


UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

MARIA MARTINS DA ROCHA DINIZ BASTOS

A wide river at sunset with a boat's wake in the foreground. The sun is low on the horizon, creating a golden glow and reflecting on the water. The sky is filled with soft, hazy clouds. The water is calm, with gentle ripples and a distinct wake from a boat moving towards the viewer.

**Geografia dos Transportes: Trajetos e Conflitos nos
Percurso Fluviais da Amazônia Paraense: Um Estudo
Sobre Acidentes em Embarcações**

UBERLÂNDIA

2006


Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

MARIA MARTINS DA ROCHA DINIZ BASTOS



**Geografia dos Transportes: Trajetos e Conflitos nos
Percursois Fluviais da Amazônia Paraense: Um Estudo
Sobre Acidentes em Embarcações**

Dissertação apresentada Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Geografia e Gestão do Território

Orientador: Professor Doutor William Rodrigues Ferreira

Uberlândia

2006

COLOCAR AQUI AS FOLHAS DE APROVAÇÃO ASSINADAS PELA BANCA

Maria Martins da Rocha Diniz bastos

Geografia dos Transportes: Trajetos e Conflitos nos Percursos Fluviais da Amazônia
Paraense: Um Estudo Sobre Acidentes em Embarcações

Dissertação apresentada Programa de Pós- Graduação
em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia,
como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Geografia e Gestão do Território

Uberlândia, Agosto de 2006

Banca Examinadora

Prof. Dr.

Prof^a. Dr^a. Marlene Teresinha de Muno Colesanti

Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira

Aos meus pais, José Eugênio e Virgínia, que sempre
acreditaram nos meus sonhos e, acima de tudo,
sonham comigo.

Ao Meu Bem, meu grande amor.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi feito com ajuda imprescindível de algumas pessoas e por isso, agradeço:

À Universidade Federal de Uberlândia e ao Instituto de Geografia pela oportunidade de realizar este trabalho.

Ao meu Orientador e amigo, Professor Doutor William Rodrigues Ferreira, pela dedicação dispensada a mim e à minha pesquisa e pelo aprendizado que adquiri através de seus ensinamentos.

À Associação Sarapó OSCIP, em especial ao Doutor Cláudio Britto e ao Udo, pela oportunidade que me deram de conhecer o seu precioso trabalho. A eles, os meus parabéns.

À Professora Doutora Marlene Teresinha de Muno Colesanti, pela amizade e dedicação com que iniciou-me nos caminhos da pesquisa.

Aos meus pais, José Eugênio e Virgínia, pelo grande e incondicional amor. Por estarem sempre ao meu lado. Por acreditarem no meu trabalho e não medirem nenhum tipo de esforço para que eu pudesse executá-lo.

Ao Meu Bem, meu amor e companheiro... “pour la vie...”

Aos meus queridos Formigos, Emiliano e Ane, pelo amor, carinho e pela grande ajuda que me deram quando me “abrigaram” em sua casa na fase final deste trabalho.

À minha querida irmã Camila, pela amizade e pela força que me dá em todas os momentos da minha vida.

Àqueles que a vida me presenteou com a amizade, que estão sempre ao meu lado: Eneida, Henara, Paula, Dany, Pessoa, Régina, Anderson, Miguel, Nanda,

Maurício, Teteco, Jú, Lelê, Nainha, Zé, Jane, Silvinha, Fabinho, Gabriel, longos e firmes laços de amor.

À minha família de Belém, Sr. Ruy, Adriana e Christian, prolongamento das vivências de onde eu vim.

À Patrícia, minha irmã acadêmica, e à Bethânia, pela “corrente do bem” que fizemos juntas.

A todos que de forma direta e indireta colaboraram para realização de meu trabalho.

“Esperteza, Paciência
Lealdade, Teimosia
E mais dia menos dia
A lei da selva vai mudar

Todos juntos somos fortes
Somos flecha e somos arco
Todos nós no mesmo barco
Não há nada pra temer
e ao meu lado há um amigo
Que é preciso proteger”

(Chico Buarque, 1977)

Resumo

O Transporte é um fator essencial do desenvolvimento e ordenamento do território, seja ele em nível local ou regional, pois é responsável pela circulação de pessoas e cargas, desempenhando papel estratégico para que as relações sócio-espaciais e econômicas se desenvolvam com maior ou menor intensidade, com conseqüências na geografia dos lugares. Nesta perspectiva, o transporte fluvial veio e vem adquirindo condições de mobilidade progressivamente eficaz, segura, e economicamente viável. Entre os modais existentes, o fluvial é o mais barato, e pode atender as necessidades de transporte de cargas e pessoas de forma integral, caso haja investimentos econômicos e estruturais adequados à sua trafegabilidade. No entanto, a história da ocupação do país determinou que o mesmo não fosse priorizado, e hoje, mesmo contendo custos mais altos em todos os sentidos, o transporte rodoviário prevalece como modal que atrai praticamente todos os investimentos públicos, sendo o mais utilizado. Neste sentido, perde-se a oportunidade de promover a circulação de cargas e pessoas de maneira econômica, mais segura e mais democrática. Na região Amazônica, esta problemática é intensificada consideravelmente, uma vez que a mesma é composta em maior parte de seu espaço territorial por rios navegáveis, de grande volume de água. O transporte fluvial é utilizado de maneira intensa pela sua população, em âmbitos comerciais e também, domésticos. Mesmo diante desta realidade, o transporte fluvial não é priorizado como um dos principais focos de investimentos sócio-econômicos, uma vez que este faz parte do cotidiano da maioria do Amazônicos. Desta forma, esta Dissertação de Mestrado tem como objetivo conhecer, estudar e compreender o Transporte Fluvial da Região Amazônica no que diz respeito à área da região metropolitana da capital do Estado do Pará, Belém, bem como outros municípios paraenses que possuem relações por via fluvial com a capital. Nestes locais, a navegação se faz de forma intensa e imprescindível ao desenvolvimento local, regional e nacional. Para que se possa entender tal realidade, esta pesquisa se propõe a conhecer a questão das hidrovias interiores, e, junto a isto, a questão dos Acidentes no Trânsito Fluvial com pequenas embarcações, em especial, do escalpelamento através dos eixos de motores de barcos. Este tipo de acidente, embora trágico, é comum na região amazônica, e ocorre principalmente com a população ribeirinha, que depende intimamente deste modal para exercer praticamente todas as suas atividades cotidianas. De acordo com os dados obtidos e desenvolvimento deste estudo, torna-se imprescindível apontar os aspectos que caracterizam tal fato evidenciando em sua realidade o que tem sido executado, as conseqüências do mesmo e, através das conclusões devidas, a abertura de perspectivas para situações mais adequadas.

Palavras Chave: Transporte Fluvial, Circulação, Acidentes

Abstract:

The transport is an essential factor on territory's development and ordination it can be on local or regional level, because it is responsible for people circulation and load, performing strategically part for special-relations and economics, developing with on height or low intensity on geography places consequences. On this view, the fluvial transport came, and has acquiring of progressive effectual mobility, safety and practicable. Between the existent motility economics, the fluvial, is the cheapest and can attend the needs of loads and people transportation on an integral way, in case it has economic, adjust and structure to its traffic. Nevertheless, the history of the country's occupation on has determinate that the same was not priority and today, even having higher coast in every ways, the road transportation prevail as modality that attract practically all public invest, resulting the most used on this way, loses the opportunity to promote the circulation of people and load on a higher economic way, safer and more democratic. On Amazônia region, this problematic is considerably intense once that the same is composed on the major part of its territorial space of navigate rivers of big volume of water. The fluvial transportation is used on an intense way by its population on commercial and domestic ambit. Even before this reality, the fluvial transportation its not priority as one of the mains sources of social-economics invest, once that those are part of majority amazon's daily. This master teses has the purpose to now, study and comprehend the fluvial transport of amazonia region, on metropolitan area. Capital of Pará, Belém as were as others municipality on this locals, the navigation is used on intense ways and very important to its regional and national. For to understand this reality, this ressurch propose to know the inter fluvial way, and with that the accident accord on fluvial travel with small boats, specially the scalpelment through axle- motor boats. The kind of accident, although tragic, is comun on amazon's region, and mainly with depend intimately of this modality to exercise practically all daily activities according with given quantity and study development, makes important to show the aspect that important to show the aspect that characterize the fact, turning evident reality performed and its consequences, through out the conclusions and opening perspective for more proper situation.

Key- Words: Accident , Small Boats, circulation

SUMÁRIO

Lista de Figuras.....	12
Lista de Gráficos.....	14
Lista de Tabelas.....	15
Lista de Abreviaturas.....	16
INTRODUÇÃO.....	17
CAPÍTULO I: TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO ESTADO DO PARÁ: TRAJETOS E CONFLITOS.....	25
1.1– Os Rios, as Hidrovias e a Legislação.....	26
1.2- O Transporte Hidroviário Interior no Brasil.....	34
1.2.1- Dificuldades Físico-Geográficas para o Transporte Hidroviário.....	36
1.2.2- Transporte Hidroviário em Âmbito Político: um histórico de decadência.....	38
1.3- O Transporte Hidroviário Interior na Amazônia.....	40
1.3.1 - A Navegação no Estado do Para: Um Breve Histórico do “Porto do Pará” e dos portos do Pará.....	43
CAPÍTULO 2 – TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA: CONFLITOS, ACIDENTES E (IR)RESPONSABILIDADES.....	53
2.1- As Pequenas Embarcações a Motor no Estado do Pará: casos de irregularidades e conseqüentes acidentes no trânsito fluvial.....	54
2.2- O Acidente por Escalpelamento.....	60
2.2.1- Incidência de Acidente por Escalpelamento por Municípios do Pará.....	61

CAPÍTULO 3 - EDUCAÇÃO PARA O TRANSPORTE FLUVIAL: UMA PROPOSTA.....	73
3.1- Os acidentes no Transporte Fluvial no Estado do Pará: Um caso de descaso.....	74
3.2- As Pequenas Embarcações no Estado do Pará: O maior número de barcos e o menor número de registros.....	78
3.3 - Educação para o Transporte Fluvial: uma proposta para ser desenvolvida com as populações ribeirinhas no Estado do Pará.....	82
4- Considerações Finais.....	99
5- Referências Bibliográficas.....	103
6- Anexos.....	108

Lista de Figuras

FIGURA 1: Mapa do Brasil e Estado do Pará.....	45
FIGURA 2: Um dos pequenos portos na cidade de Belém, utilizado para pequenas embarcações.....	46
FIGURA 3: Porto do Mercado Ver- o Peso em Belém Pará, onde diversas embarcações de Pequeno porte trazendo pescados, açaí, entre outros a serem vendidos no próprio mercado.....	47
FIGURA 4: Porto do Açaí em Belém/PA, feito para pequenas embarcações.....	47
FIGURA 5: Porto se Belém do Pará, administrado pela Companhia Estação das Docas e pela Capitania dos Portos.....	48
FIGURA 6: Porto de Belém do Pará- Movimentação de Cargas.....	49
FIGURA 7: Porto de Belém do Pará- Pátio de armazenamento de Contêineres e Cargas.....	50
FIGURA 8: Pequena embarcação, bastante utilizada pela população Ribeirinha no Estado do Pará.....	54
FIGURA 9: Pequena embarcação com eixo de motor descoberto.....	56
FIGURA 10 : Ilustração da pequena embarcação utilizada por ribeirinhos de forma irregular e inadequada à segurança de quem a navega.....	61
FIGURAS 11 e 12 : Os cabelos compridos da vítima são enroscados no eixo do motor do barco, que, em alta rotação, arranca o couro cabeludo de forma abrupta e traumática, provocando o escalpelamento.....	63
FIGURA 13: Foto de Vítima de escalpelamento em procedimento cirúrgico.....	65

FIGURA 14: Vítima de escalpelamento com seqüela nas pálpebras.....	66
FIGURA 15: Vítima de escalpelamento total.....	66
.....	
FIGURA 16: Ilustração de vítima de escalpelamento.....	67
FIGURA 17: Mapa do Estado do Pará- Municípios onde há incidência de acidentes por escalpelamentos / barc0 bras.....eB.	

Lista de Gráficos

GRÁFICO 1: Distribuição por sexo de vítimas de Acidentes por escarpelamento pelo eixo de motor de barco no Estado do Pará.....	61
GRÁFICO 2: Distribuição por faixa etária de vítimas de Acidentes por escarpelamento pelo eixo de motor de barco no Estado do Pará.....	64
GRÁFICO 3: Incidência de Acidente por Escarpelamento por Municípios do Pará	70

Lista de Tabelas

TABELA 1: Municípios onde há ocorrência de Acidentes por Escalpelamentos no estado do Pará.....	58
---	----

Lista de Abreviaturas

Albras´ - Alumínio Brasileiro S/A

ASO – Associação Sarapó OSCIP

CDP- Companhia Docas do Pará

ENASA- Empresa de Navegação da Amazônia

HPSM- Hospital Pronto Socorro Municipal

FSCMPA - Hospital Santa Casa de Misericórdia do Pará

OSCIP - Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público

PMB- Prefeitura Municipal de Belém

SAME- Serviço de Arquivo Médico Estatístico

SNAPP - Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O Transporte é um fator essencial do desenvolvimento e ordenamento do território, seja ele em nível local ou regional, pois é responsável pela circulação de pessoas e cargas, desempenhando papel estratégico para que as relações sócio-espaciais e econômicas se desenvolvam com maior ou menor intensidade, com conseqüências na geografia dos lugares. Através dele, o homem se apropria do meio, o transforma, e determina a sua vida em sociedade. Foi através dos diversos modais de transportes, que, em tempos pretéritos, puderam-se conhecer novos espaços, desbravá-los e ocupá-los, criando novas sociedades e novas culturas e, assim ainda é.

Neste contexto, o transporte fluvial teve importante papel, pois foi um dos principais modais utilizados para que o homem pudesse atravessar a barreira da distância e do desconhecido.

Nos dias atuais, o transporte vem sendo aprimorado e modernizado cada vez mais para atender as demandas do homem moderno, na perspectiva econômica e social vigentes, priorizando a rapidez e segurança dos fluxos. Nesta perspectiva, o transporte fluvial veio e vem adquirindo condições de mobilidade progressivamente eficaz, segura, e economicamente viável. Entre os modais existentes, o fluvial é o mais barato, e pode atender as necessidades de transporte de cargas e pessoas de forma integral, caso haja investimentos econômicos e estruturais adequados à sua trafegabilidade.

O Brasil, em seu território abarca grandes porções do território com bacias hidrográficas que oferecem viabilidade para que a navegação possa estabelecer-se de forma intensa, uma vez que possui, em todas as suas regiões, rios navegáveis favoráveis à esta realidade, seja em grandes distâncias e aí, com possibilidade de se configurar eficientes corredores de transporte fluvial integrado a outros modais configurando-se uma eficiente rede logística, seja em curtas distâncias, para que se possa realizar pequenas viagens.

