTILHADAS

Frente aos inúmeros desafios logísticos, os gestores de segurança pública e defesa nacional veem na integração a alternativa de complementar suas atividades, explorando o que cada instituição pode oferecer e realizar o cumprimento estruturado das missões. Essa interoperabilidade logística, compreendida como o intercâmbio de capacitações e informações entre organizações públicas, é essencial para mitigar os entraves de infraestrutura e otimizar o suporte às operações interagências na região (Souza, 2019).

A cooperação entre países é essencial para frear operações criminosas transnacionais. Quando nações compartilham informações, padronizam procedimentos e coordenam ações conjuntas, conseguem mapear analiticamente as vertentes do crime. Neste aspecto, alinhando-se com padrões internacionais de rastreabilidade, os países fortalecem o controle das fronteiras, dificultando as práticas criminosas, auxiliando tanto nas ações preventivas quanto investigativas (Serradela; Arruda; Machado, 2025).

A fragmentação das ações entre as Polícias Federal, Militar, Civil e Forças Armadas gera duplicidade de custos e lacunas de cobertura. Souza (2019) argumenta que a interoperabilidade logística é o caminho para a otimização dos recursos públicos. Políticas que permitam o compartilhamento de bases fluviais, aeronaves e centros de manutenção não apenas reduzem gastos, mas aumentam a massa crítica de resposta.

Para mitigar os custos e aumentar a eficiência, o Estado tem adotado o modelo de plataformas logísticas compartilhadas. Um exemplo de sucesso é a Base Arpão, no Amazonas. Esta unidade funciona com a integração da Polícia Militar, Polícia Civil, Marinha, Força Nacional e órgãos de fiscalização ambiental em uma única estrutura flutuante estratégica. Este modelo permite redução de custos operacionais por meio do compartilhamento de recursos, além da melhora no tempo de resposta a incidentes em rotas fluviais críticas, bem como o fortalecimento da inteligência conjunta e interoperabilidade (Monteiro; Gama, 2025).

As Bases Fluviais Integradas (Arpão 1, 2, Paulo Pinto Nery e Tiradentes) causaram prejuízos superiores a R\$ 593 milhões ao crime organizado entre 2020 e 2024, consolidando-se como pontos de estrangulamento das rotas ilícitas. O modelo das bases fluviais reflete o Programa Nacional de Vigilância das Fronteiras (VIGIA), promovendo uma cooperação

federativa inédita que amplia a sensação de segurança entre as comunidades ribeirinhas (Monteiro; Gama, 2025).

As Bases Fluviais Arpão consolidaram-se como postos de fiscalização flutuante permanente, reunindo efetivos de diversos órgãos (PMAM, Polícia Civil, Bombeiros) e causando prejuízos milionários ao crime organizado através da interrupção dos fluxos logísticos do tráfico (Lima; Freitas; Barbosa; Aguiar; et al., 2026). A integração entre forças estaduais e federais, como ocorre na Base Arpão e na Operação Hórus, é fundamental para superar a fragmentação institucional e potencializar a eficiência das ações de segurança em territórios historicamente negligenciados (FBSP, 2023).

7. DIRETRIZES ESTRATÉGICAS DE COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

O enfrentamento à criminalidade na Amazônia exige que o Estado reafirme sua presença institucional em localidades isoladas e de baixa densidade populacional, combatendo a imposição de domínio por facções criminosas (Nascimento; Araújo, 2025). Estratégias eficazes contra o crime organizado devem focar no entendimento dos interesses de protagonistas de práticas ilegais, visando desarticular as conexões entre o capital ilícito e os segmentos formais da economia local (Santos e Cunha, 2024).

11

Segundo dados do portal do Governo Federal (BRASIL, 2026), operações recentes, como as realizadas na Terra Indígena Yanomami em 2026, revelaram que a estratégia mais eficaz contra o garimpo ilegal não é apenas a presença física, mas o cerco logístico. Ao destruir pontes, apreender combustível e inutilizar aeronaves e dragas, o Estado asfixia a capacidade produtiva do crime, tornando a atividade economicamente inviável, promovendo economicidade e ampliando a eficiência das ações.

