



Abril 2018 - ISSN: 1988-7833

A INSEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL NO ESTREITO DE BREVES/PA: Oportunidade de negócio para empresas de Segurança Patrimonial Privada

Márcio Martins Ribeiro

**José Alberto Silva de Sá
Sarah Barradas Marinho**

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Márcio Martins Ribeiro, José Alberto Silva de Sá y Sarah Barradas Marinho (2018): "A insegurança da navegação fluvial no estreito de Breves/PA: Oportunidade de negócio para empresas de Segurança Patrimonial Privada", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (abril 2018). En línea:
<https://www.eumed.net/rev/cccss/2018/04/inseguranca-navegacao-fluvial.html>

RESUMO

O presente trabalho científico tem como objetivo o estudo do roubo de cargas em embarcações que trafegam no Estreito de Breves/PA, sendo este um trecho bastante conhecido na região amazônica devido ser um elo entre os estados do Pará, Amapá e Amazonas. Não obstante a navegação no trecho em questão atrai os chamados "piratas e/ou popularmente conhecidos na região amazônica como ratos d'água" que promovem atividades ilícitas, tendo em vista que o poder público é ineficaz na região devido ao pouco desenvolvimento local, sobre tudo sua infraestrutura o que seria um facilitador para tais práticas delitivas. Diante do exposto com este trabalho pretende-se abordar novos caminhos para o planejamento do enfrentamento das questões de violência e criminalidade no que concerne o furto e/ou roubo de cargas nas embarcações que realizam o transporte fluvial no Estreito de Breves uma vez que o Estado mostra-se ineficiente no que compete a segurança pública, está ineficiência abre precedentes para a atuação da segurança patrimonial privada uma vez que está tem sua real efetividade onde o Estado não tem uma atuação eficaz. Os métodos abordados nesta pesquisa estão mais bem discriminados através do método indutivo, pois expõe um tipo de pesquisa exploratória e descritiva, além da técnica bibliográfica. A partir destes métodos de pesquisa, foi possível traçar um diagnóstico da insegurança da navegação fluvial na região que aqui é objeto de estudo.

Palavras-chave: Estreito de Breves. Segurança Pública. Roubo de Cargas. Segurança Patrimonial Privada.

THE INSECURITY OF FLUVIAL NAVIGATION IN BRIEF IN BRIEF / PA: Business opportunity for private equity security companies

ABSTRACT

The present work aims to study the theft of cargo in boats that travel in the Strait of Breves / PA, being a well-known stretch in the Amazon region due to being a link between the states of Pará, Amapá and Amazonas. Despite the navigation in the section in question attracts the so-called "pirates and / or popularly known in the Amazon region as rats" that promote illicit activities, since the public power is ineffective in the region due to the lack of local development, on its entire infrastructure which would be a facilitator for such criminal practices. In view of the above, this work intends to explore new ways of planning the fight against violence and crime in relation to theft and / or theft of cargo on the vessels that carry out river transport in the Strait of Breves, since the State is inefficient in what concerns public safety, this inefficiency opens precedents for the performance of private property security since it has its real effectiveness where the state does not have an effective performance. The methods covered in this research are better discriminated through the inductive method, since it exposes a type of exploratory and descriptive research, besides the bibliographical technique. From these research methods, it was possible to draw a diagnosis of the insecurity of river navigation in the region that is the object of study.

Keywords: Strait of Breves. Public Security. Theft of Loads. Private Property Security.

LA INSEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN FLUVIAL EN EL ESTREITO DE BREVES / PA:
Oportunidad de negocio para empresas de seguridad patrimonial privada

RESUMEN

El presente trabajo científico tiene como objetivo el estudio del robo de cargas en embarcaciones que transitan en el Estrecho de Breves / PA, siendo este un trecho bastante conocido en la región amazónica debido a que es un eslabón entre los estados de Pará, Amapá y Amazonas. No obstante la navegación en el tramo en cuestión atrae a los llamados