No entanto, a história da ocupação do país determinou que a mesma não fosse priorizada, e hoje, mesmo contendo custos mais altos em todos os sentidos, o transporte rodoviário prevalece como modal que atrai praticamente todos os investimentos públicos, sendo o mais utilizado. Neste sentido, perde-se a oportunidade de promover a circulação de cargas e pessoas de maneira econômica, mais segura e mais democrática.

Na região Amazônica, esta problemática é intensificada consideravelmente, uma vez que a mesma é composta em maior parte de seu espaço territorial por rios navegáveis, de grande volume de água. De fato, o transporte fluvial é utilizado de maneira intensa pela sua população, em âmbitos comerciais e também, domésticos. Não parece adequado, diante desta realidade, que não se pense no transporte fluvial como um dos principais focos de investimentos sócio-econômicos, uma vez que este faz parte do cotidiano da maioria do Amazônicos.

Para Becker e Miranda (1987, p.15):

[...] o que define a hierarquia e os tipos de espaço urbano na Amazônia é a complexidade da nova circulação rodoviária , que substitui a antiga circulação fluvial, o que para nós contém um sério problema: o de negar na reorganização do espaço a dinamicidade desse conceito que contém dimensões física, social, de produção de reprodução, etc. [...]

No entanto, não é assim que se efetivam os acontecimentos neste sentido. O transporte fluvial na Amazônia, se faz basicamente de cargas diversas e de pessoas, essas, compostas principalmente por ribeirinhos, que dependem normalmente, das embarcações para viverem socialmente (ir à igreja, visitar parentes em vilas vizinhas, levar os filhos à escola, realizar compras, buscar atendimento médico e etc) e para estabelecerem sua sobrevivência, uma vez que utiliza embarcações para que possam trabalhar e desenvolver pequenas atividades comerciais e de serviços, pescar, transportar pequenas cargas, entre outras atividades.

Os ribeirinhos, basicamente compõe o quadro da população existente nesta região e o número de pequenas embarcações que servem esta realidade é consideravelmente maior que as grandes embarcações responsáveis pelo transporte de grandes quantidades de cargas.

Por se tratar de duas situações distintas, o tratamento dispensado a elas também é diferente, sendo uma – a dos grandes cargueiros, pertencentes as grandes corporações privadas - bastante favorecida em investimentos infra-estruturais e de atenção por parte dos órgãos de Governo (pois geram grande rentabilidade), e outra – das populações

ribeirinhas, de baixa estatura social e que utilizam pequenas embarcações - não atendida suficientemente dentro do contexto sócio-cultural local e regional (pois carecem de investimentos sócio- econômicos).

Neste sentido:

[...]As relações econômicas estabelecidas pelo comércio primário exportador são comuns ao Brasil como um todo, uma vez que em troca de capital produtivo (matérias-primas) entrava no país capital mercadoria (manufaturados) e capital dinheiro (capital comercial). A singularidade da Região Norte nesse processo se enfatizava na excessiva e concentrada importância dos centros principais (Belém- Manaus), que detinham melhor infra-estrutura (armazéns, etc) de importação de mercadorias “compradas por atacadistas e revendidas longe, com grandes vantagens, nas áreas de influência dos centros portuários.[.] (Ferreira et al., 1997, p.89)

Desta forma, esta Dissertação de Mestrado tem como objetivo conhecer, estudar e compreender o Transporte Fluvial da Região Amazônica no que diz respeito à área da região metropolitana da capital do Estado do Pará, Belém, bem como outros municípios paraenses que possuem relações por via fluvial com a capital. Nestes locais, a navegação se faz de forma intensa e imprescindível ao desenvolvimento local, regional e nacional.

Segundo Ferreira et al., 1997, p. 135, [...]Belém, por situar-se na confluência de todos os rios da região e a pouca distância do oceano, se torna “ponto internacional exclusivo” a partir do século XVII [..].

E ainda:

“Até o início do Século XX, a comunicação existente com Belém era feita principalmente por via fluvial, impulsionando o desenvolvimento das comunidades ‘ribeirinhas’ ‘vizinhas’, uma vez que para realizar a ocupação gradativa do interior amazônico, tiveram os lusitanos também que instalar núcleos entre Belém e São Luiz do Maranhão – seja no litoral (Vigia-Salinópolis), seja no médio Rio Guamá (Ourém)- a fim de assistir a difícil navegação pela costa paraense ou garantir o caminho seguro com o restante do país.” (Tupiassú, 1970, p.6)

Para que se possa entender tal realidade, esta pesquisa se propõe a conhecer a questão das hidrovias interiores, e, junto a isto, de forma específica, a questão dos Acidentes no Trânsito Fluvial com pequenas embarcações, em especial, do escalpelamento através dos eixos de motores de barcos. Este tipo de acidente, embora trágico, é comum na região amazônica, e ocorre principalmente, com a população ribeirinha, que depende intimamente deste modal para exercer praticamente todas as suas atividades cotidianas.

De acordo com os dados obtidos e desenvolvimento deste estudo, torna-se imprescindível apontarem-se os aspectos que caracterizam tal fato evidenciando em sua realidade, o que tem sido executado, as conseqüências do mesmo e, através das conclusões devidas, a abertura de perspectivas para situações mais adequadas.

A metodologia utilizada no presente estudo pautou-se em: levantamento de referencial bibliográfico acerca do assunto; realização de

estágio em uma entidade comprometida com a temática “Acidente por escalpelamento no transporte fluvial” (Associação Sarapó OSCIP - ASO), a fim de conhecer de perto a realidade do presente foco de estudo; Trabalhos de campo em municípios, portos, entidades públicas e privadas para melhor compreensão do tema; entrevistas não dirigidas com agentes participantes direta e indiretamente deste processo; Colóquios e discussões para enriquecimento teórico e metodológico sobre o presente trabalho.

Esta Dissertação possui o título “Geografia dos Transportes: Trajetos e Conflitos nos Percursos Fluviais da Amazônia Paraense: Um Estudo sobre Acidentes em Embarcações”. A mesma tem como proposta o desenvolvimento de etapas de análise, traduzidas em capítulos como se pode observar a seguir:

CAPÍTULO 1- Transporte Hidroviário no Estado do Pará: Trajetos e Conflitos: Este capítulo aponta e discute a realidade sócio econômica do Transporte Fluvial na Amazônia, enfocando primeiramente o Estado do Pará e, concomitantemente indica os municípios que possuem relação direta com o modal fluvial. Dentro desta perspectiva, são indicadas as relações promovidas pelo transporte, na concepção do espaço produzido pela integração do homem – natureza, bem como as conseqüentes apropriações e modificações do meio através da circulação. Através do estudo geográfico, compreendem-se as relações estabelecidas no espaço e o reflexo das mesmas na vida da população envolvida.

CAPÍTULO 2 – Transporte Fluvial na Amazônia: Conflitos, Acidentes e (Ir)Responsabilidades: A abordagem aqui discorre sobre os acidentes no Transporte Fluvial, dando ênfase ao acidente por escalpelamento. São indicados os municípios onde ocorrem este tipo de acidente, bem como os percentuais que os apontam. Da mesma forma, são mostradas as causas e conseqüências do escalpelamento nas vítimas, seus danos para o indivíduo e para a sociedade.

CAPÍTULO 3: Educação para o Transporte Fluvial: Uma proposta para ser desenvolvida com as Populações Ribeirinhas no Estado do Pará: Este capítulo propõe um Programa para Educação para o Transporte Fluvial, direcionado à questão dos acidentes que ocorrem com as populações ribeirinhas dos municípios paraenses neste tipo de modal. Além dos acidentes por escalpelamento, existem outros tipos de fatos similares neste contexto, de mesma gravidade. A proposta de Educação abrange todas as formas de melhorias para a navegação no Pará.

Através do conhecimento a respeito de questões que envolvem o Transporte Fluvial na Amazônia, seus problemas inerentes à infra-estrutura conseqüentes da mesma, serão explicados aspectos importantes da realidade cotidiana da vida sócio-econômica e cultural da população ribeirinha paraense.

CAPÍTULO 1

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO ESTADO DO PARÁ: TRAJETOS E CONFLITOS

CAPÍTULO 1- TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO ESTADO DO PARÁ: TRAJETOS E CONFLITOS

1.1 – Os Rios, as Hidrovias e a Legislação

A circulação é o fator essencial para que o homem se relacione com o espaço. Através dela, o mesmo se apropria, ocupa, transforma, constrói, enfim, produz e reproduz o meio pelo ato de circular, ou seja, se deslocar de um ponto a outro. Desta forma, o espaço é o resultado da relação do homem com a natureza. Neste contexto, a Geografia cumpre papel fundamental, pois é ela que estuda e analisa as relações estabelecidas entre o homem e a natureza na produção do espaço vivido. Segundo Ross (2001):

“É objeto de preocupação da Geografia de hoje conhecer cada dia mais o ambiente natural de sobrevivência do homem, bem como entender o comportamento das ações humanas, suas relações com a natureza e suas relações sócio- econômicas e culturais” (Ross, 2001, p.16)

O transporte em sua diversidade de modais, é o grande responsável pelo movimento de circulação de pessoas e mercadorias. Através dos transportes terrestres, aquáticos e aéreos, o homem tem acesso aos lugares e desta forma, pode conhecer e apropriar-se de espaços diversos.

O ato de circular por meio do transporte, vem se aprimorando e melhorando cada vez mais através da tecnologia e grandes investimentos. Assim, deslocar-se de um ponto a outro tende a tornar-se cada vez mais seguro e rápido. Neste contexto, a infra-estrutura dos meios de transporte como as vias (estradas, ferrovias, rios, lagos, etc) cumprem papel fundamental, tanto quanto o próprio modal, ou seja, o tipo de veículo.

Os cursos marítimos e fluviais sempre foram essenciais na história da humanidade. Desde os primórdios da civilização o homem vem estabelecendo uma íntima e intensa relação com as águas e utilizando-as tanto para sua sobrevivência, quanto para desbravamento de regiões que levaram à conquista e ocupação de novos territórios.

Inicialmente, era quase exclusividade dos cursos aquáticos, ou seja, dos rios e dos mares, a condução das relações comerciais. Os rios, de forma geral, transformaram-se em eixos econômicos que viabilizaram a multiplicação dos núcleos urbanos às suas margens em algumas regiões brasileiras.

Foram os rios, como o São Francisco e o Tietê, que permitiram que, através de seus cursos naturais, fosse desbravado o interior do Brasil, ampliando suas fronteiras e estabelecendo seus limites.

Sendo primordiais à vida, os rios cumprem importante função, pois é através deles que há a viabilidade de atividades, tais como, irrigação na agricultura, na dessedentação de animais na pecuária, na energia, no transporte, entre muitos outros. (Nazaré, 1989)

Em seu estado natural, os rios apresentam diversas características geográficas, tais como: os que correm em região plana e que têm pequena correnteza e, no seu curso, apresentam uma série de meandros; os que correm em regiões com declive e que têm maior correnteza e que com sua força, permeiam a terra em traçados mais regulares, embora tenham trechos mais acidentados (Costa, 1998).

De acordo com a morfologia é possível distinguir três tipos de rios:

- ∅ os rios de planícies: são caracterizados por uma declividade suave e regular e, por isso, os mais favoráveis à navegação, como por exemplo, o Paraguai, o Amazonas e seus afluentes mais à montante, o Purus, o Madeira, o Içá e o Japurá;
- ∅ os rio de planalto: são os que apresentam uma sucessão de extensos estirões, com pouca declividade, interrompidos por quedas que formam corredeiras e cachoeiras, como por exemplo, o Paraná e seus afluentes; o São Francisco; os afluentes do Amazonas mais à jusante; o Tapajós, o Xingu e o Trombetas; e
- ∅ os rios costeiros: são os que possuem bacias vertentes reduzidas e leitos escavados em terrenos geralmente cristalinos. Os seus perfis longitudinais não são regulares e apresentam uma sucessão de estirões e travessões, não oferecendo, por isso, em sua maioria, qualquer condição natural que favoreça a navegação. São rios de pequena extensão e descem diretamente do planalto brasileiro ao Oceano Atlântico, estando distribuídos junto à costa desde o nordeste até o sul do país.

Segundo Costa (1997), qualquer fluxo de água cujo trajeto ou percurso dê acesso à navegação é denominado de hidrovia, aquavia ou Via Navegável. Dependendo de suas características esse fluxo de água interior pode permitir a navegação livremente ou exigir melhoramentos, como retificações, sinalizações, derrocamentos, dragagens, barragens ou eclusas.

A navegação nos rios é legislada no Decreto-Lei nº 2.281, de 05 de junho de 1940, que estabelece, em seu artigo 6º que:

“é navegável, para os efeitos de classificação, o curso d’água no qual o ‘pleníssimo flumine’, isto é, coberto todo álveo, seja possível a navegação por embarcações de qualquer natureza, inclusive jangada, num trecho inferior a sua largura; para os mesmos efeitos, é navegável o lago ou lagoa que, em águas médias, permita a navegação, em iguais condições, num trecho qualquer de sua superfície”. (Costa, 1997)

O Código de Águas já realça a importância da navegação nas águas públicas ao estabelecer o seguinte:

“Artigo 37. O uso das águas públicas deve realizar sem prejuízo da navegação, salvo a hipótese do Artigo 48 e seu parágrafo único.

Artigo 48. a concessão, com autorização, deve ser feita sem prejuízo da navegação, salvo:

a) no caso de uso para primeiras necessidades da vida;
e

b) no caso de lei especial que, atendendo a superior interesse público, o permita.

Parágrafo único. “Além dos casos previstos nas letras a e b deste artigo, se o interesse público superior exigir, a navegação poderá ser preterida sempre que ela não sirva efetivamente ao comércio”.

E é a lei 9.432 / 1997 que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, regulamentada pelo decreto 2.256 / 1997:

“DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;” (Site da Antaq)

Esta Lei, embora seja a mais recente sobre Ordenação do Transporte Fluvial, trata este modal sob os âmbitos de embarcações de grande porte,

ou credenciadas à Marinha, não abordando as pequenas embarcações de ribeirinhos, muito comuns, principalmente na região Amazônica.

Para os parâmetros da navegação os rios podem ser divididos em três tipos: (Costa, 1998)

- Ø rios de corrente livre: são os que permitem a navegação naturalmente pelas suas próprias características, não havendo obras em seu curso. No entanto, as suas condições de navegabilidade podem ser melhoradas por regularização do leito – que modifica o traçado natural do rio, regularização de descarga – que implica na construção de barragens à montante do trecho navegável, ou dragagem – que mantém ou aprofunda o canal navegável;
- Ø rios canalizados: são os que receberam barragens ou eclusas no seu percurso corrigindo as limitações de vazão e declividade, e reduzindo, com isso, a velocidade das águas nos sucessivos lagos formados;
- Ø canais: são vias artificiais e podem ser canais laterais – junto ao trecho de um rio cujo melhoramento é muito difícil, oneroso ou prejudicará terras de muitas benfeitorias, ou canais de interligação entre hidrovias.