Segundo Braga et al. (2025), a pirataria na Amazônia possui rastros específicos que demandam uma inteligência voltada para a estatística criminal fluvial, uma vez que a maioria dos crimes ocorre em embarcações em movimento, dificultando a jurisdição e a resposta imediata. A adoção do policiamento orientado pela inteligência é fundamental para combater estas práticas criminosas, pois permite transformar dados brutos em produtos acionáveis, otimizando recursos escassos e aumentando a eficiência das operações em contextos de alta complexidade territorial (Bandeira; Paiva; Gama, 2026).

A doutrina de "seguir o dinheiro" (*follow themoney*), mencionada por Araújo; Aguiar; et al. (2026), deve ser acompanhada por uma logística que permita o bloqueio físico das rotas. O

estrangulamento de rotas aliado à apreensão de ativos financeiros são passos cruciais para a descapitalização das organizações criminosas na Amazônia, dificultando a expansão de suas atividades e o financiamento da logística ilícita (FBSP, 2025). O combate ao crime organizado na Amazônia exige que o Estado reocupe o território física, social e simbolicamente, utilizando a inteligência policial como sistema nervoso central para a reconquista da soberania (Bandeira; Paiva; Gama, 2026).

O combate ao crime na Amazônia não deve se restringir ao enfrentamento armado, exigindo políticas de longo prazo que combinem repressão, prevenção social e proteção socioambiental dos territórios (Monteiro; Gama, 2025). Exige uma abordagem holística que combine a repressão qualificada com políticas de desenvolvimento social, educação e promoção de oportunidades econômicas lícitas para reduzir a vulnerabilidade das comunidades (Lima; Freitas; Barbosa; Aguiar; et al., 2026). A manutenção de uma presença ativa e integrada das forças de segurança em regiões de fronteira é essencial para garantir o controle das rotas de navegação e reafirmar a soberania nacional sobre o território amazônico (Siqueira; Aguiar, 2026).

Para que as estratégias de segurança sejam eficazes a longo prazo, é necessário institucionalizar a governança e assegurar mecanismos de financiamento permanentes que transcendam ciclos de governo (FBSP, 2025). A região exige investimento compatível com a sua relevância global, promovendo controle da soberania e enfrentamento da criminalidade que se aproveita da geografia do terreno para controlar territórios e rotas logísticas, as quais caminham para os grandes centros, aumentando seus indicadores de violência, tanto em âmbito nacional quanto internacional. Desta forma, prover a Amazônia de recursos logísticos e financeiros necessários para a plena atuação das forças de segurança convergem para a preservação da floresta, proteção dos povos originários e da população dos grandes centros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os desafios logísticos na Amazônia são intrínsecos à sua natureza, mas não são insuperáveis. A transição de uma segurança pública reativa para uma estratégia baseada em inteligência logística e integração interagências é o caminho para o enfrentamento efetivo da criminalidade transnacional. As políticas públicas devem priorizar o fortalecimento de bases integradas, o investimento em tecnologia de monitoramento e, sobretudo, a cooperação internacional.

Diante dessa realidade, o caminho não passa apenas por ações repressivas. É preciso desvendar como essas organizações operam, quais são seus mecanismos de sustentação, para então desenhar políticas de segurança e gestão que tragam o Estado de volta à região, protejam a floresta e garantam a segurança das pessoas que vivem na floresta. Essa situação deixa claro que é hora de repensar como as instituições públicas atuam na Amazônia, com foco em reconstruir a presença do Estado. Para isso, é fundamental investir nas estruturas administrativas, reconhecer e valorizar quem trabalha na área e estabelecer políticas duradouras sobre o território.

A falta de recursos adequados, as dificuldades de acesso e locomoção e as limitações dos sistemas de vigilância existentes criam um cenário onde as operações de segurança na Amazônia não conseguem acompanhar a velocidade das atividades criminosas. Essa situação se agrava quando consideramos a vastidão do bioma, que exige investimentos robustos em infraestrutura básica e em tecnologias de monitoramento e inteligência operacional. Sem esses investimentos, permite-se o surgimento de espaços onde o Estado praticamente desaparece, deixando comunidades vulneráveis e facilitando a consolidação de estruturas criminosas cada vez mais sofisticadas.