"piratas y / o popularmente conocidos en la región amazónica como ratas de agua" que promueven actividades ilícitas, teniendo en cuenta que el poder público es ineficaz en la región debido al poco desarrollo local, todo su infraestructura lo que sería un facilitador para tales prácticas delictivas. Ante lo expuesto con este trabajo se pretende abordar nuevos caminos para la planificación del enfrentamiento de las cuestiones de violencia y criminalidad en lo que concierne al robo y / o robo de cargas en las embarcaciones que realizan el transporte fluvial en el Estrecho de Breves una vez que el Estado se muestra ineficiente en lo que compete a la seguridad pública, es ineficiencia abre precedentes para la actuación de la seguridad patrimonial privada ya que está su real efectividad donde el Estado no tiene una actuación eficaz. Los métodos abordados en esta investigación están mejor discriminados a través del método inductivo, pues expone un tipo de investigación exploratoria y descriptiva, además de la técnica bibliográfica. A partir de estos métodos de investigación, fue posible trazar un diagnóstico de la inseguridad de la navegación fluvial en la región que aquí es objeto de estudio.

Palabras clave: Estrecho de Breves. Seguridad Pública. Robo de carga. Seguridad Patrimonial Privada.

1 INTRODUÇÃO

Desde o começo da civilização o homem se utiliza da navegação para deslocar-se através de embarcações de um ponto a outro do planeta. O que concerne à navegação em um contexto amplo desempenhou um papel essencial no que tange a biografia da civilização, visto que por meio dela houve a integração de diversos povos o que possibilitou a expansão territorial e o avanço econômico e social de muitos países.

Todavia o transporte de produtos através de embarcações desde a época das descobertas, já apontavam para uma embrionária marinha mercante, dos quais as rotas de navegação eram repletas de perigos que passavam por imprecisão dos instrumentos de navegação até mesmo ação dos chamados corsários, sendo que seus atos ilícitos de pirataria são conhecidos ao longo das atividades marítimas.

Com a evolução humana e de vários recursos gerados pelo homem é inerente que a marinha mercante também teria sua evolução, assim como os piratas que por sua vez atacam não somente as embarcações em suas respectivas rotas, mas também aquelas que estão atracadas e/ou fundeadas nos portos, até mesmo em locais onde armazenam as cargas em face o seu nicho de atuação é bastante amplo. Percebe-se que a pirataria são atos criminosos mais antigos no âmbito marítimo, sendo em alguns casos difíceis de identificar seu *modus operandi*.

É constante ser noticiado nos telejornais a prisão de suspeitos de praticarem atos ilícitos nos rios que envolvem a região que compreende a Ilha do Marajó (PA) e suas

adjacências. Para o melhor entendimento sobre essa questão, a presente obra visa analisar as criticidades oriundas de práticas de atos ilícitos no âmbito fluvial que compreende a região conhecida como Estreito de Breves; a pesquisa vislumbra como desafio a criação e efetivação de novos paradigmas para a segurança pública, de maneira que venha gerar novas oportunidades de atuação da segurança patrimonial privada no segmento portuário.

Perante o exposto indaga-se: qual a viabilidade da implantação da segurança patrimonial privada para a mitigação de perdas nas operações fluviais no Estreito de Breves? Essa é uma pergunta que as empresas de transporte fluvial que navegam na região devem responder, uma vez que as empresas seguradoras estão aumentando seus valores no que tange a cobertura das cargas em virtude dos constantes sinistros na região, além da ineficácia da fiscalização que compete a segurança pública.

Nesse contexto a segurança privada seria uma alternativa para o setor fluvial, em consequência do aumento da criminalidade e a ineficiência dos órgãos públicos, fazem desse setor um dos mais promissores no país.

Embora a atividade esteja normatizada no Brasil através da lei 7.102/83 do Departamento de Polícia Federal (DPF), existe ainda alguns adendos que geram grandes discussões a respeito de sua abrangência e sobre tudo sua real efetividade na respectiva área que está sendo estudada uma vez que as atividades desenvolvidas pela segurança patrimonial privada estão bem disciplinadas na portaria 3.233/2012 do respectivo órgão.

