

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
ESCOLA SUPERIOR DE ESTUDOS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AMBIENTAL**

JULIANA TEREZINHA DA SILVA MEDEIROS

**O TRANSPORTE FLUVIAL E O DIREITO À DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA
NA AMAZÔNIA.**

**Manaus
2012**

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
ESCOLA SUPERIOR DE ESTUDOS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AMBIENTAL**

JULIANA TEREZINHA DA SILVA MEDEIROS

**O TRANSPORTE FLUVIAL E O DIREITO À DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA
NA AMAZÔNIA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas, como parte dos requisitos para obtenção do grau de Mestre em Direito Ambiental.

Orientador: Prof^o Dr^o Walmir de Albuquerque
Barbosa

**Manaus
2012**

Medeiros, Juliana Terezinha da Silva

M488t 2011 O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia/Juliana Terezinha da Silva Medeiros; orientador, Walmir de Albuquerque Barbosa – 2011.

98f; 30 cm

Dissertação (Mestrado)–Universidade do Estado do Amazonas, Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental, 2012.

1.Direito-dissertação.2. Transporte Fluvial - Amazônia. 3 Dignidade da Pessoa Humana.I.Universidade do Estado do Amazonas - UEA. II.Título.

CDU 656.6 (043)

JULIANA TEREZINHA DA SILVA MEDEIROS

**O TRANSPORTE FLUVIAL E O DIREITO À DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA
NA AMAZÔNIA.**

**Dissertação aprovada pelo Programa de
Pós-Graduação em Direito Ambiental da
Universidade do Estado do Amazonas e pela
comissão julgadora abaixo identificada.**

Manaus, 02 de dezembro de 2011.

**Profº Drº Walmir de Albuquerque Barbosa
Universidade do Estado do Amazonas.**

**Profª Drª Andréa Borghi Moreira Jacinto
Universidade do Estado do Amazonas**

**Profº Drº Erivaldo Cavalcanti e Silva Filho
Universidade Nilton Lins**

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e a todas as pessoas que direta e indiretamente colaboraram para a conclusão desta Dissertação de Mestrado. Destacando a importância do incentivo e da orientação da família, amigos e do Professor Orientador Walmir nos momentos de dificuldade.

Agradeço à Universidade do Estado do Amazonas pelo comprometimento com a formação de nível superior com qualidade neste Estado.

Aos professores e funcionários do programa de pós-graduação em Direito Ambiental: Osório Fonseca, Cristiane Derani, Sandro Nahmias, Joaquim Shiraishi, Eliane Martins, Andréa Borghi, Serguey Camargo, Augusto Fontoura, Raimundo Juliano e Sérgio Martinez. Aos funcionários Clarissa Caminha, Carlos Francismalber, Lucia Helena e Raimunda.

Ao orientador Profº Drº Walmir de Albuquerque Barbosa e ao antigo orientador Profº Fernando Antonio de Carvalho Dantas.

Aos funcionários das instituições que foram importantes à prestação de informações para a conclusão deste trabalho: à UEA, UFAM, biblioteca do Museu Amazônico - UFAM SNPH, Capitania dos Portos, PETROBRAS S/A, PETROBRAS DISTRIBUIDORA, ARSAM/AM, Porto de Manaus, dentre outras, cujos funcionários se dispõem a compartilhar seus conhecimentos e a atender com atenção os pesquisadores.

"Dedico este trabalho aos meus pais João Batista Medeiros e Esther da Silva Medeiros (em memória), à família, irmãos, amigos e professores que me ajudaram em sua conclusão."

RESUMO

A presente dissertação trata do importante papel do transporte fluvial e da estrutura portuária no Estado do Amazonas/Brasil sob a ótica do Direito Ambiental. As características naturais da região amazônica influenciam a vocação natural para o uso do transporte fluvial em maior escala que os demais modais de transportes. A existência ou não de meios para locomoção pelos rios da região amazônica, as condições de navegabilidade dos mesmos, os produtos economicamente valiosos das florestas (madeira, borracha, minérios, pescado, caça), são importantes fatores que determinam o grau de desenvolvimento econômico da maioria das cidades no Estado do Amazonas. Desde o início da efetiva ocupação pelos portugueses no século XVII, a navegação fluvial interior sempre teve destaque como o principal meio de escoamento de produção e de deslocamento de pessoas, permanecendo até hoje como o meio de transporte mais importante da região. Por isto, o trabalho demonstra a importância do transporte fluvial para determinar o grau de facilidade/dificuldade de locomoção e a comunicação entre as pessoas, o acesso a bens de consumo já que as trocas comerciais são realizadas por embarcações em sua maioria, o acesso à energia elétrica por meio do biodiesel, o acesso à educação e justiça, e, enfim a relação entre este meio de transporte e da atividade portuária como meio de garantir o desenvolvimento econômico sustentável - respeitando as características naturais da região e com observação e respeito ao exercício de liberdades fundamentais como o direito de ir e vir, o direito à intimidade e segurança quando da utilização de transportes.