A integração interagências, embora desafiadora, é a resposta institucional à fragmentação do controle estatal. Políticas que fomentem a interoperabilidade entre sistemas de comunicação e bases de dados são cruciais para que a resposta ao crime seja eficaz e consiga acompanhar a dinâmica do crime. As políticas públicas devem priorizar a consolidação das bases fluviais a expansão da frota aérea especializada e, sobretudo, a conectividade digital. Desta forma, por meio de uma estrutura logística que supere as barreiras geográficas será possível garantir a proteção das comunidades ribeirinhas e a integridade das fronteiras brasileiras contra o avanço do crime organizado transnacional.

O controle estatal da região amazônica vai muito além de uma questão de soberania, pois representa o alicerce para mitigar o desenvolvimento de outras atividades ilícitas em território nacional que são exploradas, inicialmente, na região de fronteira e vão deixando um rastro de violência por onde passam. A ausência de uma abordagem coordenada em segurança pública deixa a região vulnerável ao avanço das organizações criminosas que operam além das fronteiras, atingindo não só o mercado ilícito nacional, mas também o internacional. Para reverter esse cenário e restaurar a autoridade do Estado, é fundamental que as instituições trabalhem em conjunto, com ações bem definidas e executadas de forma integrada. Desta

maneira, será possível proteger efetivamente a população, preservando de fato o patrimônio ambiental amazônico.

A relevância estratégica da região exige uma logística superior e uma articulação política robusta para garantir a segurança dos cidadãos amazônidas e a preservação da soberania nacional frente às ameaças do século XXI. Conclui-se que os desafios logísticos na Amazônia são, em última análise, desafios de governança e presença estatal. A segurança pública na região depende de uma transição de um modelo puramente reativo para um modelo de inteligência logística e tecnológica, para que as adversidades da selva possam ser superadas e as políticas públicas possam alcançar quem mais precisa.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Rodrigo Bezerra de; AGUIAR, Denison Melo de. et al. O Estado do Amazonas como corredor estratégico do narcotráfico internacional: desafios operacionais e estratégias interagências da Polícia Militar do Amazonas no enfrentamento às facções criminosas. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, São Paulo, v. 12, n. 4, p. 1-16, abr. 2026.

BANDEIRA, Hugo Rafael Celestino; PAIVA, Anézio Brito de; GAMA, Arnaldo Costa. A inteligência policial no enfrentamento às facções criminosas na Amazônia: território, fluxos e estratégias. **Periódicos Brasil: Pesquisa Científica**, v. 5, n. 1, p. 992-1010, 2026.

BRAGA, Arthur do Rosário et al. A “Pirataria Fluvial” na Amazônia: rastros para a segurança pública fluvial. **Revista Brasileira de Segurança Pública**, São Paulo, v. 19, n. 1, p. 376-393, fev./mar. 2025.

BRASIL. **Portaria no 535, de 22 de setembro de 2020**. Institui o Programa Brasil MAIS. Brasília: Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/noticias/termo-de-adesao/portaria_n_535_de_2

[2_de_setembro_de_2020.pdf](#). Acesso em: 06 maio 2026.

BRASIL. **Secretaria de Comunicação Social**. Operação na Terra Yanomami supera 10 mil ações contra garimpo ilegal e gera prejuízo de R\$ 683 milhões. Brasília: SECOM, 23 abr. 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/secom/pt-br/acompanhe-a-secom/noticias/2026/04/operacao-na-terra-yanomami-supera-10-mil-aco-es-contr-a-garim>

[po-ilegal-e-gera-prejuizo-de-r-683-milhoes](#). Acesso em: 5 maio 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). **Panorama da infraestrutura: região norte**. Brasília: CNI, 2025. 75 p. Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br/cni/>. Acesso em: 8 maio 2026.

COUTO, Aiala Colares. Geografia das redes do narcotráfico na Amazônia. **Revista GeoAmazônia**, Belém, v. 11, n. 22, p. 1-22, jan./jun. 2023. Disponível em: <http://www.geoamazonia.net/index.php/revista/index>. Acesso em: 04 maio 2026.