As principais características de um rio navegável são sua vazão e sua declividade. Aceita-se que a vazão mínima de um rio, abaixo da qual seria impossível a navegação, é de 50 m³/seg. Quanto à declividade, esta deve ser baixa, considerando-se como máximo o valor de 25 cm/Km. O rio Amazonas tem uma excelente declividade para a navegação, de 2 a 3 cm/Km.

Do ponto de vista jurídico, há uma diferença entre hidrovia e via navegável. Enquanto a primeira é definida pelo critério de sua navegabilidade por embarcações de qualquer natureza, a via navegável é caracterizada não por sua aptidão intrínseca em permitir a navegação, mas por um ato declaratório do Poder Público.

Em termos comerciais o que caracteriza uma hidrovia é a sua capacidade de transporte de cargas. Uma hidrovia é mais ampla do que uma via navegável, é um eixo de transporte e requer a existência de infraestrutura como portos, estaleiros, balizamentos, rebocadores/empurradores, barcaças e demanda obras de drenagens, derrocamento, enrocamento, contenção de margens, fixação de bancos de areia, de painéis de fundo, entre outros, de modo a retificar e aprofundar o canal navegável e permitir o fluxo do transporte seguro de cargas pelo seu leito.

O regulamento para o Tráfego Marítimo, aprovado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, e alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992, estabelece princípios gerais para o tráfego marítimo, fluvial e lacustre e para a segurança da navegação sobre as águas sob jurisdição nacional.

Outro atributo que também diz respeito a este tema é o Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, cujo objetivo é permitir o estabelecimento de infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim, como bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, as necessidades do país sob os diversos aspectos sócio-econômico-político e militar.

No que se trata de legislação nesta área, a Lei nº 9.433, de 08 de janeiro de 1997, institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, a qual cria o Sistema de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do Art. 21 da Constituição Federal e altera o Artigo 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989. No entanto, reafirmando, é a lei 9.432 / 1997 que dispõe sobre o Ordenamento do Transporte Aquaviário, regulamentada pelo decreto 2.256 / 1997.

Neste contexto, a hidrovia cumpren5(ustru(iamento to Tr5())TJ0.0495 Tc30.19

1.2 O Transporte Hidroviário Interior no Brasil

O Brasil possui uma das redes hidrográficas mais vastas do planeta, não só pela extensão, mas como pela vazão dos rios que a integram. Sua rede navegável permanentemente é de cerca de 40 mil quilômetros, dos quais 26 mil são precariamente navegáveis.

A Bacia Amazônica, por si só, abrange quase toda a metade das vias navegáveis do território brasileiro. Deste modo, a extensão das vias fluviais no Brasil é maior que a extensão de sua fronteira marítima, de 15 mil quilômetros. Segundo Costa (1998), “o principal da via navegável é a sua incitação ao progresso”.

A importância e a economicidade do transporte hidroviário, de maneira geral, pode ser demonstrada por uma série de dados precisos.

Em 1976, segundo Costa, 1998, um dólar poderia viabilizar o transporte de uma tonelada de carga por:

- 335 milhas nas hidrovias;
- 67 milhas nas ferrovias;
- 15 milhas nas rodovias; e
- 5 milhas nas aerovias.

Este dado permite entender que o transporte de uma tonelada de carga por 335 milhas teria os seguintes custos:

- por hidrovia: 1 dólar;
- por ferrovia: 5 dólares;
- por rodovia: 22 dólares; e
- por aerovia: 67 dólares.

Muitos países dão grande importância as suas hidrovias, realizando obras de melhoramentos e manutenção, e interagindo-as aos outros modais de transporte, tornando-as, assim, um componente de elevado valor sócio-econômico e mesmo, estratégico.

No Brasil, embora seus recursos naturais favoreçam esta atividade em todos os aspectos, o Governo ao longo dos anos, vem, direcionando cada vez menos atenções a este ramo e, desta forma, o transporte hidroviário encontra-se em baixa atividade se comparado a sua potencialidade.

Para entender a realidade de transporte hidroviário brasileiro nos dias de hoje, percorreremos, através deste estudo vários fatores preponderantes que dificultam ou facilitam esta atividade, tais como: o físico, o econômico, o político, os sociais e os históricos.

1.2.1 Dificuldades Físico-Geográficas para o Transporte Hidroviário

No Brasil, a vasta e significativa rede hidrográfica sofre algumas conseqüências pelas dificuldades de ordem geográfica. De acordo com Costa (1998) são:

- Com exceção o rio Amazonas (em trecho de seus afluentes) e do rio Paraguai, a rede hidroviária sofre muitas paralisações, e se divide em estirões navegáveis, isolados entre si por corredeiras e cachoeiras que impedem a navegação e exigem obras diversas como barragens, eclusas, derrocamentos, dragagens e retificações;
- os rios de melhor navegabilidade situam-se em regiões pouco povoadas e menos desenvolvidas, como Bacia Amazônica, Nordeste, do São Francisco, do Paraguai e do Tocantins;
- alguns dos rios são muito sinuosos fazendo com que as distâncias entre os pontos cresçam bastante. Como exemplo, a distância em linha reta entre Belém (PA) e Cruzeiro do Sul (AC), é de 2.733 quilômetros, enquanto pelo leito do rio é de 5.525 quilômetros;
- vários rios brasileiros, principalmente os da bacia amazônica, sofrem com o regime tropical, que causa grande amplitude entre vazantes e enchentes, comumente superiores a 10 metros, o que prejudica a navegação e a carga-descarga nos já precários portos;
- muitos de nossos rios não permitem o uso de embarcações de maior calado;
- com exceção do rio Amazonas, nossos rios correm afastados e paralelos à costa, como o São Francisco, o Paraná, o Paraguai e o

Uruguai; outros correm escondidos e separados da costa por uma ou duas serras, como a Serra do Mar, que gera dificuldades à navegação, justamente nas áreas de maior desenvolvimento regional; outros, como o Paraná e o Uruguai tem muitos acidentes em seu curso.

Além desses aspectos, a hidrovia interior precisa conter em seu trajeto distâncias longas, viabilizar o transporte de cargas a fim de amenizar o alto custo dos transbordos e, assim, tornar-se rentável. Fica então demonstrado que esta atividade não é adequada quando há urgência no transporte, ou seja, quando há necessidade de deslocamento em um curto espaço de tempo.

Essas dificuldades, embora afetem também as ferrovias e rodovias, pelo menos no que diz respeito à transposição de obstáculos, parecem ser responsáveis pelos poucos investimentos atribuídos às hidrovias no Brasil.

1.2.2 Transporte Hidroviário em Âmbito Político: um histórico de decadência

A postura político-econômica adotada no Brasil em relação ao transporte é inversamente proporcional à rentabilidade e/ou economia de custos. Isto porque, mesmo tendo os recursos naturais abundantes, privilegia-se o transporte rodoviário em relação ao marítimo e ferroviário. (Nazaré, 1989). No entanto, o transporte hidroviário já ocupou, em outros tempos, lugar de destaque e prioridade nas atividades econômicas do país.

Na época do Império, os grandes obstáculos para navegação encontrados nos rios, eram sanados através da construção de estradas de ferro que ligavam uma linha fluvial à outra. (Nazaré, 1989). No decorrer da história, foram criados órgãos públicos e privados destinados a este ramo da Economia, contemplando de forma ampla todas as atividades realizadas pela navegação.

Concomitantemente, aliado a um tempo de problemas econômicos internos brasileiros, ocorria nos países desenvolvidos, principalmente na Inglaterra, uma grande evolução técnico-científica na área dos transportes por trilhos. Isto fez com que o Brasil passasse a adotar no final do século XIX, a ferrovia como prioridade de transporte. Esta opção, nesse momento, era justificada pela maior velocidade do trem e maior capacidade de carga do mesmo em relação à das embarcações na época. Logo após este período, passou-se a dar ênfase às rodovias, pela sua grande capacidade de suplantar grandes dificuldades em áreas de difícil topografia e também pela vantagem de levar a carga de porta a porta.

Em meados da década de 1930 e 1940, o Brasil investiu na criação de órgãos e departamentos para o transporte rodoviário. Era o começo de uma nova e duradoura era desta modalidade de veículos.

A implantação, em 1957, da indústria automobilística no país, foi o passo definitivo para a consolidação da rodovia como modal mais utilizado no País. Hoje, a realidade verificada é a de que o modal de menor importância no Brasil é o fluvial, só tendo significado nas bacias Amazônica, do Paraná e da Lagoa dos Patos. (Nazaré, 1989)

Este fato é lastimável, quando é observada a grande extensão navegável de nossas bacias e quando existe certeza de que as hidrovias deveriam exercer papel significativo nos grandes eixos de transporte, numa perspectiva de integração modal com as rodovias, aerovias e ferrovias. É o caso, principalmente da Amazônia, em que os aspectos físicos locais não favorecem os transportes terrestres. Lá, a solução é a hidrovia. Lá, o rio é a rua.

1.3- O Transporte Hidroviário Interior na Amazônia

O transporte fluvial na Amazônia, desde seu começo tem sido um desafio para o homem. As sociedades indígenas, pré-coloniais, enfrentaram o “Grande Rio”, seus afluentes, furos, Igarapés e paranás, utilizando embarcações de pequeno porte, como a igara, a igaraté ou a aubá conforme as condições de navegabilidade que tinham por enfrentar. Os portugueses percorreram o rio utilizando os galeões, galeotas, fragatas, bergantins; e nos igarapés e furos, usavam a montaria.

Inicialmente, em nenhum dos casos, havia qualquer forma de preocupação com normas de transportes realizados que, de alguma forma, eram exercidos através do poder público ou da comunidade, isto é, sob a responsabilidade do rei ou do cacique, conforme o caso; nunca, porém, por iniciativa particular.

Foi somente no século XVIII que a questão do transporte na região assumiu um caráter econômico mais significativo, quando o governo decidiu criar a Companhia de Comércio do Grão Pará e do Maranhão, fundada em 1763, com a finalidade de estabelecer o monopólio da Navegação. Por iniciativa do brasileiro Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá, foi criada em 1820, a Companhia de Navegação do Amazonas.

Estas experiências tiveram conotações diferentes: a primeira, voltada precipuamente para o transporte entre a Amazônia e a Europa; a segunda, orientada para exploração da Navegação regional ou, como dizia o Barão de Mauá, para “ dar àquele mundo de riquezas naturais o impulso que ele está reclamando”.

Com a “economia da borracha” no final do Século XIX e seu clímax, no primeiro decênio do século XX, a navegação na Amazônia passou a interessar à iniciativa privada, através da navegação a vapor em embarcações que a população regional denominou de “Gaiolas”, e que dominaram o transporte fluvial regional em toda a primeira metade do século XX, quando então, vieram a enfrentar a concorrência das embarcações acionadas a motores de óleo diesel e, por isso, entrando em decadência.

Desde então, a navegação na Amazônia tornou-se uma atividade de interesse para a livre iniciativa, na medida em que passou a proporcionar lucratividade às respectivas empresas de armadores.

A partir da década de 1940, passaram a coexistir: de um lado, os esforços governamentais, através da navegação, executada por empresas estatais, principalmente o SNAPP (Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará) sucedido pela ENASA (Empresa de Navegação da Amazônia S.A.), que atende parcelas consideráveis dos transportes de passageiros; e de outro, a navegação particular, aplicada predominantemente no transporte de cargas que abastecem os centros de produção agro-extrativistas e minero-industriais, que existem ao longo de toda região.

Surgiu, assim, a grande questão da Economia dos Transportes Fluviais Regionais. A preocupação passou a ser a rentabilidade empresarial da atividade que certamente varia em função do tipo de equipamento utilizado, das tarifas vigentes (livres ou controladas), gerando, deste modo, um problema: a viabilidade desta atividade no nível privado.

A fragilidade da economia regional, em contraposição às distâncias que separam as unidades ou núcleos de produção ao longo do “Grande Rio” e de seus afluentes provoca situações contraditórias e difusas que dificultam ao empresário privado a compreensão das questões relativas à rentabilidade econômica e financeira da atividade de transporte na região.

1.3.1 - A Navegação no Estado do Para: Um Breve Histórico do “Porto do Pará” e os portos do Pará

O Pará é um Estado brasileiro situado no centro da região norte, mais especificamente na região Amazônica. Tem como limites o Suriname e o Amapá a norte, o oceano Atlântico a nordeste, o Maranhão a leste, Tocantins a sudeste, Mato Grosso a sul, o Amazonas a oeste e Roraima e a Guiana a noroeste. Ocupa 1.253.164,5 km² .(FIGURA 1)

Seus rios principais são os rios Amazonas, Tocantins, Jarí e Pará. A economia se baseia no extrativismo mineral (ferro, bauxita , manganês, calcário,ouro, estanho) e vegetal, na agricultura, na pecuária, nas criações, na indústria e na navegação.

O Forte do Presépio, fundado em 1616 pelos portugueses, deu origem a Belém, mas a ocupação do território foi desde cedo marcada por incursões de holandeses e ingleses em busca de especiarias.

No Século XVII, a região, integrada à capitania do Maranhão e Grão Pará, conheceu a prosperidade com a lavoura e a pecuária. Em 1774, desfez-se a integração. Em 1821, a Revolução Constitucionalista do Porto (Portugal) foi apoiada pelos paraenses, mas o levante acabou reprimido. As lutas políticas continuaram: a mais importante, a Cabanagem (1835) chegou a decretar a independência da província.

A economia cresceu rapidamente no século XIX e início do século XX com a exploração da borracha. Com o declínio do ciclo da borracha, veio a estagnação, da qual o Pará só saiu na década de 1960, com o desenvolvimento agrícola do sul do Estado. Na década de 1970, o

crescimento foi acelerado com a exploração do ferro na serra de Carajás e do ouro em Serra Pelada.

Concomitantemente, crescia a afluência da navegação e logo surgiu a necessidade de se construir um porto em Belém, pois os trapiches existentes na época eram ineficientes e perigosos. Portanto, Belém estava fadada a ser uma grande metrópole, pois sua privilegiada situação geográfica no estuário amazônico lhe garantia, futuramente, tornar-se um importante centro urbano, pois praticamente todo o comércio da região, forçosamente, teria que passar pelo seu Porto.

O homem de negócios, natural da Pensilvânia - Estados Unidos, Percival Farquhar (1864-1953), depois de participar da organização da LIGHT AND POWER em São Paulo e no Rio de Janeiro, recebeu autorização para executar diversas obras no cais da cidade de Belém e através do Decreto n.º 6.283, de 20.12.1906, conseguiu a concessão para explorar os serviços portuários, através da empresa PORT of PARÁ.