Palavras chave: Dignidade da Pessoa Humana. Transporte Fluvial - Amazônia.

ABSTRACT

This dissertation presents the important role of river transport and port infrastructure in the State of Amazonas, Brazil from the perspective of Environmental Law. The natural characteristics of the Amazon region influence the natural vocation for the use of river transport on a larger scale than the others. The existence or not of means of locomotion by the rivers of the Amazon region, the seaworthiness of them, the economically valuable forest products (wood, rubber, minerals, fish, hunting), are important factors that determine the degree of economic development Most cities in the state of Amazonas. Since the start of actual occupation by the Portuguese in the seventeenth century, inland-waterway has always been highlighted as a major means of production and people displacement, remaining today as the most important means of transport in the region. Therefore, this work demonstrates the importance of river transport to determine the degree of ease / difficulty of transportation and communication between people, access to consumer goods as trade is conducted by vessels in most cases, access to energy power by biodiesel, access to education and justice, and finally the relationship between this means of transport and port activity as a means of ensuring sustainable economic development - while respecting the natural characteristics of the region and with observation and concern the exercise of fundamental freedoms as the right to come and with dignity.and security in this means of transportaion.

Key-words: Human Dignity. River Transport - Amazon.

LISTA DE SIGLAS

ANTAQ Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARSAM Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas
CAP Conselho de Autoridade Portuária
CBO Código Brasileiro de Ocupações
CF Constituição Federal
CONAMA Conselho Nacional do Meio Ambiente
DNIT Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
D.N.C Departamento Nacional de Combustíveis
EIA Estudo de Impacto Ambiental
EIV Estudo de Impacto de Vizinhança
IBAMA Instituto brasileiro do meio ambiente e dos recursos naturais renováveis
IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMO Internacional Maritime Organization
OGMO Órgão Gestor de Mão de obra
GEMPO Grupo Executivo de Modernização dos Portos
IPHAN Instituto de Proteção ao Patrimônio Histórico Nacional
MARPOL 73/78 Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios
(International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by
the Protocol of 1978/ abreviação de “Marine Pollution”)
NORMAM Norma da Autoridade Marítima
NORMAM-20 Normas da Autoridade Marítima para Gerenciamento de Água de Lastro de
Navios
NORMAM-23 Normas da Autoridade Marítima para Controle de Sistema Anticustrantes
Danosos em Embarcações
MMA Ministério do Meio Ambiente
PEGC Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro
PDZ Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto
PIM Pólo Industrial de Manaus
PIMOP Plano Integrado de Modernização Portuária
PMGC Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro
PNGC Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNMA Política Nacional dos Recursos do Meio Ambiente
PNRM Política Nacional dos Recursos do Mar
PNRH Política Nacional de Recursos Hídricos
PORTOBRAS Empresa de Portos do Brasil
PROAPS Programa de Arrendamento do Porto
RDS Reserva de desenvolvimento sustentável
REVAP Programa de Revitalização das Áreas Portuárias
RIMA Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente
RIVI Relatório de Impacto de Vizinhança
RTM Regulamento do Tráfico Marítimo
SEP/PR Secretaria de Portos da Presidência da República
SINIMA Sistema de Informação do Meio Ambiente
SISNAMA Sistema Nacional do Meio Ambiente
SNPH Superintendência Estadual de Navegação Portos e Hidrovias do Amazonas

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|--|----|
| Figura 1 Monumento – Abertura dos portos do Amazonas ao comércio mundial. | 22 |
| Figura 2 Roll-on roll-off “caboclo” | 29 |
| Quadro 1 os primeiros portos construídos no século XIX e início do século XX. | 38 |
| Quadro 2 As variáveis na configuração portuária | 39 |
| Figura 3 Porto de Manaus | 41 |
| Figura 4 Face ribeirinha de Manaus/ Bairro São Raimundo | 44 |
| Figura 5 Face ribeirinha de Manaus/ Bairro Educandos | 44 |
| Figura 6 Terminal de Santo Antônio do Içá | 45 |
| Figura 7 Terminal no Careiro da Várzea/ Amazonas | 46 |
| Figura 8 Acessibilidade na orla portuária do Careiro da Várzea/ Amazonas | 47 |
| Figura 9 Acessibilidade na orla portuária do Careiro da Várzea/ Amazonas | 48 |
| Quadro 3 Desmatamento necessário para implantação de cada modal de transporte | 52 |
| Quadro 4 Emissão de poluentes por modal de transporte | 52 |
| Quadro 5 Parâmetros de comparação entre modais de transportes | 53 |
| Quadro 6 Custos sócio- ambientais de transportes (Inclui acidentes, poluição atmosférica e sonora, consumo de espaço e água) | 53 |