ENVIRONMENTAL INVESTIGATION AGENCY (EIA). **A extração ilegal na Amazônia brasileira e sua conexão com os mercados de madeira da UE e dos EUA**. Washington, DC: EIA, 4 abr. 2025. Disponível em: <https://eia.org/press-releases/rota-da-madeira-ilegal/>. Acesso em: 6 maio 2026.

FERREIRA, Luís Fernando Tavares; FRANCHI, Tássio. Os desafios às operações de logística na Amazônia: fricção no abastecimento de unidades de fronteira. **Hoplos: Revista de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais**, Niterói, v. 4, n. 6, 2020.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Segurança Pública e Crime Organizado na Amazônia Legal**: informe especial. São Paulo: FBSP, 2023.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Experiências promissoras de prevenção e enfrentamento ao crime e à violência na Amazônia**. 1. ed. São Paulo, 2025.

LIMA, Rogério de Oliveira. FREITAS, Rayan Cristhian Viana. BARBOSA, Rogério de Lima. AGUIAR, Denison Melo de. et al. O papel da Polícia Militar do Amazonas no enfrentamento ao narcotráfico transnacional na Amazônia. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, São Paulo, v. 12, n. 3, p. 1-18, mar. 2026.

MONTEIRO, Tulio Diego de Almeida; GAMA, Arnaldo Costa. Policiamento fluvial integrado e cooperação em segurança pública na Amazônia: o combate ao crime organizado no estado do Amazonas. **InterferenceJournal**, v. 11, n. 2, p. 8796-8810, 2025.

MONTEZANO, Lana; FRANÇA, Joysse Vasconcelos; RUSSO, Daniel; DUARTE, Cristiano da Cunha. Inovação tecnológica na administração pública: estudo de caso sobre os benefícios do Programa Brasil MAIS pela Polícia Federal. **Revista do Serviço Público**, Brasília, v. 75, n. 4, out./dez. 2024. DOI: <https://doi.org/10.21874/rsp.v75i4.10461>.

15

NASCIMENTO, Roberta Carolina Maués do; ARAÚJO, Lucas de Souza. Dinâmicas transfronteiriças e a expansão das facções criminosas para a Amazônia: a cidade de Marabá (PA) perante o contexto das redes do crime organizado. **Geografia em Questão, Marechal Cândido Rondon**, v. 18, n. 2, p. 257-271, 2025.

SANTOS, Maria Paula; CUNHA, Victória Hoff da. Dinâmicas da violência no território brasileiro: Amazonas. In: SANTOS, Maria Paula Gomes dos (org.). **Dinâmicas da violência e da criminalidade na região Norte do Brasil**. Brasília: Ipea, 2024. p. 121-168.

SARAIVA, Alexandre S. **A atuação de organizações criminosas na exploração ilegal de madeira como principal vetor do desmatamento da Amazônia**. 2021. 269 f. Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) – Centro de Ciências do Ambiente, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2021. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/9539>. Acesso em: 6 maio 2026.

SERRADELA, Lucas; ARRUDA, Lorena Tôrres de; MACHADO, Humberto César. **Segurança de voo**: desafios da fiscalização do garimpo na Amazônia. Goiânia: PUC-GO, 2025. 26 p. Disponível em: <https://rbaccia.emnuvens.com.br/revista/article/view/>

371/384. Acesso em: 5 maio 2026.

SIQUEIRA, William Wamberg; AGUIAR, Denison Melo de. Policiamento fluvial na Amazônia: desafios estratégicos e operacionais para a segurança pública em regiões ribeirinhas. **Revista Políticas Públicas e Cidades**, Curitiba, v. 15, n. 1, p. 1-15, 2026.

SOUZA, Arthur Paulino Baima de. **Interoperabilidade logística entre as Organizações Militares Logísticas Singulares (OMLS) da Amazônia Ocidental e o Centro de Coordenação Logística e Mobilização (CCLM)**. 2019. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2019.

VIEIRA, Daniel dos Santos. Crime Organizado na Amazônia: Dinâmicas Ilícitas, Fragilidades Institucionais e Estratégias de Enfrentamento Territorial. In: **Segurança Pública, Cidadania e Direitos Humanos: Pesquisas, Relatos e Reflexões**. Ponta Grossa: Aya, 2025. v. 12, cap. 17. DOI: 10.47573/aya.5379.3.21.17.