Foram retirados todos os trapiches existentes em frente à cidade e no mesmo local construiu o Porto de Belém, inaugurando em 02.10.1909 com 120 metros de cais e o primeiro armazém de 20 por 100 metros. Quatro anos depois, em 1913, o Porto já estava com 1.718 metros de cais acostável e 15 armazéns.

O Decreto Lei n.º 2.154, de 27.04.40, criou a SNAPP – Administração Autônoma dos Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará e o Decreto Lei n.º 2.436, de 22.07.40, passou para a União as instalações portuárias de Belém. Mais tarde, o Decreto-Lei nº 155, de 10 de fevereiro de 1967, extinguiu a SNAPP, dando lugar a Empresa de

Navegação da Amazônia S.A. (Enasa), e a Companhia Docas do Pará (CDP), ambas sociedades de economia mista. Esta última vinculada à Portobras, extinta em 1990 e por sucessão à União. Nos dias atuais, o Porto é administrado pela Companhia das Docas do Pará, CDP. (Ministério dos Transportes, 2006)

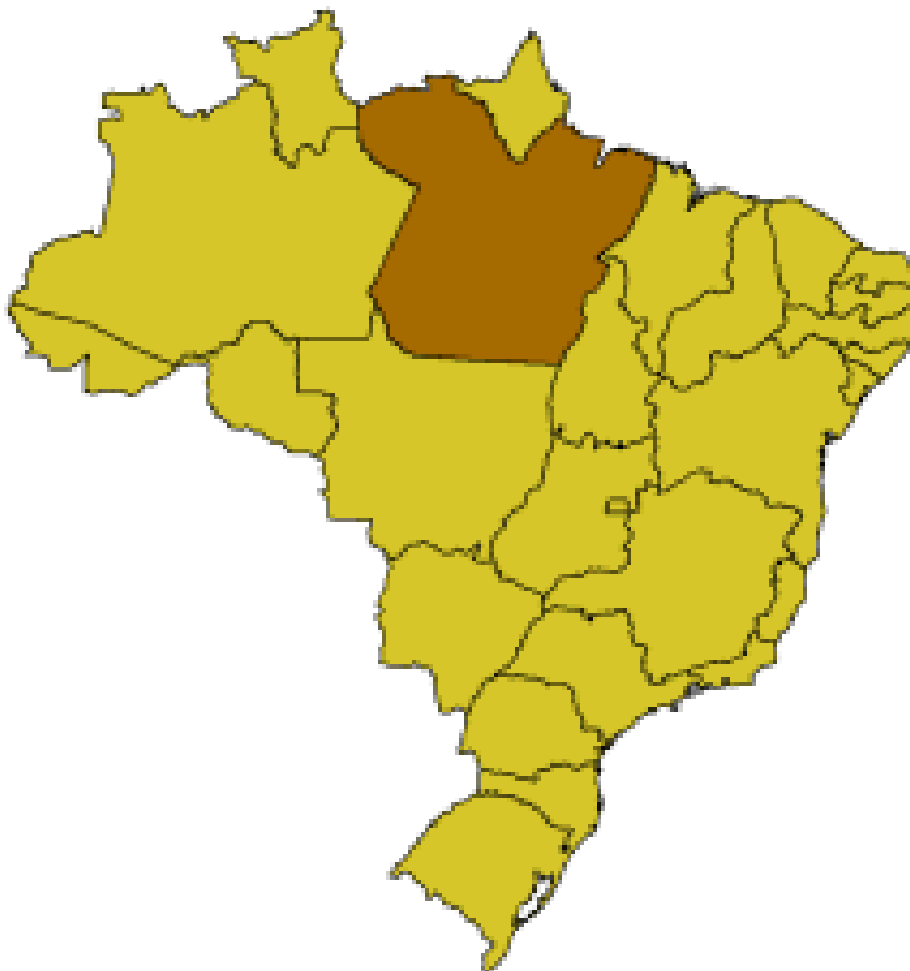


FIGURA 1: Mapa do Brasil e Estado do Pará
Fonte: Prefeitura Municipal de Belém, 2005.

Com cerca de 1.405.871 habitantes (PMB,2005), é Belém, capital do Pará quem agrega grande quantidade de portos do estado, além do Porto do

Pará. Isto porque, existem dezenas de portos informais e ilegais espalhados por toda a cidade. A maioria com capacidade para pequenos barcos, meio de transporte comum em toda a região para populações ribeirinhas que fazem do rio um meio de sobrevivência e de deslocamento para a realização de diversas atividades, conforme pode ser observado nas FIGURAS 2, 3 e 4.



FIGURA 2: Um dos pequenos portos na cidade de Belém, utilizado para pequenas embarcações
Fonte: Site Governo do Estado do Pará, 2005



FIGURA 3: Porto do Mercado Ver- o Peso em Belém Pará, onde diversas embarcações de Pequeno porte trazendo pescados, açaí, entre outros a serem vendidos no próprio mercado.
Autor: Rodrigo de Barros Feltran, 2006



FIGURA 4: Porto do Açaí em Belém/PA, feito para pequenas embarcações.
Fonte: Autor- Rodrigo de Barros Feltran, 2006

Segundo o Governo do Estado, o Pará possui 14 portos de grande importância para sua economia. Nove são administrados pela Companhia Docas do Pará: Belém, Altamira, Itaituba, Marabá, Óbidos, Santarém, São Francisco (Fig. X), Vila do Conde e Miramar. Os demais são de uso exclusivo das empresas: Mineração Rio do Norte, Jari Celulose, Cadam, Pará Pigmentos e Rio Capim Caulim. Devido a estes portos, a navegação fluvial é intensa, o que permite o maior deslocamento de moradores e da população ribeirinha nestes locais.

Entre todos os Portos existentes no Estado, o Porto de Belém do Pará (FIGURA 5, 6 e 7) é o que possui maior significado tanto economicamente, quanto estruturalmente e atinge altos níveis financeiros de investimentos do Brasil e também externos. (Ministério dos Transportes, 2006).



FIGURA 5: Porto de Belém do Pará, administrado pela Cia. Estação das Docas e pela Capitania dos Portos.

Fonte: Site Companhia Estação das Docas do Pará, 2006

É neste contexto que está inserida a questão da navegação, tanto em âmbito amazônico, quanto em todo o Estado do Pará, ou seja, direcionada em seus interesses majoritariamente às grandes corporações, empresas e

grandes transportadoras de cargas. É realmente considerável, uma vez que, segundo o Ministério dos Transportes, o Porto de Belém, no ano de 2000, movimentou um total de 13.956.665t carga em todo ano (Site do Ministério dos transportes).



Figura 6: Porto de Belém do Pará- Movimentação de Cargas.
Fonte: Site Companhia Estação das Docas do Pará, 2006

Sabe-se da importância inquestionável do Transporte Fluvial para a economia Paraense, Amazônica e Nacional, pois o mesmo é um dos maiores responsáveis pela movimentação econômica em grande escala, em grandes proporções que ultrapassam as fronteiras estaduais. Além disso, é através da navegação, segundo Costa, (1999): “ ... que se dá a mobilidade da força de trabalho e da circulação de cargas;...”.



FIGURA 7: Porto de Belém do Pará- Pátio de armazenamento de Contêineres e Cargas.

Fonte: Site Companhia Estação das Docas do Pará, 2006

O Transporte Fluvial cumpre importante e definitivo papel para o desenvolvimento, para a integração, enriquecimento local, regional e nacional. Entretanto, compreende-se que, o termo “Transporte Fluvial” é utilizado e entendido de maneira diferente pelos ribeirinhos. São eles, indivíduos que utilizam-se de pequenas embarcações cotidianamente, irrestritamente. Estes são numerosos e não fazem parte dos cadastros do Estado ou das prefeituras. Os grandes Portos não possuem registros destas embarcações, o que demonstra que não são prioridade para as administrações públicas. Este fato pode ser demonstrado no site da Companhia da Estação das Docas, que hoje é a responsável pelo Porto do Pará, onde o ex-presidente Ademir G. Andrade, em sua carta de apresentação, escreve direcionando suas palavras somente aos

investidores, como se a navegação no Pará fosse composta somente de cargueiros e grandes embarcações.

“Os fundamentos de nossa empresa baseiam-se no profundo respeito e compreensão dos objetivos de nossos clientes, considerando nossos três princípios guia: Proteger - Crescer - Transferir o patrimônio de nossos clientes. Esses três princípios concentram nossos esforços na concepção de uma infra-estrutura de investimentos sem divergência de interesses, apoiada em uma arquitetura de investimentos completamente aberta e flexível, desenvolvendo uma forte parceria com as maiores instituições financeiras no mundo. Este compromisso proporciona aos nossos clientes a tranquilidade e a segurança de que os seus ativos estão protegidos, e administrados por alguns dos melhores gestores financeiros do mercado. Este compromisso é confirmado pelo profundo conhecimento da situação financeira de nossos clientes, sendo a nossa responsabilidade primordial zelar pela proteção do seu capital. Na atual volatilidade dos mercados financeiros, é imprescindível entender a importância de uma correta estratégia de alocação de ativos. A nossa meta, seguindo o nosso segundo princípio guia, é crescer os ativos de nossos clientes em longo prazo, em um ambiente de volatilidade controlada. Isto é fundamental, pois os clientes confiam os seus ativos à nossa empresa, e com o relacionamento fiduciário, surgem grandes responsabilidades. O nosso método de investimento é baseado no processo de seleção “Best of Breed”, onde analisamos o desempenho de milhares de administradores de ativos em diferentes categorias de investimentos, proporcionando o acesso aos melhores gestores em cada uma delas. A nossa estratégia é exclusiva, pois focalizamos na estruturação de “fundos de fundos” através de uma gestão separada das contas, portanto, os nossos clientes possuem total transparência, sendo este um modelo de grande sucesso na década de 90 e durante a queda dos mercados no início de 2000. Finalmente, a combinação de uma sólida estratégia visando à proteção do capital, aliada ao desenvolvimento de um plano de investimentos que irá proporcionar um ambiente de crescimento aceitável do risco/retorno, permitirá aos nossos clientes transferir com segurança os seus ativos às futuras gerações. O nosso compromisso também consiste no desenvolvimento de uma infra-estrutura jurídica e consultoria tributária adequada, visando maximizar a transferência patrimonial, enquanto alcançamos as metas individuais de cada um de nossos relacionamentos. É uma grande honra poder atender à sua necessidade de investimentos. Nós trabalhamos com um seleto grupo de famílias e instituições, e sinceramente esperamos que você confie em nós, para que a nossa estrutura possa trabalhar para você. Atenciosamente, Ademir G. Andrade” (SITE COMPANHIA DOCAS DO PARÁ)

Desta forma, pode-se perceber a exclusão e/ou a não participação da considerável camada da população ativa de barqueiros que todos os dias transitam os rios amazônicos de forma irrestrita e “irregular” por desatenção das autoridades competentes, que deveriam atender a todos os que participam desta atividade. De cargueiros a pequenas embarcações, as

normas de segurança, os investimentos proporcionais devem atingir a todos, no entanto, este estudo constata que não é assim que ocorre. E, desta maneira, pessoas são prejudicadas em grande escala com sua saúde e com suas próprias vidas.

CAPÍTULO 2

TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA: CONFLITOS, ACIDENTES E (IR)RESPONSABILIDADES

CAPÍTULO 2 – TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA: CONFLITOS, ACIDENTES E (IR)RESPONSABILIDADES.

2.1- As Pequenas Embarcações a Motor no Estado do Pará: casos de irregularidades e conseqüentes acidentes no trânsito fluvial.

De acordo com dados da Capitania dos Portos do Pará (2006)^{1*}, estima-se que hoje o Estado possua cerca de 65.000 pequenas embarcações a motor (FIGURA 8). Ainda, que, dessas, apenas aproximadamente 25.000 são cadastradas e trafegam legalmente.

FIGURA 8: Pequena embarcação, bastante utilizada pela população Ribeirinha no Estado do Pará.

Fonte: Site Amazônia

De acordo com os dados obtidos, o que se observa é um descaso com uma parte da população que, por meio do barco à motor, estabelece sua

¹ *Estes dados foram adquiridos através de entrevistas não dirigidas via telefone com funcionário da Capitania dos Portos e foram confirmados em seguida pelo Sr. Cláudio Borges Leal de Britto, diretor da Associação Sarapó OSCIP em estágio realizado pela mestranda.

própria condição de vida. É utilizando estes pequenos barcos que o “caboclo” amazônico escreve a sua história, percorre caminhos, estabelece e rompe fronteiras, enfim, sobrevive.

Sem o apoio e amparo dos órgãos competentes, o mesmo trafega ilegalmente e, a maior parte das vezes, em condições de riscos, sujeitos a acidentes, que de fato ocorrem com frequência. As autoridades fazem descaso deste problema social, e quem assume a responsabilidade são as Organizações Não Governamentais (ONG's) e/ou as Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público⁴ Tc 0.369 Tw [(m t.369G 6ofNG'J0OcTd[(

Educação para o Transporte Fluvial. É importante ressaltar que, no Norte do Brasil, existem poucos trabalhos científicos por isso ocorre dificuldades relativas à fidelidade das informações, que no entanto não comprometem a qualidade e a seriedade dessa análise.

A Associação Sarapó OSCIP propiciou a esta pesquisa informações extremamente importantes, através de documentos e também de entrevistas não dirigidas.

As pequenas embarcações na Amazônia são o tipo mais utilizado pelo ribeirinho, que é o caboclo, ou seja, o Homem Amazônico. É a mais viável economicamente para esta classe social, que possui poucos recursos financeiros. Os ribeirinhos equipam seus barcos com motores comprados em oficinas, vindos de fazendas que não os usam mais como geradores de energia ou para captar água com a chegada da luz elétrica no interior da Amazônia e Mato Grosso. Estes motores são vendidos a preços módicos aos barqueiros que os compram e os utilizam nos barcos de maneira irregular. O motor é instalado no meio do barco para que dê estabilidade e equilíbrio ao mesmo na hora de navegar (ver FIGURA 6).

Por se tratar de motor gerador e não para barcos, o mesmo não possui protetor para os eixos, que gira em alta rotação e se estende longitudinalmente até a hélice, sem qualquer tipo de proteção, causando acidente por escarpelamento.