2 PIRATARIA MARÍTIMA X ROUBO EM EMBARCAÇÕES

Para melhor compreensão da pesquisa é importante que os conceitos sobre pirataria marítima e roubo em embarcações estejam bem definidos.

Conforme expõe o artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), constituem pirataria marítima quaisquer dos seguintes atos:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b). (CONFERÊNCIAS DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR, 1982, p.27).

Evidencia-se que não se pode caracterizar como pirataria no Estreito de Breves os diversos atos de ilicitude cometidos pelos ratos d'água na região, e sim como roubo à mão armada, conforme o Código Penal Brasileiro em seu art.157, tendo como agravante em seu parágrafo 2º e seus incisos.

Art. 157 - Subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência:

§ 2º - A pena aumenta-se de um terço até metade:

I - Se a violência ou ameaça é exercida com emprego de arma; II - Se há o concurso de duas ou mais pessoas; III - se a vítima está em serviço de transporte de valores e o agente conhece tal circunstância. IV - Se a subtração for de veículo automotor que venha a ser transportado para outro Estado ou para o exterior; (Incluído pela Lei nº 9.426, de 1996); V - Se o agente mantém a vítima em seu poder, restringindo sua liberdade. (Incluído pela Lei nº 9.426, de 1996). (BRASIL, 1940, p.33).

Cabe salientar que há distintas formas de abordagens no âmbito da ilicitude seja contra a pessoa e/ou patrimônio que envolve as atividades marítimas, ou seja, estas são complexas, haja vista a compreensão das leis que definem tais ações aqui já expostas.

2.1 SEGURANÇA PÚBLICA DENTRO DO ÂMBITO PORTUÁRIO

Nota-se no recinto portuário a presença de diversos órgãos inerentes a segurança pública, uma vez que já está previsto na legislação brasileira a criação de comissões atuantes na esfera nacional (Comissão Nacional de Segurança Pública, Terminais e Vias Navegáveis - Conportos) e estadual (Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis - Cesportos) ambas são responsáveis pela execução e controle de procedimentos legais.

De acordo com o decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995 que cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e dá outras providências.

Art. 4º As Comissões Estaduais serão compostas, no mínimo, de representantes: I - do Departamento de Polícia Federal; II - da Capitania dos Portos; III - da Secretaria da Receita Federal; IV - das Administrações Portuárias; V - do Governo do Estado. § 1º As Comissões Estaduais serão coordenadas pelos representantes do Departamento de Polícia Federal. § 2º As Comissões Estaduais deverão elaborar plano de segurança a ser submetido à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. (BRASIL, 1995, p.2)

Não obstante é de competência da Marinha do Brasil (MB), a guarda de toda a costa brasileira assim como águas interiores, além de orientar e controlar a Marinha Mercante, prover a segurança da navegação aquaviário, implementando e fiscalizando o cumprimento das leis e regulamentos no mar e nas águas interiores, sobretudo a cooperação com os órgãos federais quando se fizer necessário.

Em relação as políticas de segurança pública desenvolvidas pelo Estado do Pará, ressalta-se que no ano de 2011 foi criado o Grupamento de Polícia Fluvial da Polícia Militar, sendo que em seu escopo visa atuar de maneira eficaz na região das ilhas e áreas ribeirinhas próximas à Ilha do Marajó realizando o policiamento ostensivo nos rios da região.

Figura 1 – Órgãos e suas Comissões



Fonte: Adaptado de Caiana, (2012)

Na representação acima pode-se perceber os órgãos que compõe cada comissão nas esferas federal e estadual.

2.2 SEGURANÇA PATRIMONIAL

Diante do agravamento dos roubos de cargas em embarcações que utilizam a região aqui estudada, existe a necessidade de novas estratégias que dificultem e/ou minimizem as ações de grupos que praticam atos de ilicitude, uma vez que estes atos geram perdas financeiras.

Para Brasileiro (1999), o conceito de segurança relacionado às empresas significa a redução ou eliminação de certos tipos de riscos de perdas e danos a que a organização poderá estar exposta.