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 11 |
| 2 A NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA | 16 |
| 2.1 BACIA HIDROGRÁFICA AMAZÔNICA | 16 |
| 2.2 INÍCIO DA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA | 19 |
| 2.2.1 Navegação a vapor na região amazônica: prosperidade e conhecimento dos principais rios | 20 |
| 2.3 AS EMBARCAÇÕES | 23 |
| 2.4 SISTEMA ATUAL DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO AMAZONAS | 26 |
| 3 OS PORTOS E O DESENVOLVIMENTO | 36 |
| 3.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE A ATIVIDADE PORTUÁRIA MODERNA | 37 |
| 3.2 COMENTÁRIOS À LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA E OS PORTOS NO AMAZONAS | 40 |
| 3.2.1 Portos no interior do Estado do Amazonas | 45 |
| 4 DIREITO AMBIENTAL, DIREITO PORTUÁRIO, NAVEGAÇÃO FLUVIAL E OS PORTOS NA AMAZÔNIA | 55 |
| 4.1 PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E MEIO DE TRANSPORTE ADEQUADO NA REGIÃO AMAZÔNICA | 58 |
| 5 CONCLUSÃO | 75 |
| REFERÊNCIAS | 81 |
| ANEXOS | 94 |

1 INTRODUÇÃO

O tema da presente dissertação é o transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia.

Trata-se de um assunto com bastante relevância social para os amazônidas, pouco estudado e debatido pela sociedade e nas academias até o momento, o que se constata da observação do fato de que ainda não foi implementada a regulamentação da navegação no Estado do Amazonas, ainda que o mesmo tenha dimensões continentais e abrigue a maior parte da Bacia Hidrográfica Amazônica. Temas como o transporte fluvial e a dignidade humana, trabalho do hidroviário, a poluição hídrica causada por embarcações, tecnologia de embarcações regionais, navegação fluvial, sistema portuário na Amazônia vs. desenvolvimento sustentável tem sido apresentados como temas centrais e secundários de diversas dissertações de Mestrado no Programa de Pós Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas e em outras instituições do Estado.

Apesar de o Estado do Amazonas abrigar a maior parte da maior bacia hidrográfica do mundo, a estrutura portuária local ainda não alcançou condições mínimas que viabilizem o direito de ir e vir da população, principalmente as do interior do Estado, de maneira segura e com conforto. As embarcações são o principal meio de transporte na maioria das comunidades do interior do estado do Amazonas, mas, em uma análise simples, o que se nota é a ausência de condições mínimas para atracação e permanência de embarcações nestas comunidades, tanto as próximas quanto as mais afastadas de Manaus, a capital amazonense.

Além dos portos localizados em Manaus, no decorrer da pesquisa foram realizadas visitas em alguns destes municípios como o Distrito do Cacau Pirêra no município de Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Careiro da Várzea, Tabatinga, Parintins e Coari. Estas visitas oportunizaram a observação da dinâmica do transporte na cidade e do próprio meio ambiente amazônico naquele período do ano, das condições de atracação das embarcações, as condições para embarque e desembarque de passageiros e carga e descarga de mercadorias (na grande maioria dos casos não há nenhum tipo de separação – o mesmo píer, balsa, “portinho” ou estrutura utilizada como porto serve tanto para embarque e desembarque de pessoas quanto carga e descarga de mercadorias – a figura 06 do Terminal Portuário de Santo Antônio do Içá é um exemplo). Nacionalmente, foram realizadas visitas para observação ao Porto de Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ, Macaé/RJ, Porto Alegre/RS (porto fluvial como em Manaus), Salvador/BA, interior de Sergipe e Rio Grande do Norte. Destaca-se a participação

no I Congresso de Navegação e Logística na Amazônia (2008) realizado em Manaus pela Universidade Católica de Santos (Unisantos) e pelo Instituto de Estudos Marítimos (IEM) / Santos em parceria com a Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e o II Congresso de Direito Marítimo e Portuário (2010), realizado pela Unisantos, na cidade de Santos/SP.

Considerando o cenário acima descrito, o presente trabalho objetiva demonstrar o papel do transporte fluvial na vida dos habitantes da região amazônica e as mudanças que adviriam com a construção de uma estrutura portuária mais humana que atendesse à toda população deste Estado independentemente da cidade onde esta habita. A idéia inicial da pesquisa foi aprimorada com a ajuda da Banca Examinadora do projeto de dissertação, assumindo uma face descritiva e analítica da questão portuária e o papel do transporte fluvial na Amazônia, mais especificamente no Estado do Amazonas, tendo sido abandonada a idéia primária de abranger perspectivas de proposta de políticas públicas para modernização da atividade portuária e de maior desenvolvimento do transporte fluvial no Estado do Amazonas. O trabalho também não apresentará estudo de caso de uma cidade específica, porém tratará de temas e características aplicáveis à dinâmica portuária estadual como um todo.

Por isto, o direito portuário, direito marítimo e o transporte fluvial, bem como temas relacionados, serão tratados como assuntos dinâmicos, característica essencial da atividade que eles alavancam, sendo as principais: o transporte de pessoas e mercadorias. Sempre em grande expansão no que tange a investimentos e desenvolvimento tecnológico, o transporte aquaviário juntamente com as atividades a ele relacionadas é o principal responsável pelo comércio internacional de mercadorias.