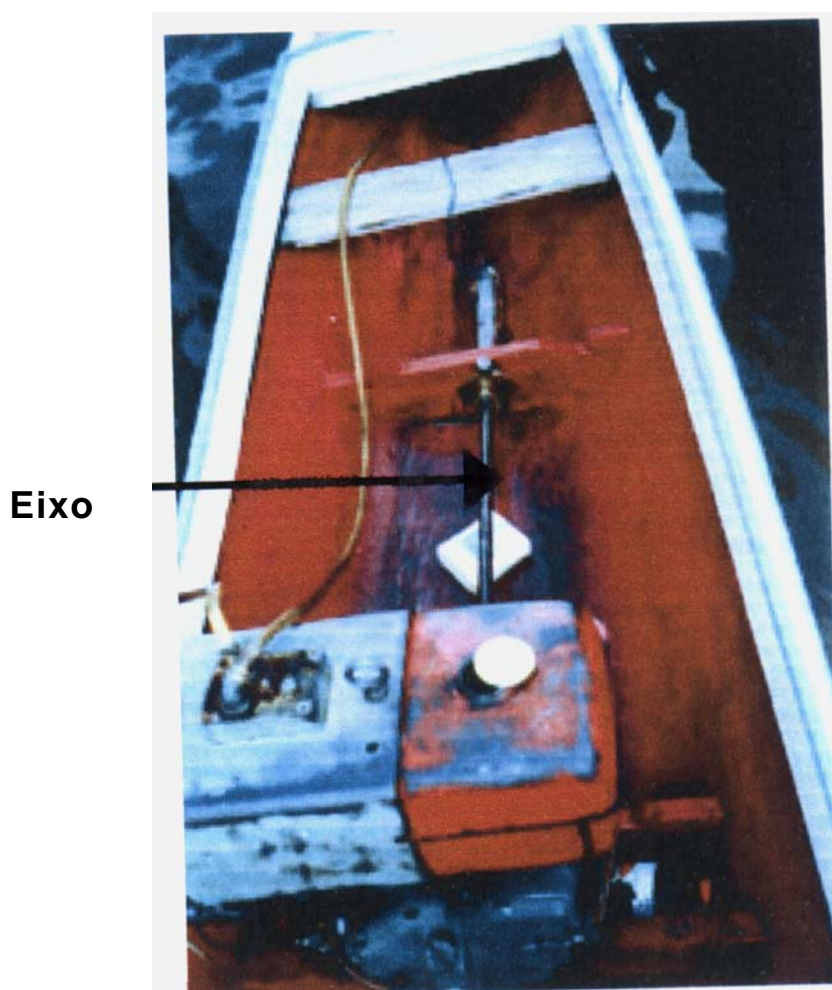


FIGURA 9: Pequena embarcação com eixo de motor descoberto.
Fonte: Associação Sarapó OSCIP, 2005

As localidades onde há ocorrência deste tipo de acidente no Transporte Fluvial situam-se nas zonas ribeirinhas do Estado do Pará, região Amazônica. Segundo dados da Associação Sarapó, existem registros destes acidentes nos seguintes municípios, conforme Tabela 1:

TABELA 1: Municípios onde há ocorrência de Acidentes por Escalpelamentos no estado do Pará

Municípios onde há ocorrência de acidentes por escalpelamentos no Estado do Pará	Número de habitantes
Acará	60.039
Altamira	83.322
Anajás	20.460
Ananindeua	482.171
Bagre	13.636
Barcarena	72.441
Belém	1 405 871
Breves	84.404
Cametá	104.210
Capanema	60.272
Chaves	17.324
Colares	11.000
Gurupá	25.285
Icoaraci	
Igarapé-Miri	58.303
Ipixunas	33.531
Melgaço	24.520
Mojú	59.592
Muaná	27.109
Óbidos	47.779
Oriximiná	52.392
Ponta das Pedras	19.856
São Sebastião da Boa Vista	19.114
Santarém	274.012

Fonte: Prefeitura Municipal de Belém, 2005.

As áreas de ocorrência de acidentes nos municípios acima citados podem ser consideradas periféricas, no sentido de exclusão sócio-econômica de boa parte dos seus habitantes, que por sua vez, é composta por uma maioria pobre em demasia.

Os rios são as vias de circulação mais utilizadas por essa população, e estes passam a ser as vias de acesso mais semelhante às ruas de uma cidade comum para o resto do país. Desta maneira, os ribeirinhos utilizam os rios como ruas e, com suas embarcações percorrem curtas e longas distâncias no enfrentamento de fluxos e refluxos das marés (cheias e vazantes) e correntezas. Neste contexto, este é o mais comum tipo de transporte de pessoas- adultos, jovens e idosos- e são utilizados para transportá-los às suas atividades diárias, com destino a: escola, igreja, casa de amigos e parentes, trabalho (pesca, colheita etc), lazer, entre muitos outros. (ASO,2005)

2.2- O Acidente por Escalpelamento

Ao utilizarem as embarcações com motores inadequados, os passageiros cumprem suas rotas se sujeitando a acidentes, principalmente as mulheres. A maior parte desta população é descendente de indígenas e são conhecidos por caboclos. Boa parte deles possui cabelos lisos. Muitos são da religião Protestante, segundo a ASO (2006), que cultiva cabelos compridos. Todos estes fatores contribuem para que a maioria das vítimas dos acidentes sejam mulheres. Alguns homens, por seguir a cultura indígena, usam também cabelos compridos, compondo o índice de vítimas deste tipo de acidente.

De acordo com o levantamento feito pela Associação Sarapó (2003), 86% dos acidentes por escalpelamento por eixo dos motores de barco são mulheres e 14% são homens, como evidencia o gráfico1 abaixo:

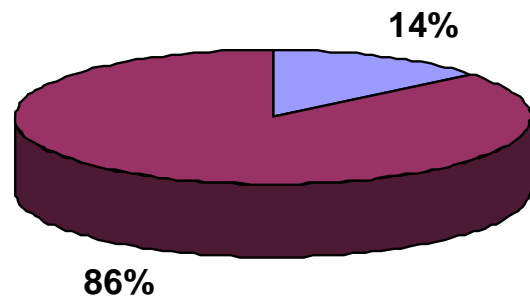




FIGURA 10 : Ilustração da pequena embarcação utilizada por ribeirinhos de forma irregular e inadequada à segurança de quem a navega.
Fonte: Revista educativa "A Maldição do Motor", criada e confeccionada pela Associação Sarapó OSCIP.





FIGURAS 11 e 12 : Os cabelos compridos da vítima são enroscados no eixo do motor do barco, que, em alta rotação, arranca o couro cabeludo de forma abrupta e traumática, provocando o escarpelamento.

Fonte: Revista educativa “A Maldição do Motor”, criada e confeccionada pela Associação Sarapó OSCIP.

No período de janeiro de 2000 a janeiro de 2003, de acordo com os dados levantados pela Associação Sarapó, houveram 59 casos registrados nos Hospitais Fundação Santa Casa de Misericórdia do Pará (FSCMPA) , Hospital Pronto Socorro Municipal (HPSM) e Serviço de Arquivo Médico Estatístico (SAME). Deste número, foram um total de 8 vítimas do sexo masculino e 51 do sexo feminino, que, em porcentagem estabelece o seguinte: 5% composto de pessoas idosas, 30% adultos e a maioria, 65% eram jovens e crianças. Veja o gráfico 2 abaixo:

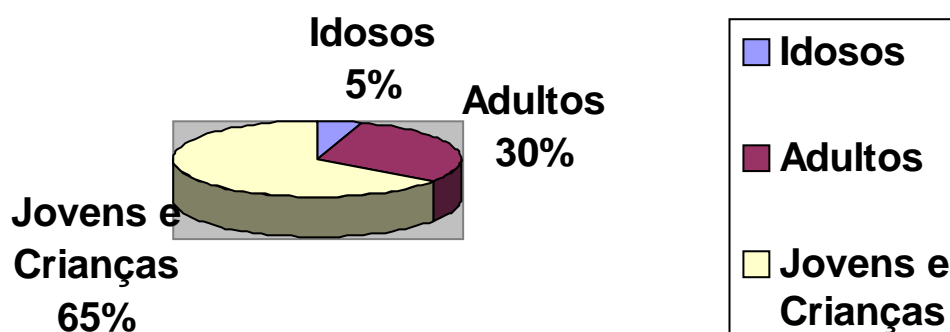


GRÁFICO 2: Distribuição por faixa etária de vítimas de Acidentes por escalpelamento pelo eixo de motor de barco no Estado do Pará
 Fonte: SAME/ HPSM/ FSCMPA,2003.

De acordo com as informações adquiridas pela Associação Sarapó, os traumas causados por este tipo de acidente são irreparáveis em todos os sentidos, físicos e emocionais. As pessoas que sobrevivem sofrem seqüelas irreversíveis, componentes de um quadro físico, psíquico e social traumatizante, que as mesmas e suas famílias adquirem e carrega consigo, dificultando ainda mais sua inserção numa sociedade que já oferece tão poucas oportunidades a seus cidadãos.

Nos aspectos físicos, na saúde do acidentado o que pode ocorrer é:

FIGURAS 12, 13, 14 e 15:

- Ø Perda do couro cabeludo (o escalpelamento em si) e a calvície é obrigatória caso o escalpe seja de 100%;
- Ø Perda do pavilhão auricular;

- Ø Perda da visão e da pálpebra;
- Ø Hemorragias;
- Ø Infecção cutânea;
- Ø Osteomielite;
- Ø Meningite;
- Ø Trauma encefálico.



FIGURA 13: Foto de Vítima de escalpamento em procedimento cirúrgico

Fonte: Associação Sarapó OSCIP, 2005.



FIGURA 14: Vítima de escarpelamento com seqüela nas pálpebras

Fonte: Associação Sarapó OSCIP, 2005

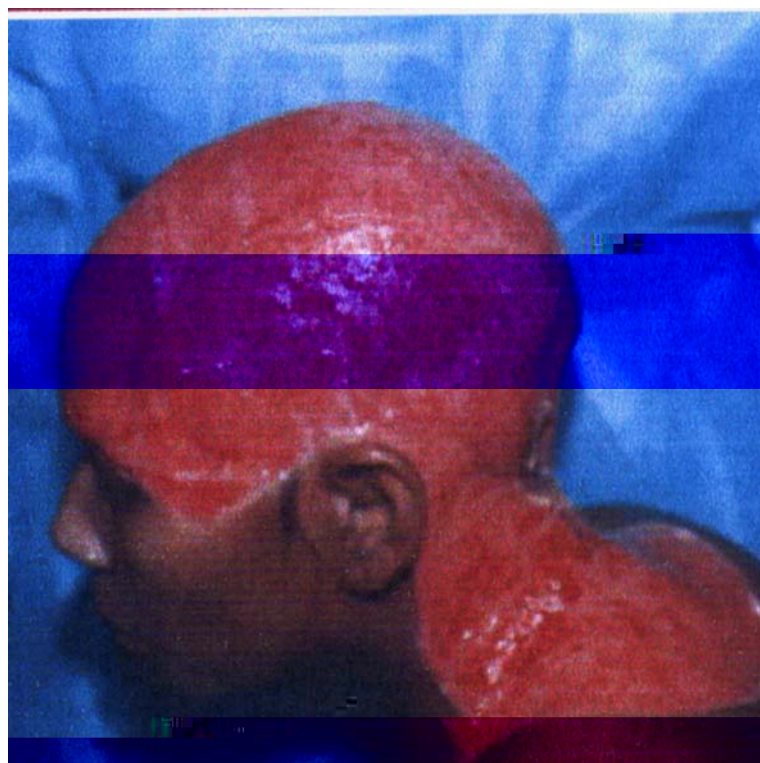


FIGURA 15: Vítima de escarpelamento total

Fonte: Associação Sarapó OSCIP, 2005



FIGURA 15: Ilustração de vítima de escarpelamento.
Fonte: Revista educativa “A Maldição do Motor”, criada e confeccionada pela Associação Sarapó OSCIP.

Dependendo da localidade onde ocorre o acidente do Transporte Fluvial, e das grandes distâncias dos hospitais que fazem esse tipo de atendimento, além da dificuldade de trafegabilidade nas águas revoltas dos rios, contando às vezes com o fluxo das marés, normalmente a vítima e sua família tem que esperar o prazo de aproximadamente 24 horas até conseguir os primeiros socorros em algum centro urbano ribeirinho, para que enfim, possa ser transferida para centro especializado na capital, Belém.

As localidades no interior do Pará são, em sua maioria, desprovidas de condições médicas e emergenciais adequadas nos Postos de Saúde, quando possuem. Muitas vezes, por qualquer motivo de doença, as pequenas cidades contam apenas com agentes de saúde que são treinados para tratar de desidratação ou doenças mais corriqueiras na região

amazônica, como malária, dengue, entre outros. É comum o trânsito de pessoas do interior do Estado para fazerem tratamentos médicos. Este fato é relatado no jornal de televisão com grande frequência.

No caso dos acidentes por escalpelamento, especificamente, a Associação Sarapó informou que os Postos de Saúde hoje, já estão treinados em alguns lugares, a prestar os primeiros socorros.

2.2.1- Incidência de Acidente por Escalpelamento por Municípios do Pará

Detectou-se que a incidência de casos de acidentes por escalpelamento em números ocorre da seguinte forma nos municípios paraenses, conforme gráfico 3 e FIGURA 16:



FIGURA 16: Mapa do Estado do Pará- Municípios onde há incidência de acidentes por escalpelamentos / barco a motor