Percebe-se que as atividades relacionadas à segurança patrimonial podem ser caracterizadas como um conjunto de tarefas estratégicas, que expõe como um de seus objetivos a prevenção e a minimização das perdas dentro de uma determinada organização

seja ela pública ou privada, uma vez que as perdas patrimoniais caso não sejam contidas, e posteriormente tratadas podem cessar as atividades da organização.

De acordo com a Portaria 3233/12 do Departamento da Polícia Federal (DPF), as atividades que competem a segurança patrimonial complementares à segurança pública são:

§ 3º São consideradas atividades de segurança privada: I - vigilância patrimonial: atividade exercida em eventos sociais e dentro de estabelecimentos, urbanos ou rurais, públicos ou privados, com a finalidade de garantir a incolumidade física das pessoas e a integridade do patrimônio; II - transporte de valores: atividade de transporte de numerário, bens ou valores, mediante a utilização de veículos, comuns ou especiais; III - escolta armada: atividade que visa garantir o transporte de qualquer tipo de carga ou de valor, incluindo o retorno da equipe com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários; IV - segurança pessoal: atividade de vigilância exercida com a finalidade de garantir a incolumidade física de pessoas, incluindo o retorno do vigilante com o respectivo armamento e demais equipamentos, com os pernoites estritamente necessários; e V - curso de formação: atividade de formação, extensão e reciclagem de vigilantes. (BRASIL, 2012, p.1).

Entende-se que no inciso III da respectiva portaria por mencionar que existe uma atividade específica como escolta armada que por sua finalidade faz a segurança de qualquer tipo de carga. Contudo não está claro sua atuação em relação ao modal aquaviário, sendo este uma modal em grande expansão na região norte do país, a julgar pelas suas características regionais tendo os rios como vias de acesso em muitas localidades.

3 METODOLOGIA

Este capítulo abordará os métodos adotados durante o percurso de fundamentação, pesquisa e análise dos dados obtidos, visando ao alcance dos objetivos propostos para o presente trabalho.

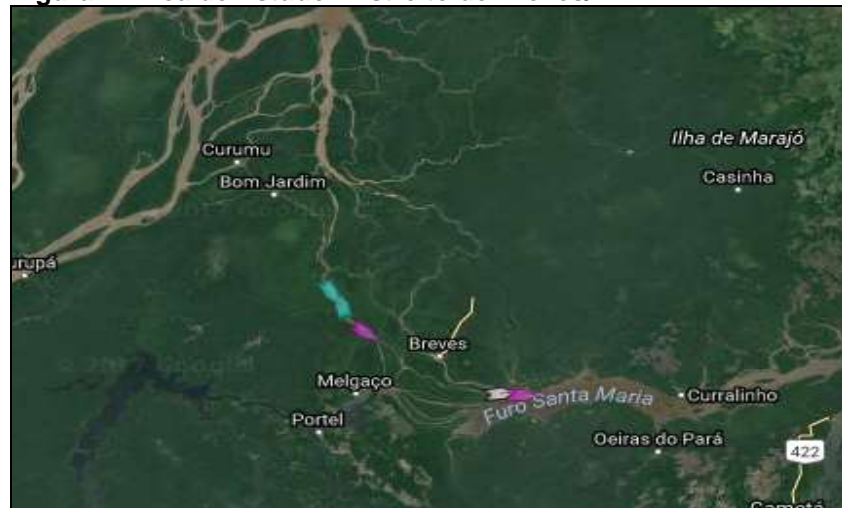
Gil (2008, p. 8), afirma que para que um conhecimento possa ser considerado científico, torna-se necessário identificar as operações mentais e técnicas que possibilitam a sua verificação. Ou, em outras palavras, determinar o método que possibilitou chegar a esse conhecimento.

A pesquisa realizada para este artigo tem como foco primordial o estudo que relaciona estritamente a logística portuária, a segurança pública, e segurança patrimonial. Os métodos abordados nesta pesquisa serão mais bem discriminados através do método indutivo, pois expõe um tipo de pesquisa exploratória e descritiva, além da técnica bibliográfica.