A atividade portuária, o comércio internacional e interregional, trabalho do aquaviário (que engloba o trabalhador fluviário), o trabalho portuário são atividades de grande relevância, tanto é que o Brasil não só ratificou a Convenção nº 178 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que trata do trabalho marítimo, como recentemente o Ministério do Trabalho e Emprego criou uma comissão tripartite para acompanhar observância ou não do cumprimento das condições de trabalho estabelecidas pela Convenção acima citada, por meio da Portaria nº 2.242, de 14 de setembro de 2010.

Conforme pesquisa tendo por base estudo da legislação aplicada ao Direito Marítimo e Portuário (BOTELHO, 2007), nota-se que desde a abertura dos portos brasileiros a países que não Portugal vem sendo produzida legislação no que concerne à exploração e modernização dos portos brasileiros, porém apesar de passados quase 200 anos, o divisor de tempo entre o antigo e o novo Direito Portuário encontra na edição da Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993 – a Lei dos Portos.

Em relação à quantidade, a produção literária específica em termos de Direito Portuário no Brasil ainda está em desenvolvimento, a pesquisa realizada revela destaque para a produção relacionada ao meio ambiente do trabalho portuário e condições de trabalho nos portos brasileiros. Mas a questão portuária em si e o seu estudo sempre tiveram papel estratégico nas preocupações ligadas ao desenvolvimento sócio-econômico das cidades brasileiras, em especial a cidade de Manaus. Pelo fato de os portos serem a “porta de entrada ou cartões postais” de muitas cidades, estes sempre foram tratados em conjunto com assuntos como arquitetura e urbanismo, saneamento básico, condições habitacionais da população que reside em seu entorno, transporte, logística – todos eles ligados direta e indiretamente com o Direito Ambiental, sendo relativamente atual o estudo sistemático neste campo do saber jurídico.

Segundo doutrina formulada por Luis César Pasold somado a estudos mais recentes feitos por Castro Junior. (2010), o Direito Portuário é ramo do Direito que se relaciona intrinsecamente com vários outros ramos do deste, sobretudo o Direito Ambiental. Todos os portos brasileiros encontram-se em locais atualmente protegidos por leis ambientais: os portos marítimos localizam-se em área de marinha e tanto estes quantos os portos fluviais da Amazônia encontram-se em área de preservação permanente (APP), vez que todos eles estão ao longo dos rios e dos cursos d’água segundo art. 1º combinado com art. 2º do Código Florestal Brasileiro, Lei nº 4.771 de 15 de setembro de 1965; o Estado do Amazonas possui a particularidade de rios com grande extensão, interestaduais e internacionais, daí a complexidade da navegação e instalação de portos na região.

O trabalho também apresenta, de maneira descritiva, a situação atual da regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária baseada em um estudo feito por Souza Junior (2008) isto porque, principalmente a partir da década de 1990, o país vem passando por diversas mudanças como a edição da Lei dos Portos - SEP, a criação da Secretaria Especial dos Portos em nível federal e, no Estado do Amazonas, pode-se citar a celebração de convênio que passa a administração dos portos da União para o Estado e este, por meio de licitação, arrenda o Porto de Manaus a duas empresas privadas a Estação Hidroviária do Amazonas (EHA) e a Empresa de Revitalização do Porto de Manaus (ERPM). Tudo isto demonstra uma profunda redefinição da atuação administrativa do Estado em relação aos portos brasileiros, o que não é diferente no Porto de Manaus. O Ministério dos Transportes, através da Portaria nº200, publicada no Diário Oficial da República Federativa do Brasil de 06 de agosto de 2010 traz a revogação do convênio que delegou a administração dos portos de Manaus, Parintins, Coari, Tabatinga e Itacoatiara Amazonas da União para o

Estado do Amazonas, voltando a exercer o controle das atividades portuárias neste estado, como forma de viabilizar investimentos para modernização dos portos em virtude da Copa do Mundo de 2014 – apesar de uma portaria ministerial não ser o instrumento jurídico e legal apropriado para revogação do convênio acima descrito, clara é a preocupação do Poder Público com a situação da administração atual do Porto de Manaus e sua posição estratégica para o desenvolvimento do Estado do Amazonas, não apenas como parte da infra-estrutura de um evento como a Copa do Mundo.

O trabalho comentará o papel das agências reguladoras Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) no desenvolvimento de portos e do transporte aquaviário visando a demonstrar a importância destas agências e que mecanismos regulatórios eficientes podem garantir acesso universal e eficiência na qualidade dos serviços prestados nos portos brasileiros e, no Estado do Amazonas, a atuação das mesmas representa estruturação e sinalização de hidrovias, construção e revitalização de portos adaptados à realidade ambiental da Amazônia. No desenvolvimento do trabalho será analisada a necessidade de reestruturação portuária em todo o Estado do Amazonas e o seu papel para a garantia do desenvolvimento sustentável, com respeito à cultura e ao saber das comunidades e levando em consideração a relação diferenciada existente na Amazônia entre o homem e o rio em que ele “habita”, mais precisamente a relação entre portos, o direito ambiental, o desenvolvimento sustentável e a dignidade Humana.