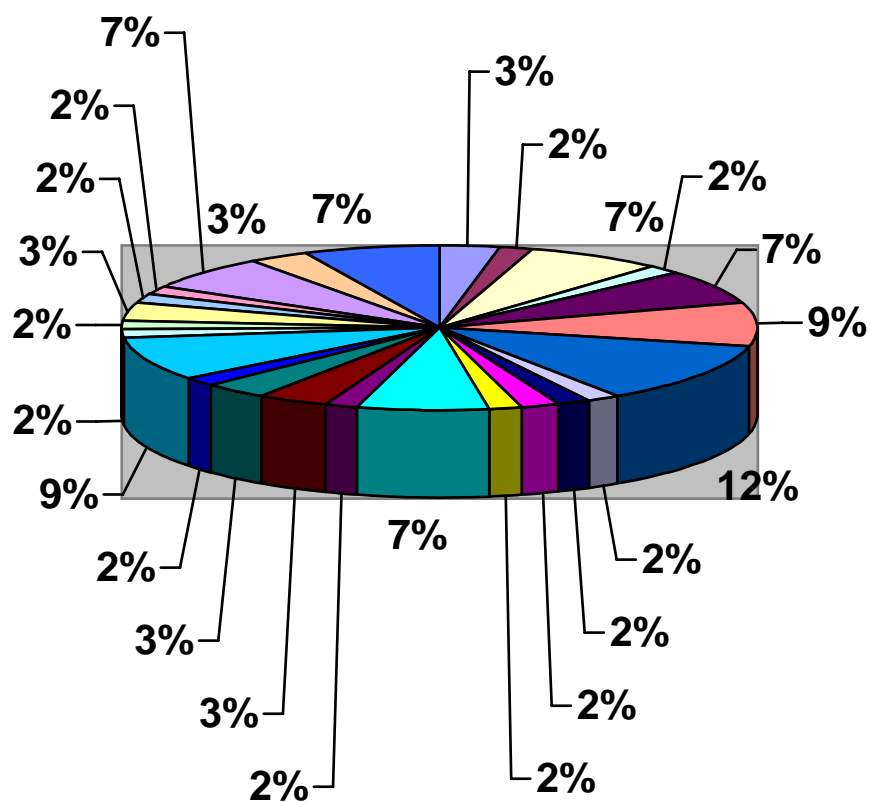


GRÁFICO 3: Incidência de Acidente por Escalpelamento por Municípios do Pará

Fonte: SAME/ HPSM/ FSCMPA

De acordo com os dados obtidos, os dados registrados compreendem o período de Janeiro de 2000 a Janeiro de 2003. Os acidentes por escalpelamento em eixos de barcos com motores descobertos até o presente momento ocorreram em 25 (vinte e cinco) municípios do Estado do Pará. De acordo com o levantamento feito pela Associação Sarapó OSCIP, através dos Hospitais responsáveis, nestes três anos, os 59 (cinquenta e nove) acidentes registrados foram os seguintes: em Abaetetuba, houve dois (2) casos (3,04%); Acará, quatro (4) casos (6,76%); Altamira, dois (2) acidentes (3,04%); Anajás, 1 (um) caso (1,7%); Ananindeua quatro (4) acidentes (6,76%); em Bragre, um (1) caso (1,7%); Barcarena houve quatro (4) quatro casos (6,76%); Belém, sete (7) casos (11,86%); Breves, 1 (um) caso, (1,7); Cametá, 1 (um) caso, (1,7%); Capanema, 1 (um) caso, (1,7%); Chaves, 1 (um) caso, (1,7%); Colares, 1 (um) caso, (1,7%); Gurupá, 4 (quatro) casos, (6, 76%); Icoaraci, 1 (um) caso, (1,7%);Igarapé Mirim, dois (2) casos (3,04%); Ipixunas, dois (2) casos (3,04%); Melgaço, 1 (um) caso, (1,7%); Mojú, 5 (cinco) casos, (8,47%), Muaná, 1 (um) caso, (1,7%); Óbidos, 1 (um) caso, (1,7%); Oriximiná, dois (2) casos (3,04%); Ponta das Pedras, 1 (um) caso, (1,7%); São Sebastião da Boa Vista, 1 (um) caso, (1,7%) e Santarém 4 (quatro) casos registrados (6,76%).

Estes são os dados registrados nos Hospitais que receberam e fizeram os procedimentos com as vítimas no período de janeiro de 2000 a janeiro de 2003. Outras pesquisas continuam sendo feitas, pois existem os casos passados que não constam em registros de hospitais e, portanto, as autoridades que deveriam ser responsáveis não o consideram como de fato deveriam. Muitos casos não chegam a ser registrados, pois a vítima falece

antes de conseguir socorro. Assim, a família não se desloca para registrar o doloroso ocorrido.

A vida destas pessoas continua e as pequenas embarcações sempre serão o único meio de transporte viável para estas populações.

O trabalho emergencial e acalentador dos hospitais trata a vítima. No entanto, os acidentes continuarão acontecendo caso não haja medidas efetivas a este respeito.

O transporte fluvial na Amazônia deve ser visto com a mesma importância que o transporte rodoviário para todo o País. Medidas de segurança para o trânsito das pequenas embarcações, também devem ser encaradas com a mesma perspectiva que se tem estabelecido a regulamentação do trânsito de veículos automotores nos meios terrestres, principalmente nas áreas urbanas onde milhões de pessoas são orientadas em relação aos seus direitos e deveres e fiscalizadas pelos órgãos competentes.

É necessário estabelecer uma legislação para o Trânsito Fluvial nos moldes do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, que determine regras de segurança e comportamento, assim como as devidas punições, no caso de não cumprimento das normas. Também é necessário que haja um comprometimento efetivo dos órgãos responsáveis pelo Transporte Aquático nas três esferas do Poder Público (Federal, Estadual e Municipal) no sentido de gerenciar o sistema de transporte fluvial e fiscalizar todas as embarcações, sem restrições.

CAPÍTULO 3

EDUCAÇÃO PARA O TRANSPORTE FLUVIAL: UMA PROPOSTA

CAPÍTULO 3 - EDUCAÇÃO PARA O TRANSPORTE FLUVIAL: UMA PROPOSTA

3.1- Os acidentes no Transporte Fluvial no Estado do Pará: Um caso de descaso

O Transporte Fluvial na Amazônia é composto em grande parte, como dito anteriormente, pelo fluxo de passageiros. Estes atravessam os rios cotidianamente, através de embarcações coletivas e também, em pequenas embarcações particulares. Esta pesquisa ressalta o acidente por escarpelamento, por se tratar de um fato que ocorre em grande frequência e por ser evidentemente grave em seu contexto.

No entanto, os acidentes no transporte fluvial no estado do Pará acontecem por diversos motivos. A ocorrência de acidentes em embarcações coletivas, por excesso de passageiros, falta de equipamentos, entre outros, não deve ser ignorado, pois ocupam a mesma condição de gravidade.

Outros problemas, como contaminação de alimentos (transportados como carga) que viajam junto com passageiros, sem que haja uma separação adequada dos dois, ocorre com frequência. Neste caso, pessoas vão sentadas em sacos de farinha, cereais, frutas, e estes são contaminados com coliformes fecais até a chegada no seu destino final. Estes alimentos para consumo humano irão, com certeza, comprometer a saúde de quem os ingere.

Segundo Nazaré (1993, p.78):

“ Via de regra, a abordagem dos elementos relativos ao assunto de segurança na navegação leve em conta: a via navegável, os terminais de operação, a embarcação em si, a sistemática de reparos e manutenção a material flutuante, e os recursos que atuam na atividade. Estes se referem aos operadores de sistema de transposição, de manutenção de via, de avaliação de suas condições de navegabilidade, dos estaleiros e oficinas dos portos e os da embarcação, que constituem a tripulação. É, portanto, uma visão sistêmica, pois é da interação desses elementos que podem resultar na ocorrência de atos ou eventos que levam a um acidente. No caso da Amazônia, no transporte de pessoas, há que acrescentar, também, o passageiro por seu comportamento em determinadas condições.”

Os acidentes no Transporte Fluvial são, de fato, preocupantes, principalmente quando envolve pessoas, que de acordo com Nazaré (1993), correspondem a 52% das ocorrências. Neste caso, em que os acidentes geram vítimas, há maior repercussão. Muitos são os elementos que se unem para motivar a ocorrência. Um desses está relacionado com o valor da tarifa paga pelo usuário regional que é elevada e não atende as exigências legais desejáveis na prestação do serviço relativas à confiabilidade, segurança, conforto, regularidade, rapidez e condições mínimas de higiene. Mesmo na forma mista de cargas e passageiros, a lucratividade da operação cargueira não compensa o déficit gerado para os passageiros.

Neste contexto, Nazaré (1993) ainda coloca que,

“Os acidentes na Amazônia não podem continuar a ser tratados como atos deliberados de uma malta de marginais, para os quais não há nenhuma consideração de valor nos bens e vidas que se perdem. As tragédias,

em sua maior parcela, poderiam de fato ser evitadas sim, mas não com ações policiais pura e simplesmente. Há, na mesma medida do espaço amazônico, uma grande cumplicidade de origens, muitas das quais de enorme complexidade em seus desdobramentos.”

Dentro desta perspectiva, compreende-se que o descaso das autoridades é relevante diante de tal fato. Segundo o Sr. Cláudio Britto, da ASO, em entrevista não dirigida, o que ocorre é uma “conveniência por parte das autoridades responsáveis em demonstrar desconhecimento sobre esta trágica problemática. Mostrar interesse pelo assunto implica em dispor de investimentos neste contexto. O transporte Fluvial de cargas é mais interessante, uma vez que é rentável”.

Por certo é muito elucidativa a concepção de um presidente de importante companhia de navegação da região, expressa quando de sua participação no Painel-Segurança na Navegação Interior, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (SOBENA) e realizado na cidade de São Paulo em dezembro de 1989. Segundo sua ‘interpretação pessoal’, ao referir-se ao homem na caracterização dos fatores participativos na segurança da Bacia Amazônica, expressou seu convencimento de que este é ‘pouco ambicioso, não morre de fome, nem de frio, ignora o risco, não valoriza a vida; desconhece as noções básicas de segurança na navegação e, é indisciplinado, ignora sua responsabilidade profissional’. Os conceitos são referidos, sem dúvida, aos passageiros e à tripulação. É notório o fato de que com a conivência ou simples omissão dos tripulantes, os passageiros lançam salva vidas na água para vê-los boiar no rastro da embarcação até desaparecer. Isto quando não roubam os próprios apitos ou coletes, mesmo que ninguém o compre ou dele venha fazer uso”. (Nazaré, 1993, p. 79)

Os aspectos entendidos e averiguados nesta pesquisa, demonstram que devem ser tomadas atitudes em prol desta temática. E sabe-se que uma empreitada neste sentido deverá conter em si argumentos que evidenciem de forma enfática esta trágica história que os cursos fluviais vem abarcando. Nesta perspectiva, entende-se que a mudança deve ocorrer em

todos os níveis, envolvendo todos os setores. Deve haver uma reforma no sistema de transporte fluvial, e, neste caso, a compreensão das possíveis vítimas sobre o assunto pode ser de grande eficácia.

Uma vez conscientes da realidade que os envolve, e de como evitá-la, a presente população ribeirinha passa a ser sujeito ativo no processo de mudança do referido quadro. Desta forma, um processo de Educação para o Transporte Fluvial pode estabelecer a sensibilização dos mesmos, desenvolvendo também sua criticidade e poder reivindicatório.

Entende-se que uma vez proposto um Programa de Educação para o Transporte Fluvial, consiga se provar para os Órgãos de Governo competentes, que os ganhos neste contexto são também rentáveis quando se pensa nos aspectos humanos tratados com justiça e cidadania.

De acordo com os argumentos da Marinha: “ Sabe-se que é necessário melhor sinalizar a Amazônia, mas o problema é a escassez de recursos..” (Nazaré, 1993, p.79). E há de se pensar, desta forma, num programa que seja viável e contemple os objetivos desejados.

Quando se pensa num programa de Educação, projeta-se uma gama de ações que irão se perpetuar, multiplicar. Além disso, os diversos setores que podem ser envolvidos neste processo (escolas, Ong's, centros comunitários, lideranças locais e regionais, Prefeituras, entre outros), tendem a baratear o orçamento a ser proposto.


3.2- As Pequenas Embarcações no Estado do Pará: O maior número de barcos e o menor número de registros

As pequenas embarcações são, em sua maioria, de famílias de pequenos proprietários pobres, de baixa renda, e que muitas vezes utilizam-se deste veículo para ganhar seu sustento, através da pesca, ou transporte de frutas, entre outros.

Além disso, os barcos, em muitas localidades da Amazônia, são os elos de sociabilização dos indivíduos numa comunidade, pois as ruas são o próprio rio, e é ele quem o dá acesso à casa da família, amigos, igreja, escola.

Todos da família dirigem o pequeno barco, as crianças, os jovens, os adultos e os idosos. Não existe nenhum tipo de fiscalização. Mesmo porque, para o Estado, a maior parte destas embarcações nem existe. Ainda de acordo com informações de entrevistas não dirigidas com o Sr. Cláudio Britto, da Associação Sarapó, das 65.000 pequenas embarcações, apenas cerca de 25.000 estão cadastradas. Isto porque a OSCIP não mede esforços para esta campanha há certo tempo (FIGURA17).


BARCO CADASTRADO GANHA PROTETOR DE EIXO GRÁTIS!



Não arrisque a segurança da sua família: use proteção no eixo do motor do seu barco e evite acidentes que podem causar muito sofrimento.

Para pegar o seu protetor de eixo basta você cadastrar seu barco. O cadastramento pode ser feito nas Associações das Comunidades Ribeirinhas, nas Colônias de Pescadores ou diretamente com os agentes de saúde. E o protetor é grátis. Então não fique esperando: cadastre-se logo!

INFORMAÇÕES: 3230-3281/8145-9477.



PATROCÍNIO

UMA INICIATIVA




Figura 18: Folder de Campanha para cadastramento dos barcos que ainda estão irregulares e que possuem o eixo do motor desprotegido.
Fonte: Associação Sarapó, 2005.

Em parceria com a Albrás (Alumino do Brasil), a OSCIP Sarapó desenvolveu o protótipo da carenagem de proteção do eixo (FIGURAS18 e 19) e aguarda o momento da distribuição gratuita dos mesmos para aqueles ribeirinhos que com suas embarcações vem sendo cadastrados junto ao projeto “Sorriso nos Rios”. Mesmo assim, este fato não garantiu interesse do Governo sobre este assunto e esta campanha ainda não está em vigência por falta de recursos, embora a parceria entre a OSCIP e a Albrás (Alumínio do Brasil) tenham conseguido abaixar consideravelmente o preço do protetor de eixo.

O descaso do Poder Público dificulta bastante o processo, pois ele demanda acima de tudo um processo de mudança de comportamento através de Educação para o Trânsito Fluvial, envolvendo todas estas entidades, inclusive a Pública.

Desta maneira, os ribeirinhos navegam sem nenhum tipo de orientação, sem amparo algum das leis para a Navegação Fluvial, e acidentes acabam por ser majoritariamente uma conseqüência do descaso com essa (considerável) parcela da população.