3.1 LOCAL DE PESQUISA

A pesquisa será realizada na região popularmente denominada de estreito de Breves/PA (Fig.2 Área de Estudo - Estreito de Breves/PA.), o qual é formado por um conjunto de pequenos rios e ilhas, entre os rios pode-se destacar o rio Parauhaú que é caracterizado por sua extensão e sobre tudo por ser navegável em todo o seu percurso.

Figura 2: Área de Estudo - Estreito de Breves/PA



Fonte: Marine Traffic, (2017)

3.2 FONTE E IMPORTANCIA DOS DADOS

Segundo Gil (2008, p. 26):

Pode-se definir pesquisa como o processo formal e sistemático de desenvolvimento do método científico. O objetivo fundamental da pesquisa é descobrir respostas para problemas mediante o emprego de procedimentos científicos.

Desta forma, este tipo de pesquisa torna-se necessária ao desenvolvimento deste artigo, ao ponto que o estudo visa o detalhamento do conceito, referente a aplicação da ferramenta da logística portuária em interfaces com a segurança pública e a segurança patrimonial privada, assim como sua análise futura.

As fontes de dados do estudo são de origem secundária, que possuem seus fundamentos firmados em materiais bibliográficos diversos, como instrumentos de embasamento teórico ao estudo em questão.

Para Gil (2008, p. 50):

A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente.

Esta vantagem se torna particularmente importante quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos pelo espaço.

A pesquisa bibliográfica se tornará fundamental para o desenvolvimento deste artigo.

3.3 TRATAMENTO DE DADOS E TIPO DE ABORDAGEM

Após concluído o processo de coleta de dados, deu-se início à análise dos dados sob uma abordagem qualitativa, em busca da resposta do problema de pesquisa inicial.

A análise sob uma abordagem qualitativa preocupa-se em traduzir os dados de forma profunda, transformando-os em informações mais densas, que podem ser analisadas por diferentes abordagens, diferentemente da visão quantitativa, em que os dados são traduzidos em índices e estatísticos. (CHIZZOTTI, 2001).

Adotou-se este tipo de abordagem nesta análise pela necessidade de riqueza de informações. Assim, com os dados obtidos e sua análise sob esta abordagem, conseguiu-se obter opiniões consistentes e pontos de vista interessantes sobre o tema da pesquisa, em busca de informações que levassem aos objetivos propostos neste estudo.

4 RESULTADOS

Diante das análises aqui coletadas observou-se que as forças de segurança pública são inferiores quando comparadas ao que podemos chamar de exército da segurança privada, sendo que este setor pode ser dividido em dois grandes grupos no Brasil como: empresas especializadas de segurança e as empresas comuns que, ao invés de contratar serviços especializados, optam por constituir o seu próprio organismo de segurança, chamados de segurança orgânica.

Tabela 1 – Efetivo da Segurança Pública x Segurança Privada

Categoria	Brasil	Amapá	Amazonas	Pará	Total
Polícia Civil	116.096*	1%	2%	2%	5%
Polícia Militar	436.303*	1%	2%	3%	6%
Vigilantes	519.014	1%	2%	2%	5%

(*) dados referente ao ano de 2014

Fonte: Adaptado do Anuário Brasileiro de Segurança Pública, (2016)

De acordo com a tabela 1, é possível observar que 5% da segurança pública (Polícia Civil e Militar) do país está distribuído no estado do Pará, enquanto que 2% da segurança privada do país concentra-se no mesmo estado. Logo observa-se que a segurança pública em relação à segurança privada possui um maior contingente, contudo mesmo o Estado sendo

conhecedor dos fatores que influenciam aos roubos nas embarcações, este não possui as ferramentas necessárias para realizar com eficácia sua missão.

Como fatores resultantes desta pesquisa, constata-se que a esfera pública tem conhecimento à respeito dos locais, os quais ocorre os roubos a embarcações na região que aqui está sendo objeto de estudo. Contudo existe pontos determinantes que contribuem para tais atos, como exemplo: a região do baixo Marajó é desprovida no que compete aos serviços de ordem social, ou seja, a população não tem acesso à serviços básicos como saúde, educação e sobre tudo não tem renda para manter sua subsistencia sendo estes um fator determinante para o desvio social, por outro lado a infraestrutura e a falta de recursos no âmbito de segurança pública é um fator complicador para monitoramento das rotas que abrangem a região deixando assim o ambiente ausente de vigilância, ou seja, propício para ações ilícitas.