O capítulo inicial da dissertação busca mostrar as principais características geográficas da Bacia Hidrográfica Amazônica, sua formação, os rios que a compõe e suas principais peculiaridades; a navegabilidade nestes rios e as características do sistema portuário na Amazônia, mais precisamente no Estado do Amazonas.

O segundo capítulo mostrará os portos fluviais da Amazônia e sua importância como agente impulsionador do comércio nacional e internacional de produtos brasileiros, do transporte de passageiros nesta região, seu papel como único meio de escoamento da produção de certas cidades amazônica, que contam apenas com o transporte fluvial. Nesta parte do trabalho será feita análise do porto mais importante do Estado do Amazonas em cada ciclo de desenvolvimento econômico (destacando o ciclo da borracha até a Zona Franca de Manaus), o Porto de Manaus, cuja área foi incorporada ao patrimônio histórico nacional pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Também serão analisados os principais portos do interior do Estado do Amazonas: Tabatinga, Coari, Manacapuru, Itacoatiara e Parintins à luz do Direito Ambiental e da sustentabilidade. Também tratará da

análise geral do porto, direito ambiental, sustentabilidade e dignidade humana. Este capítulo procura inicialmente avaliar a importância dos portos organizados, trazido pela Lei dos Portos – 8.360/1993 e a importância deste modelo para a atividade portuária brasileira. A atividade portuária brasileira, sem dúvida, tomou grande impulso no ano de 1808 com a promulgação, em 28 de janeiro de 1808 do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas de Portugal promovida pelo príncipe regente Dom João de Portugal. Porém, esta importante abertura comercial não se estendia aos rios da Amazônia, pois a abertura do Rio Amazonas e de seus principais afluentes à navegação internacional se deu apenas em 1866 através do Decreto Imperial nº 3749 de 07 de dezembro de 1866 por D. Pedro II. Decorridos mais de um século, em 1993, com a competência para administração dos portos sendo exercida pela União, surge a lei conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que será discutida e apresentada em seus pontos mais importantes, ligando-os com os preceitos da gestão ambiental portuária e obediência dos preceitos normativos do Direito Ambiental e o conceito de desenvolvimento sustentável.

O capítulo terceiro trata da dignidade da pessoa humana e outros princípios do Direito Ambiental, sobretudo o princípio da sustentabilidade das atividades econômicas aliado à organização das cidades, direito à comunicação e ao transporte, a garantia do direito de ir e vir que abrange hidrovias sinalizadas para garantia de boas condições de navegabilidade, instalações portuárias com condição de atracação de embarcações que garantam o abastecimento de gêneros de primeira necessidade e escoamento de produção, assistência à saúde, e demais serviços, dentre os quais os serviços judiciários.

O Estado do Amazonas vem ao longo dos anos presenciando um quadro de poucos recursos para investimento em estrutura de transportes e portos, em comparação com regiões do país mais desenvolvidas industrialmente e mais populosas. Logo, uma estrutura portuária mais organizada levaria à diminuição do estado de isolamento que representa um entrave ao desenvolvimento econômico na região Amazônica e impõe a uma parcela considerável de seus habitantes uma condição de menos favorecimento e de menos oportunidades de acesso a serviços essenciais para a sobrevivência, com destaque à violação do direito de ir e vir. Isto demonstra a importância de estudos e debates acerca da construção de portos e incentivo ao transporte fluvial, bem como outras vias de desenvolvimentos sustentável para esta região e, em especial, o Estado do Amazonas.

2 A NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA

O capítulo inicial do trabalho tem por finalidade a demonstração de alguns dos principais aspectos da navegação na Amazônia, especialmente no Estado do Amazonas. Inicia-se com a exposição das principais características geográficas da Bacia Hidrográfica Amazônica, a sua posição estratégica no Brasil e no mundo, o início da navegação a vapor na região e a importância da abertura do Rio Amazonas à navegação internacional relacionado ao desenvolvimento da produção e, ao final, busca-se demonstrar o quadro geral da navegação atual no Estado do Amazonas.

Esta parte do trabalho foi baseada principalmente em estudo realizado por Ferreira (2007) em seu estudo sobre a economia do Amazonas na República Velha. Neste é detalhada a formação do estado do Amazonas, a pressão internacional exercida principalmente pelos Estados Unidos para a abertura da navegação internacional nos rios da Amazônia brasileira, o jogo diplomático entre Brasil e os países que fazem fronteiras com o Estado do Amazonas para a feitura de acordos de navegação, as primeiras empresas de navegação a operarem na bacia Amazônica e finalmente a abertura à navegação internacional e seus reflexos na economia e no desenvolvimento da sociedade, que, demonstraremos que tem sua economia desenvolvida graças a investimentos, em sua maioria públicos, na navegação.