FIGURA19: Protótipo de Proteção de eixo de Motor desenvolvido pela Associação Sarapó OSCIP e ALBRÁS
Fonte: Associação Sarapó OSCIP, 2005

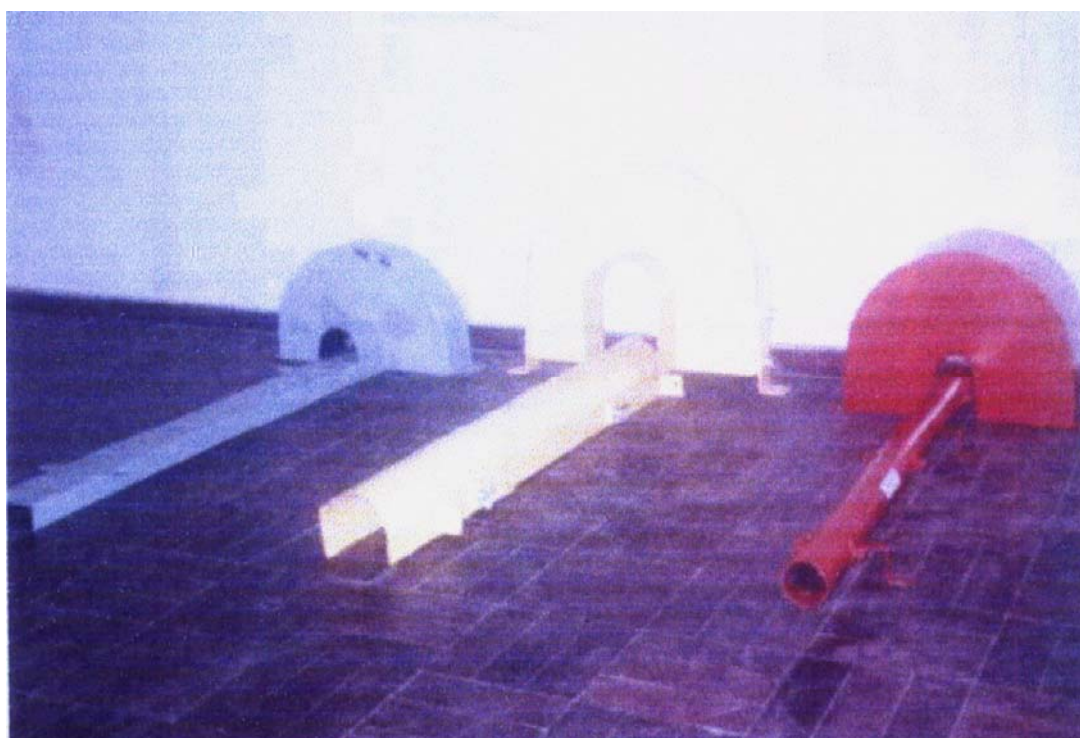


FIGURA20: Três tamanhos diferentes de protótipos para proteção de eixo de motor de barco.
Fonte: Associação Sarapó OSCIP, 2005

3.3 - Educação para o Transporte Fluvial: uma proposta para ser desenvolvida com as populações ribeirinhas no Estado do Pará

Até o presente momento, a Associação Sarapó OSCIP vinha desenvolvendo o Projeto “Sorriso nos Rios”, que incentivava os donos de pequenas embarcações a cadastrarem seus barcos na Marinha, para que a mesma tivesse o controle da existência de cada uma delas (quantas são, onde estão, qual a atividade realizam), para melhor controle e fiscalização. Além disto, a tentativa da OSCIP era de incentivar o Poder Público (Governo Federal e Estadual) a doar a proteção do Eixo dos Motores para estas pequenas embarcações. Desta maneira, intensificadas as fiscalizações e tendo os motores dos barcos os protetores de eixo, os acidentes por escalpelamento e também qualquer outra forma de acidente diminuiriam.

O Projeto começou a ser desenvolvido, mas não houve interesse suficiente por parte das autoridades responsáveis. Desta maneira, o mesmo foi interrompido e hoje encontra-se estagnado no campo das idéias.

Tendo em vista o desinteresse político em realizar ações (Programas, Planos ou Projetos) tendo como público alvo os proprietários e usuários de pequenos barcos pelos Órgãos Público em razão de demandar verbas públicas, a proposta apresentada é pautada num Programa de Educação para o Transporte Fluvial.

O presente Programa de Educação para o Transporte Fluvial constitui-se de uma proposta de mudança de hábitos e tomada de consciência sobre as questões que envolvem a população ribeirinha que utiliza-se do transporte fluvial, seja qual for seu objetivo: trabalho ou como veículo de

passeio, afim de obter a cidadania a ser obtida junto à população alvo do mesmo.

O trabalho terá como fundamentação principal a realidade sócio-econômica, cultural e ambiental dos municípios ribeirinhos no Estado do Pará, que tem como uma de suas problemáticas os acidentes no transporte fluvial, especificamente o acidente por escarpelamento.

Esta é uma proposta de Programa para ser executada pelo Poder Público, em parceria com outras entidades que possam estar interessadas neste processo. Aqui não serão apontados valores orçamentários, e sim, a idéia da implantação de uma nova realidade que, com a realização de seus objetivos, utilizando-se de estratégias e recursos adequados, poderão ser atingidos resultados satisfatórios à formação da criticidade da população alvo, contemplada no referido Programa.

A interação das famílias a serem favorecidas, envolvidas com a assertiva ação do Poder Público conduzirá a um desenvolvimento de perspectivas quanto a condução adequada das embarcações cotidianamente utilizada pelas mesmas e, conseqüentemente à melhoria da qualidade de vida da comunidade focada.

A seguir, será apresentada a estrutura da Proposta de Programa de Educação para o Transporte Fluvial:

A)Objetivos

A . 1) Geral

Desenvolver ações para a inserção de um processo de tomada de consciência da população ribeirinha que utiliza em seu cotidiano pequenas embarcações, abordando a importância da Educação para os aspectos do Transporte Fluvial, que, conseqüentemente, diminuirão os riscos de acidentes, e aumentarão a qualidade de vida da população alvo, de modo a promovê-la a sujeito ativo e responsável pelo acompanhamento e implementação do presente Programa.

A.2- Específicos

- Estimular condições para participação das diferentes categorias da comunidade em questão, na formulação de conceitos e práticas sócio- educativas nos âmbitos do Transporte Fluvial;
- Capacitar professores das escolas locais e técnicos das diversas áreas do conhecimento para garantir a efetivação do processo;
- Estimular e dar condições para criação de Comitês como forma de integração entre a comunidade beneficiada pelo Projeto e a Prefeitura Municipal de cada Município, viabilizando ações conjuntas para Educação para o transporte Fluvial;

- Estimular a formação de reeditores sociais através de processos que fortaleça o exercício da cidadania;
- Formar cidadãos educadores indivíduos das diversas categorias da presente comunidade, a fim de garantir, ao longo da execução deste Programa, a participação de toda população no planejamento, execução, avaliação e monitoramento das atividades a serem implantadas;
- Sensibilizar, mobilizar e promover a tomada de consciência à respeito da problemática escarpamento e outros acidentes que possam haver no Transporte Fluvial;
- Trabalhar junto à população, através dos agentes da Prefeitura Municipal de Ananindeua envolvidos no já existente Projeto Saúde da Família, a temática do Saneamento Ambiental e da Saúde na perspectiva do Transporte Fluvial;
- Desencadear campanhas educativas nas escolas e organizações comunitárias locais das comunidades beneficiadas, que estimulem a valorização e preservação da Infra-estrutura já existente, e da que poderá ser implantada através do presente Programa;
- Promover campanhas educativas nas escolas e nas organizações comunitárias locais, com o intuito de estimular a preservação dos recursos hídricos e, nesta perspectiva, os rios e igarapés urbanos localizados nestas regiões, incentivando a valorização das belezas cênicas locais;
- Promover, através de oficinas, palestras, cursos, e eventos arte-educativos , a integração entre escola e comunidade;

- estimular a busca do potencial transformador da referida população alvo do Programa, canalizando sua energia para ações que representem benefícios para a sua interação com o referido modal;

B) Metodologia

As atividades de educação para o Transporte Fluvial propostas para este Programa poderão ser desenvolvidas com base na aplicação de abordagens participativas que buscam incentivar na população alvo um envolvimento maior com questões relacionadas a manutenção e utilização adequada do modal Fluvial.

A sugestão é de que este seja um Programa viabilizado pelo Governo do Estado em parceria com as Prefeituras dos Municípios envolvidos, estabelecendo as seguintes etapas:

- Visitas às áreas de intervenção do Programa (municípios onde tenha ocorrido incidência de acidentes no transporte fluvial)
- Identificação das lideranças e das diversas entidades locais de cada município, visando à apresentação da proposta de Programa, bem como o entrosamento com os mesmos para melhor desenvolvimento do presente programa;
- Reuniões nas áreas de intervenção do Programa para apresentação das propostas do mesmo para comunidade a ser envolvida neste processo;

- Elaboração de Cadastro e Pesquisa a fim de compreender as condições objetivas e subjetivas das comunidades em questão, bem como perceber de que forma ocorrem as relações das presentes comunidades com o transporte fluvial;
- Visitas domiciliares para realização da Pesquisa e cadastro;
- Tabulação e análise do Cadastro e Pesquisa a fim de compreender as demandas da presente população, para elaboração de um Projeto que seja pertinente a presente realidade;
- Elaboração de um Projeto Executivo;

As atividades de educação para o transporte fluvial propostas para o presente programa terão como fundamentação o seu desenvolvimento com base na aplicação de abordagens participativas. Neste processo os passos são construídos em conjunto com os envolvidos, promovendo o fortalecimento individual e coletivo, pelo que espera-se que os participantes tornam-se facilitadores de processos que contribuam para aumentar a auto-estima, compartilhar experiências, lições aprendidas e instauração de ações em prol do bem coletivo.

Neste sentido as etapas metodológicas do programa compreendem os seguintes passos:

B.1) Processo seletivo dos alunos participantes de cada atividade:

Esta fase será realizada por meio de inscrição, seguida de entrevistas com os candidatos interessados. As inscrições poderão ser feitas no local a ser escolhido como base do Programa em cada município.

O produto final desta etapa é a formação de grupos que se constituirão Multiplicadores do processo de aprendizado e tomada de consciência sobre as questões que envolvem o seu meio de transporte principal, neste caso, o Fluvial.

B.2) Processo de capacitação e formação de agentes

Após a seleção e formação dos grupos haverá o processo de capacitação dos mesmos para a atuação na comunidade local. Essa etapa é composta por diversas atividades sócio-educativas direcionadas à capacitação e a formação dos participantes visando aumento de conhecimentos, habilidades e sensibilização para as ações voltadas à sustentabilidade do Programa a serem proporcionadas às comunidades locais.

Para o desenvolvimento desta etapa serão realizadas as seguintes atividades:

B.2.1)Palestras Temáticas

As palestras proferidas abordarão temáticas sócio- culturais e

importância da segurança para o transporte fluvial; e 5- a importância do envolvimento e da participação para a resolução de problemas sociais locais.

B.2.2) Oficinas de Capacitação em Educação para o Transporte Fluvial

As Oficinas de Educação para o Transporte Fluvial serão desenvolvidas dentro dos seguintes objetivos, que propõem uma gama diversa de situações, vivências e experiências que possibilitem aos envolvidos:

- Colocar as pessoas em contato direto com o mundo onde vivem;
- Sensibilizar as pessoas para a importância do transporte seguro;
- Discutir a importância do transporte fluvial para a saúde e o bem estar do indivíduo;
- Desenvolver no educando o sentido ético-social
- Orientar as pessoas para as relações entre o ambiente em que vivemos e o exercício da cidadania;
- Comparar o chamado desenvolvimento econômico com a cidadania e a qualidade de vida.
- Propor atividades que orientem os educandos sobre a questão da sinalização do Transporte Fluvial.

Os conteúdos serão planejados de forma a contemplar atividades teóricas e práticas com oportunidades para reflexão e planejamento de ações a serem promovidas junto à comunidade local. Entre as temáticas a serem abordadas na realização dos cursos destacam-se:

- metodologia participativa no desenvolvimento de atividades em educação para o Transporte Fluvial junto à comunidade local;
- integração de ações enriquecedoras para o desenvolvimento da temática nas escolas e na comunidade;
- práticas de reconhecimento, valorização e integração com as riquezas ambientais da região;
- aprendizado sobre organização comunitária e cooperativismo;

As oficinas serão desenvolvidas por módulos e ministradas para grupos de 25 participantes por turma. Os locais de realização serão em sua maioria em escolas das áreas em questão, ou em centros comunitários das mesmas.

As estratégias metodológicas utilizadas na realização destes cursos constarão de aulas práticas de introdução aos recursos ambientais, projeção de vídeos com as temáticas pertinentes a cada módulo e desenvolvimento de atividades em grupo com a temática abordada.

Todos os cursos, oficinas e palestras incluirão princípios de como os indivíduos que participaram dos eventos poderão repassar para outros grupos o que aprenderam de maneira estimulante e didática (Multiplicadores). Este será o diferencial desta proposta, que visa tornar os participantes multiplicadores do conteúdo adquirido. As atividades visam esse repasse e foram pensadas para que o programa tenha uma abordagem mais ampla e satisfatória.

B.2.3) Campanhas, Encontros e Eventos com a comunidade

Essa etapa do projeto é direcionada à ação dos Multiplicadores junto à comunidade local, no desenvolvimento de atividades sócio- culturais e educativas que contribuam para uma melhor compreensão dos conceitos propostos pelo Programa e sua interface com o cotidiano das pessoas.

Este processo será implementado através de atividades em que participam o maior número de pessoas da comunidade de cada município, para que se alcancem os objetivos e promovam-se na mesma a sensibilização, motivação e mobilização para uma melhor participação nas ações relacionadas às questões sociais aqui propostas.

Além disto, serão realizadas as seguintes atividades junto à comunidade local:

B.2.3.1) Produção e distribuição de Folders e Cartilhas educativas:

Estes serão produzidos contendo informações e ilustrações das temáticas ambientais relacionadas a sustentabilidade, trabalhadas no desenvolvimento das ações do Programa junto à comunidade local. Esse material terá a finalidade de contribuir com aumento de conhecimentos da mesma acerca de assuntos ambientais trabalhados no decorrer da realização do projeto, bem como valorizar as práticas e as iniciativas em desenvolvimento no município e região. Estes serão distribuídos nas diversas fases do programa e de forma gratuita.

B.2.3.2) Cadastramento das embarcações da população envolvida

Esta etapa do Programa deverá ocorrer inicialmente durante os eventos produzidos pelo Programa. O intuito é de que sejam cadastradas todas as embarcações durante todo o seu período de desenvolvimento, que deverá cumprir o período de pelo menos 2 (dois) anos. Os dados deverão ser repassados às entidades responsáveis. O resultado esperado deste processo é de que o cadastramento aumentará as possibilidades de maior fiscalização deste meio de transporte, bem como do tráfego dos diversos Portos envolvidos, garantindo melhor circulação de pessoas e cargas no Estado.

C- Articulação

Este Programa de Educação para o Transporte Fluvial propõe que diversos segmentos que fazem parte desta realidade possam participar e contribuir para evolução do processo de aprendizado, tomada de consciência e da multiplicação do saber adquirido, através de ações continuadas, focadas especialmente no núcleo família.