Percebe-se diante dos fatos aqui já expostos que há elementos que compõe o triângulo do crime, de acordo com a figura 3.

Figura 3: Tríade do Crime



Fonte: Adaptado de Marcondes, (2015)

Compreende-se que para o crime ocorrer é necessário que haja as três condições: a motivação, a técnica que será utilizada e sobretudo a oportunidade, sendo esta última sempre presente em relação ao Estreito de Breves³.

Ressalta-se que quando a segurança atua para reprimir uma ação delituosa, torna-se possível mensurar falhas no processo operacional, uma vez que não teve sua ação contida estrategicamente.

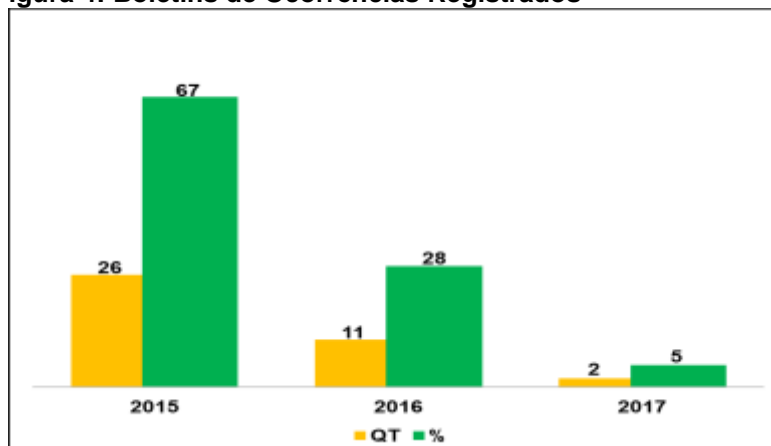
As perdas nesse caso são irreparáveis. Contabilizam mais de R\$ 100 milhões em prejuízos com cargas, combustíveis e equipamentos de embarcações, além dos incontáveis prejuízos comerciais, que reduzem o prestígio e a confiabilidade da atividade. Além da migração dos clientes para outros modais, as empresas seguradoras

³ Maiores informações disponíveis em: <http://g1.globo.com/pa/para/bom-dia-para/videos/t/edicoes/v/ataques-de-piratas-estao-cada-vez-mais-comuns-nos-rios-do-para/6504065/>

aumentam seus valores para cobertura, ou desistem de fazê-la (PROGRAMA PROTEGER, 2017, p. 2).

Nesse contexto estimasse com essa análise que pode-se considerar que o Estreito de Breves é, portanto, um local de risco, tendo em vista a grande incidência de eventos delituosos frequentes promovidos pelos ratos d'água que ficam de tocaia em seus barcos (voadeiras), sendo que está estrutura é montada para realização de ataques rápidos na região.

Figura 4: Boletins de Ocorrências Registrados



Fonte: Adaptado do Programa Proteger, (2017)

Constata-se conforme a figura 4, que houve maior número de boletins de ocorrências registrando ações dos ratos d'água no ano de 2015, entretanto é perceptível a relativa redução desses registros no ano de 2016. Esta redução, seria uma estratégia empresarial corporativa, de tal forma que as empresas escolhem em mudar a rota de destino de suas cargas, mesmo que estas tenham de aumentar seus custos e despesas operacionais, afim de mitigar as perdas que geralmente ocorrem nas ações ilícitas dos ratos d'água.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O modal hidroviário está em grande ascensão no norte do país devido sua importância para o desenvolvimento econômico e social da região, percebe-se que esse desenvolvimento vem acompanhado do aumento da criminalidade no que tange o roubo de embarcações que navegam nos rios que fazem parte do Estreito de Breves, que por sua vez transportam produtos com um alto valor agregado atraindo assim a atenção de quadrilhas conhecidas na Amazônia como ratos d'água.