Posteriormente, é demonstrado a navegação antiga e a atual baseada em estudos Bittencourt (2001), Benchimol (1995) e Nogueira (1999) principalmente.

Apesar de não receber o volume de investimentos que o Estado do Amazonas requer, a navegação fluvial é ainda a principal responsável pelo escoamento da produção e da sobrevivência de muitos municípios, vilas, seringais, castanhais e outros centros de produção da Floresta Amazônica e, da própria capital amazonense em escala um pouco menor. Está totalmente ligada ao desenvolvimento econômico da região, sendo até hoje o principal meio de transporte desta região e, em algumas localidades, o transporte fluvial é o único responsável tanto pelas trocas comerciais, quanto pela locomoção de pessoas.

2.1 BACIA HIDROGRÁFICA AMAZÔNICA

O panorama da navegação interior demonstra a importância da cidade de Manaus como a maior drenadora dos fluxos da Amazônia Ocidental, tendo até mesmo regiões do Peru e da Colômbia sob sua influência. Demonstra também que apesar de uma série de cidades

possuírem aeroportos, os vínculos por via fluvial, não só com Manaus, mas com toda a Amazônia ainda prevalecem.

Seria impossível viver e produzir na Amazônia se a região não fosse dotada de meios de transporte e navegação, que permitissem o tráfego de pessoas e produtos. Felizmente, graças ao ciclo da borracha, foi possível investir na construção de infraestrutura de portos e na compra de embarcações que, partindo de Belém e Manaus, percorriam quase todos os rios da região, viabilizando, assim, a produção regional. Essa navegação fluvial complementava a função dos vapores de cabotagem e longo curso, que já se haviam implantado, através das grandes companhias inglesas, alemães e italianas, que faziam a ligação de longo curso de Manaus a Belém com Nova York, Liverpool, Havre, Leixões, Hamburgo, Gênova, e do Lloyd Brasileiro, na navegação de cabotagem para Fortaleza, Rio e Santos. (BENCHIMOL, 1995, p.3)

A Bacia Amazônica é a maior bacia fluvial do mundo, possui uma área de cerca de 7 milhões de km², abrangendo vários países da América do Sul: Peru (17%), Colômbia (5,8%), Equador (2,2%), Venezuela (0,7%), Guiana (0,2%), Bolívia (11%) e Brasil (63%). A maior parte da da Bacia Amazônica, cerca de 3,8 milhões de km², localiza-se no Brasil, abrangendo os estados do Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia, Mato Grosso, Pará e Amapá (ANA,2011).

O Rio Amazonas nasce na cordilheira dos Andes, no Peru. Possui 6.868 km, sendo que 3.165 km estão em território brasileiro. O rio é dividido em três partes: é chamado de rio Marañón nos países andinos, é chamado de rio Solimões ao entrar no Brasil e rio Amazonas ao receber as águas do Rio Negro em Manaus/Amazonas. Sua vazão média é da ordem de 109.000 m³/s e 290.000 m³/s na estação de chuvas. É um rio típico de planície, ele e muitos de seus afluentes são navegáveis durante o ano inteiro. A variação do nível do rio não afeta somente a mudança das rotas. Na inundação, que por um lado torna a navegação mais fluida, permitindo atalhos por furos e paranás¹, por outro as várzeas são completamente cobertas pelas águas o que impede o aproveitamento daquele que é um dos solos mais férteis da Amazônia. Com isso a produção, principalmente de hortaliças, fica bastante reduzida e realizada em pequenos canteiros suspensos para consumo próprio, diminuindo a mobilidade

¹ Furo é um braço de rio que liga dois rios, às vezes um lago a outro lago; muitas vezes um furo a outro furo, ou um afluente pelo montante da foz, ao curso em que deságua. Labirinto de canais verdejantes de florestas nas margens, que se comunicam, se ramificam ou se anastomosam, se cruzam, se repartem numa orgia de ramos e galhos fluviais. Certos furos no Amazonas imprimem a ilusão de que alguns afluentes têm duas, três, quatro e cinco bocas, daí os erros de muitos especialistas dizerem que este ou aquele tem muitas desaguadouros. (Moraes, Raimundo).

Paraná – Do tupi, semelhante ao mar. Na Amazônia significa braço de rio, caudaloso, separado deste por uma ilha. Braço de rio com saída pela montante e pela jusante no mesmo rio, constituído, em geral por uma ilha encostada a uma das margens continentais da bacia. Também há paranás rasgados entre ilhas.

Igarapés – Igara (canoa) pé (caminho) em língua indígena, pequenos rios que percorrem tanto a várzea quanto a terra firme.

dos ribeirinhos. Assim, este período significa para os armadores aquele em que há maior ociosidade das embarcações. Contudo, os finais de semana são sempre compensadores, visto que em função da proximidade de Manaus é sempre possível a realização de várias atividades.