A proposta é de que haja uma Equipe Coordenadora que a mesma formada por dois técnicos profissionais e estagiários alunos de Graduação de Universidades da região (FIGURA 20):

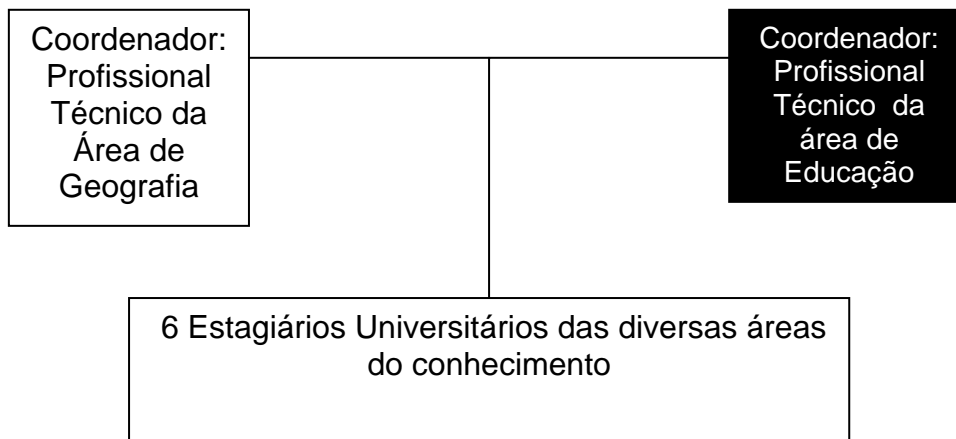


Figura 21: Quadro da composição da Equipe do Programa de Educação para o Transporte Fluvial.
Fonte: Maria M. R. D. Bastos

- Ø 1 profissional da área de Geografia;
- Ø 1 profissional da área da Educação;
- Ø 6 alunos de graduação em Universidade, das diversas áreas do conhecimento;

A base Social da organização, ou seja, o conjunto de pessoas, instituições que participarão das ações e/ou apoiarão tal organização, deverá ser composta pelos seguintes atores sociais:

Órgãos Públicos Federais, Estaduais e Municipais
Equipe de Educação para o Transporte Fluvial do Programa
População Alvo do Projeto
Escolas existentes nas localidades
Fundações locais existentes
Igrejas
Organizações Não Governamentais
Organizações de base comunitária locais
Organizações da Sociedade Civil
Universidades Públicas e Particulares da Região

FIGURA 22: Base social de participação do Programa de Educação para o Transporte Fluvial.

Fonte: Maria M. R. D. Bastos

Este Programa, por se tratar de um programa multidisciplinar, estará vinculado diretamente com as Secretarias Municipais, Órgãos do Governo Federal e Estadual, através de interação permanente, para cumprimento de um cronograma e atendimento as várias demandas das comunidades alvo deste processo. Aos moradores das áreas diretamente afetadas pelo Programa, serão propostas estratégias que promovam a boa conduta no Transporte Fluvial, integração desta população com as entidades responsáveis por este modal nos municípios e Estado e conservação do Patrimônio natural, social e cultural.

A partir de registros fotográficos e filmagens periódicas, serão registradas e divulgadas as melhorias promovidas pelo Programa e também, por todas as Entidades envolvidas neste processo. A Comunicação Social será um importante componente na veiculação de informações para o público interno e externo.

O período de duração da execução do Programa deverá ser de pelo menos dois anos, tendo encontros e eventos mensais em cada município envolvido. Esta proposta de tempo se justifica pelo fato de este ser um Programa de cunho Educacional, e que exige execução e monitoramento dinâmicos.

Os Comitês de Transporte Fluvial - CTF

O incentivo à participação da comunidade neste Programa se dará de diversas maneiras, entre elas, a formação de Comitês, que serão compostos por integrantes das comunidades, Lideranças locais, membros das Prefeituras Municipais (relacionados às Secretarias Municipais afins), Vereadores dos municípios e Ong's. Estes serão monitorados pela Equipe coordenadora, e farão reuniões freqüentes para monitoramento das atividades sociais. Haverá um Comitê para cada área. Os Comitês serão direcionados e seguirão normas de acordo com os "Regimentos Internos" a serem elaborados pelos mesmos.

D) Monitoramento e Avaliação Dinâmica

O Projeto de Educação para o Transporte Fluvial, para que alcance seus objetivos, precisará manter-se em monitoramento e avaliação constantes, a fim de averiguar seus impactos na comunidade focada.

Para tanto, serão de grande importância algumas ações a serem realizadas com este propósito, tais como:

- Documentação iconográfica:
 - ³ Entrevistas filmadas com pessoas da comunidade, perguntas chave que identifiquem comportamentos, impressões e compreensões dos mesmos para com as questões ambientais e com a qualidade de vida. Esta documentação deve ser executada ao início do lançamento do Programa e depois, a cada 1 (um) ano.
 - ³ Fotografar de todos os eventos promovidos;
 - ³ Fotografar a evolução de andamento do programa, documentando a instalação dos novos equipamentos, bem como monitorar a utilização dos mesmos por parte da comunidade;
- Avaliação do impacto das atividades proferidas pelos participantes do projeto será mensurada por meio da aplicação de questionários de verificação de ganhos cognitivos e afetivos a serem respondidos pelos participantes. Os questionários terão perguntas abertas e fechadas e serão respondidos em pré e pós-evento realizado.
- Verificação da frequência da população envolvida nos eventos propostos;
- Avaliação periódica do processo pelo Comitê e pela Equipe do Programa.
- Avaliação comparativa dos dados existentes sobre a ocorrência de acidentes no Transporte Fluvial anualmente.

A proposta de Programa de Educação para o Transporte Fluvial, se colocada em prática, pode promover melhoras na estruturação e organização do espaço neste contexto, uma vez que contribuirá com a

circulação de pessoas e cargas através de embarcações de forma adequada. Além disso, o Programa pode promover a tomada de consciência dos presentes cidadãos, sobre as questões que envolvem a navegação, e com isso, incentiva a criticidade de cada indivíduo, auxiliando a coletividade.

4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

4- Considerações Finais

De acordo com os dados obtidos, detectou-se que os maiores prejudicados pelo descaso dos Órgãos Públicos que gerenciam o sistema de transporte fluvial no Estado do Pará são aqueles que se constituem como população ribeirinha das cidades e vilas deste local. A mesma, por corresponder a uma grande parte dos usuários das embarcações de pequeno porte, recebe poucos benefícios em investimentos, tanto no aspecto econômico, quanto nas considerações de ordem social, que subsidiam o acesso à cidadania.

Como consequência da realidade apontada, a circulação e os trajetos percorridos nas vias fluviais, fazem-se cada vez mais precários, tornando tal atividade de risco e deficitária quanto à estrutura adequada para seu funcionamento. Apontam-se aqui alguns tipos de defasagens neste contexto:

- Motores mal conservados, falta de fiscalização do fluxo de transporte em sua mais ampla realidade, baixas condições de navegabilidade pela embarcação, pelo acesso à mesma e o uso indevido deste modal. Consideram-se neste item o excesso de passageiros por trajeto, transporte de pessoas e cargas num mesmo ambiente de forma inadequada, falta de sinalização e compreensão dos usuários sobre essa questão, entre outros fatores que promovem a baixa qualidade deste fato social.

- Falta de investimentos por parte do Poder Público, que, embora conheça a presente realidade, não a tem como ponto de pauta prioritário em suas gestões.

Nesta perspectiva, situa-se o objeto de estudo do presente trabalho. Os acidentes por escarpelamento no Transporte Fluvial é um fato notório e lastimável, que envolve e pode agravar-se de forma gradativa, caso não haja esforços condizentes com a dramaticidade e a gravidade da situação.

Quando ocorre um acidente deste porte, o que geralmente tem seu registro na grande mídia, omite-se com certeza a parte mais importante do fato, ou seja, a dor física, emocional e conseqüentemente moral desencadeada e pela ausência de consciência conferida à mesma, ocorre imprevisibilidade de sua duração e a condenação conseqüente a um tipo de sub vida dos que vivem o acontecido.

No advento da realização deste trabalho em sua fase final, noticiou-se o encerramento das atividades da Associação Sarapó OSCIP, o que confirma o descaso de quem poderia responsabilizar-se com ela para uma reversão do quadro descrito, ou seja, um Estado e uma sociedade comprometido com seus cidadãos.

Não se conhecem os meandros do desmonte de possibilidades desta ação tão louvável, podendo inferir-se que se trata de pouco conhecimento quanto a gravidade do fato, ou até acomodação em relação ao mesmo: infelizmente, não aprofundar-se nestas realidades que parecem e continuam implícitas, é negar que estão tão expostas que seria impossível não percebê-las.

Desta maneira, a sociedade permanece omissa, cultivando mentalidade estagnada em um egocentrismo social que remete a um atraso no desenvolvimento das relações interpessoais em suas mais amplas formas.

Seria desejável e ideal que fosse formada uma consciência humanitária da sociedade em relação aos prejuízos que permeiam o cotidiano das classes menos favorecidas em seus vários contextos. Assim seriam estimulados valores tais como: solidariedade, fraternidade, envolvimento contínuo com diversas causas que surgem em cada demanda de que se tem notícia, sendo este comportamento uma contingência natural na existência de uma postura de vida mais justa e desenvolvida socialmente.

Para isto, justifica-se a proposta de Educação para o Transporte descrita neste trabalho, pelo que vislumbram-se possibilidades de melhoria de tudo o que foi explicitado, tendo como conseqüência o uso amplo e adequado dos espaços que constituem direito de todo ser humano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

5- Referências Bibliográficas

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. **Mobilidade e Cidadania**. São Paulo> ANTP, 2003.

_____. **Seminários de Planejamento e Gestão do trânsito urbano – Educação de Trânsito**. São Paulo, 2002. 55p. Apostila.

BELDA, R.; AQUINO, W.; HOTZ, E. **Examinando o que ocorre com a mobilidade nas cidades do Brasil**. In.Revista dos Transportes Públicos São Paulo: ANTP, ano 23, 3º trimestre, 2001.

BECKER, Bertha K. **A Fronteira em fins do Século XX: Proposições por um debate sobre a Amazônia**. Espaços e Debates, São Paulo. 1984.

_____ & MIRANDA, Mariana P. O papel das cidades na ocupação da Amazônia.

BRASIL. **Código Nacional de Trânsito**. Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei nº 9.503 de 23/09/1997. Brasília: DENATRAN, 2001.

_____. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional: Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Brasília: Ministério da Educação e da Cultura, 1996.

_____. Secretaria de Educação Fundamental, **Parâmetros Curriculares Nacionais**. Brasília: MEC/SEF, 1997.

COSTA, L. S. S. **As Hidrovias interiores no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

DENATRAN. **Trânsito: um novo olhar – ações educativas para a transformação e aquisição de valores e atitudes**. UNESCO, 2000.

_____. **Política Nacional de Trânsito**. Brasília: Ministério da Justiça: DENATRAN, 2001.

_____. **Curso Técnico Básico de Trânsito**. Brasília, 2004. 135 p. Apostila.

FERREIRA, José Freire da Silva, Coord. **Rede Urbana Amazônica: Subsídios para uma Política de Desenvolvimento Regional e Urbano**. Belém, UFPA/NAEA, 1977.

FERREIRA, N. Alex. **Estudos de Acidentes na Hidrovia Tietê-Paraná: Aspectos Preventivos**. São Paulo: USP. Dissertação de Mestrados. 2000.168p

FERREIRA, W. R. **O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência – um estudo de caso Uberlândia – MG**. 2003. Tese (Doutorado em Geografia Humana). FFLCH-U. São Paulo. 2002.

FILIPOUSKI, A. M. R.; SEFFNER, F.; KEHRWALD, I. P.; SCHAFFER, N. O. (org.) **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

MARTINS, J. P. **A educação de trânsito: campanhas educativas de trânsito em instituições escolares.** Dissertação (Mestrado em educação). Universidade de Franca. Franca, 2003.

_____. **A Educação de trânsito: campanhas educativas nas escolas.** São Paulo: Ed. Autêntica, 2003.

NAZARÉ, R. **Economia e Política do Transporte Fluvial,** Belém: Salesiana, 1989.

NAZARÉ, R. **O Complexo Amazônico e sua Navegação Interior.** Belém: CEJUP, 1993.

PRADO Jr., Caio. **História Econômica do Brasil.** 16 ed. São Paulo, Brasiliense, 1973.

Projeto sorriso nos rios, Associação Sarapó, Belém, 2005

REVISTA MOVIMENTO. **Mobilidade e Cidadania.** Rio de Janeiro: Editora Multiletra, v1, n1, 2004.

_____. **Mobilidade e Cidadania.** Rio de Janeiro: Editora Multiletra, v2, n2, 2004.

_____. **Mobilidade e Cidadania.** Rio de Janeiro: Editora Multiletra, v3, n3, 2004.

RODRIGUES, Eliane J. **Banidos da Cidade e Unidos na Condição. Cidade Nova- Espelho da Segregação Social em Belém.** Belém: UFPA/NAEA, 1988.

ROSS, Jurandyr L. Sanches. (Org.). **Geografia do Brasil**. São Paulo: Editora da USP, 2001, 4ª ed.

TUPIASSÚ, Amílcar Alves. **Área Metropolitana de Belém**. Rio de Janeiro. Min. Do Interior/Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, Zahar, 1978.

_____. **Anotações de Aulas Proferidas na Disciplina de Planejamento e Política Social no Curso de Mestrado Iternacional em Planejamento do desenvolvimento da UFPA**. Belém, 1982.

Sites:

Agência Nacional de Transporte Aquaviário- www.antaq.gov.br

Prefeitura Municipal de Belém- www.belem.pa.gov.br

www.pa.gov.br

www.transportes.gov.br

www.oliberal.com.br

ANEXOS

Site:

<http://www.antaq.gov.br/Portal/Legislacao/Pdf/Lei9432.pdf>

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997 (*)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica:

- I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;
- II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;
- III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto neste artigo:

- I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;
- II - as embarcações de esporte e recreio;
- III - as embarcações de turismo;
- IV - as embarcações de pesca;
- V - as embarcações de pesquisa.

CAPÍTULO II

DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

- I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;
- II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;
- III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;
- IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

Lei nº 9.432

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

(*) Regulamentada pelo Decreto nº 2.256, de 17.6.1997)

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

CAPÍTULO III

DA BANDEIRA DAS EMBARCAÇÕES

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

CAPÍTULO IV

DA TRIPULAÇÃO

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

CAPÍTULO V

DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os

Lei nº 9.432

países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

CAPÍTULO VI

DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

Lei nº 9.432

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de per-5(vega5s aonacional, dera)-ndurs mesmo51m realiz347

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas.

Lei nº 9.432

§ 7º (REVOGADO) (Lei nº 10.206, de 2001)

§ 8º As embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações préregistradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10 As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, são autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§ 11 A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 12 Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12 São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art. 13 O Poder Executivo destinará, por meio de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo art. 11, § 8º.

Art. 14 Será destinado ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. O AFRMM terá, por um período máximo de trinta e seis meses, contado da data da assinatura do contrato de construção ou reparo, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro, quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparo em estaleiro brasileiro.

CAPÍTULO VIII

DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES

Art. 15 A inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R\$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da

embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Lei nº 9.432

CAPÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 16 Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu comandante e seu chefe de máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data de vigência desta Lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º .

Art. 17 Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas no art. 8º, incisos II e III, do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, republicado de acordo com o Decreto-lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

Lei nº 9.432

CAPÍTULO X

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18 A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 19 (VETADO)

Art. 20 O art. 2º, § 2º, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....
§ 2º Indepe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário.”

Art. 21 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 22 Revogam-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970, e o art. 6º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)