Por outro lado, com a apuração de indicadores de perdas, será possível traçar metas de redução e consequentemente, definir o montante a ser investido e os métodos e/ou estratégias que serão utilizadas para a prevenção de atos de ilicitude nas embarcações que navegam no Estreito de Breves, uma vez que esse combate será realmente eficaz se estabelecido parcerias entre os players envolvidos no processo logístico.

É inerente que com a falta de infraestrutura seja ele humano e/ou tecnológicos no setor de segurança pública abre-se um precedente para uma nova modalidade de prestação de serviços por parte da Segurança Patrimonial Privada, sendo que a sua real finalidade será coibir os atos delitivos que ocorrem nas embarcações que navegam na região, pois o setor possui um aparato tecnológico e humano muito superior à segurança pública, haja vista que em tese o serviço já existe no modal rodoviário o que caberia uma adaptação na lei que regulamenta a atividade no país.

REFERÊNCIAS

ATAQUES de piratas estão cada vez mais comuns nos rios do Pará. Belém: Tv Liberal, 2018. Son. Color. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/bom-dia-para/videos/t/edicoes/v/ataques-de-piratas-estao-cada-vez-mais-comuns-nos-rios-do-para/6504065/>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

BRASIL. Constituição (1940). Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 27 set. 2017.

BRASIL. Constituição (1983). Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983. **Dispõe Sobre Segurança Para Estabelecimentos Financeiros, Estabelece Normas Para Constituição e Funcionamento das Empresas Particulares Que Exploram Serviços de Vigilância e de Transporte de Valores, e Dá Outras Providências**. Brasília, DF, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7102.htm>. Acesso em: 27 set. 2017.

BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. **Promulga A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar**. Disponível em: <[decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990/99/dec99165.htm)>. Acesso em: 29 set. 2017.

BRASIL. Constituição (1995). Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995. **Cria A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, e Dá Outras Providências**. BRASÍLIA, DF, 30 maio 1995. p. 1-2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1507.htm>. Acesso em: 29 set. 2017.

BRASILIANO, Antônio Celso Ribeiro. **Planejamento da Segurança Empresarial: Metodologia e Implantação**. São Paulo: Sicurezza, 1999.

BRASIL. Constituição (2012). Portaria nº 3.233, de 10 de dezembro de 2012. **Portaria Nº 3.233/2012-dg/dpf, de 10 de dezembro de 2012.** Brasília, DF, Disponível em: <[http://www.pf.gov.br/servicos-pf/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/Portaria n3233.12.DG-DPF.pdf/view](http://www.pf.gov.br/servicos-pf/seguranca-privada/legislacao-normas-e-orientacoes/portarias/Portaria%20n3233.12.DG-DPF.pdf/view)>. Acesso em: 27 set. 2017.

CAIANA, David de Souza. Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). In: CAIANA, David de Souza. **Proteção das Instalações Portuárias.** São Paulo: Sicurezza, 2012.

CHIZZOTTI, A. 2001. **Metodologia do ensino superior: o ensino com pesquisa.** In: S. CASTANHO e M. E. CASTANHO (org), Temas e textos em Metodologia do Ensino Superior. São Paulo, Papirus.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARCONDES, José Sérgio. **Triângulo do Crime Aplicado a Segurança:** Teoria do Crime. 2015. Disponível em: <<http://www.gestaodesegurancaprivada.com.br/triangulo-do-crime-seguranca-fisica/>>. Acesso em: 29 set. 2017.

PÚBLICA, Fórum Brasileiro de Segurança. **Anuário Brasileiro de Segurança Pública.** 2016. Disponível em: <<http://www.forumseguranca.org.br/>>. Acesso em: 01 out. 2017.

PROGRAMA PROTEGER, 1. 2017, Belém. **Criminalidades nos Rios da Amazônia.** Belém: Cnt/Fiepa, 2017. 116 p.

TRAFFIC, Marine. **Mapa ao vivo.** 2017.

Disponível em: <<https://www.marinetraffic.com/pt/ais/home/centerx:-50.5/centery:-1.7/zoom:11>>. Acesso em: 10 set. 2017.