A Bacia Amazônica é formada pelo rio Amazonas, rio principal, e seus afluentes. As nascentes destes afluentes estão situados nos dois hemisférios (no hemisfério norte e no hemisfério sul) e, devido a esse fato, o rio Amazonas tem dois períodos de chuvas, pois a época das chuvas é diferente no hemisfério norte e no hemisfério sul. Logo, o período de cheia (águas altas) e de vazante (águas baixas) não ocorre de forma coincidente no Estado do Amazonas. Esta dinâmica influencia diretamente na organização social dos moradores da região que se preparam de forma diferente para estes dois períodos – este fenômeno modifica significativamente a paisagem natural, cultural e econômica de um lugar, pois durante seis meses do ano as regiões de várzea principalmente ficam inundadas e nos outros seis meses tornam-se áreas férteis e produtivas.

A Região Hidrográfica Amazônica² é formada pela bacia hidrográfica do rio Amazonas, pelas bacias hidrográficas dos rios existentes na Ilha de Marajó, além das bacias hidrográficas dos rios situados no Estado do Amapá que deságuam no Atlântico Norte (Resolução CNRH n° 32, de 15 de outubro de 2003), perfazendo um total de 3.870.000 km². A população na Região Hidrográfica Amazônica, em 2000, era de 7.609.424 habitantes (4,5% da população do País) e a densidade demográfica de apenas 2,01 hab/km² – o Censo 2010 registra que a população da região Norte do país é de 15.484.929. As capitais Manaus/AM, Belém/PA, Rio Branco/AC, Porto Velho/RO, Boa Vista/RR, Macapá/AP, bem como os municípios de Santarém (PA) e Sinop (MT) são os centros urbanos que mais se destacam dentre os 304 municípios da Região Hidrográfica Amazônica.

² Disponível em: < www.ana.gov.br/pgMapA.asp>. Acesso em: 13 jan.2011.

2.2 INÍCIO DA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA

A ocupação da Amazônia pelos portugueses, se deu principalmente pela necessidade de defesa da região frente a outros países europeus, como o que ocorreu com a ocupação da foz do rio Amazonas, com a fundação da cidade de Belém em 1606.

A economia da Amazônia no período colonial era baseada na exportação, logo dependente do mercado internacional, e também dependente da navegação fluvial para o escoamento da produção das cidades do interior para as atuais cidades de Belém e Manaus. No início do século XVII, quando se iniciou efetivamente a ocupação portuguesa na região Amazônica, a primeira atividade economicamente vantajosa a ser explorada foi o extrativismo vegetal, pois foram identificados diversos produtos que poderiam ser comercializados, principalmente na Europa, como cravo, salsaparrilha e canela (as chamadas drogas do sertão); além dos produtos do reino animal como peixes e caças – a agricultura, por exemplo, não se mostrou economicamente rentável no início, mas ainda assim, existia o comércio advindo da cultura do café, cacau e arroz:

No vale amazônico os gêneros de atividades se reduzem praticamente a dois: penetrar a floresta ou os rios para colher os produtos ou capturar o peixe; e conduzir as embarcações que fazem todo o transporte e constituem o único meio de locomoção (MIRANDA NETO, 1979, p. 79).

Já no século XVIII, intensificaram-se as ações da colônia portuguesa sobre a Amazônia, sob o comando do ministro Marquês de Pombal (1750-1777), as mudanças na economia e produção visavam a ajudar a metrópole a superar a crise econômica e política por que vinha passando. Ferreira (2007, p.37 a 38) comenta que no plano político administrativo, Marquês de Pombal reformulou o Estado do Maranhão e Grão-Pará (1654-1751), que passou a chamar-se Estado do Grão-Pará e Maranhão, com transferência da sede de São Luís para Belém, e o Estado do Maranhão e Piauí, com sede em São Luís. A penetração para o interior da Amazônia foi reforçada com a criação da Capitania de São José do Rio Negro, com sede na vila de Barcelos, no Alto Rio Negro. No plano militar, seguindo o princípio militar de que quem domina a embocadura de um rio, domina o seu curso, foram estabelecidas fortificações ao longo dos principais rios amazônicos, muitas destas foram a origem de vilas e cidades. Para consolidar o controle da região a coroa portuguesa passou a incentivar viagens científicas pelos rios amazônicos.

As expedições acima foram importantes para descrição da realidade das vilas e pequenas cidades do Estado do Amazonas. As expedições realizadas na segunda metade do século XVIII, eram em sua maioria subvencionada pela província do Amazonas, que possuía interesse nas informações colhidas. Impulsionadas pela expansão, o desenvolvimento da produção e do comércio da borracha também houve expedições com financiamento unicamente particular, sem apoio governamental. Sobre estas expedições Loureiro (2007, p. 106) comenta que eram impulsionadas unicamente pelo Ciclo da Borracha no intuito do estabelecimento de seringais, nas bacias do Purus, Juruá Javari e Jutaí.

O mesmo autor, ao discorrer sobre as vantagens destas expedições afirma o seguinte:

A essa iniciativa particular, não registrada nos documentos oficiais, deveu-se a produção de milhares de toneladas de borracha nativa, o repovoamento das bacias citadas e incorporação definitiva ao Brasil, do Acre e do sul do Amazonas, num processo expansionista, que só terminaria com a entrada do Oriente, no mercado da borracha, ensejando um grande período de crise para a região amazônica, no início do século passado (LOUREIRO, 2007, p. 106).

2.2.1 Navegação a vapor na região amazônica: prosperidade e conhecimento dos principais rios.

Em 1850, a capitania de São José do Rio Negro, adquiriu autonomia político - administrativa com a criação da Província do Amazonas através da lei nº 582 em 05 de setembro 1850, quando deixou de ser mera repartição diretamente ligada a Belém. Neste mesmo ano, a Lei nº 586 de 06 de setembro de 1850, o Governo Imperial autoriza em águas do Amazonas e do Pará a navegação a vapor, assegurando a quem oferecesse melhores vantagens uma cláusula de privilégio exclusivo, garantindo-lhe a concessão por 30 anos e uma subvenção de 160 contos na 1ª Linha Manaus-Belém e na 2ª linha Manaus – Nauta (Peru), que foi concedido a Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá), que criou a Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas em 1852 e obteve o privilégio exclusivo de navegação pelo Decreto nº 1.037, de 10 de agosto de 1852. Em 1854, o decreto foi modificado obrigando a companhia a também fundar 12 colônias à margem do Rio Amazonas, tendo sido fundadas as colônias Itacoatiara e a colônia Mauá, apenas. Seguindo o mesmo objetivo de incentivo à navegação no Estado e de busca de autonomia econômica com receita própria, pela Lei nº 158 de 07 de outubro de 1866, o Presidente da Província estava autorizado a contratar a incorporação de uma companhia de navegação a vapor nos rios Madeira, Purus e Negro com isenção de impostos e outras subvenções, o que foi contratado com Alexandre Paulo de Brito Amorim.

Além de ser comprovadamente o maior rio do mundo (compreendendo desde sua nascente no Peru onde é chamado rio Marañon, rio Solimões ao entrar no Brasil e rio Amazonas após a confluência com o Rio Negro em Manaus/Amazonas), o rio Amazonas sempre possuiu importância geopolítica por permitir saída para o Oceano Atlântico aos países limítrofes como Bolívia, Peru, Colômbia e Venezuela. O início da navegação a vapor foi de grande importância para ampliar a capacidade de exportação da Amazônia, em particular a borracha até início do século XIX, bem como levou ao aumento de pressões externas para a abertura do rio Amazonas à navegação internacional pelo Brasil. A situação financeira da província ainda era frágil, apesar dos incentivos fiscais e subvenções do governo central, por isto os interesses internacionais aliaram-se aos locais, quando começou a se desenvolver a atividade de extração e exportação da borracha vegetal, mais vantajosa que as outras atividades ligadas ao extrativismo vegetal e animal praticadas na região. “A ausência de navegação direta torna-se o grande argumento provincial para justificar o fato de a Província do Amazonas não possuir, desde a sua criação em 1850, um maior grau de solidez econômica” (FERREIRA, 2007, p. 74).

Após pressões tanto internacionais quanto internas, e mesmo para evitar crises diplomáticas com os Estados Unidos principalmente, pelo Decreto nº 3.749, de 7 de dezembro de 1866, o Conselho de Estado do Brasil declarou o rio Amazonas aberto à navegação internacional até a fronteira com o Peru, com ressalva aos navios de guerra. Além disto, como medida de incentivo fiscal, a Assembléia Geral Legislativa baixou o Decreto nº 3.920, de 31 de julho de 1867, cujo art.40 determinava que as mercadorias importadas para a Província tivessem um abatimento de vinte por cento nos direitos de consumo.

Sobre a abertura da navegação do rio Amazonas Bittencourt, em sua obra *Navegação do Amazonas e Portos do Amazonas*, assim expressa a importância deste acontecimento:

Não hesitamos em afirmar que foi a navegação a vapor que tirou a Amazônia do marasmo em que vivia, dando oportunidade ao seu comércio de uma penetração mais vasta e rápida, ao mesmo tempo que fazendo conhecidos e em parte explorados os seus recursos naturais. Os rios da Amazônia valem por estradas abertas ao bem estar e à riqueza (BITTENCOURT, 2001, p.18).

Figura 01 Monumento – Abertura dos portos do Amazonas ao comércio mundial.



Fonte: Disponível em: < [http://i1.trekearth.com/photos/106940monumento .jpg](http://i1.trekearth.com/photos/106940monumento.jpg)>. Acesso em: 25 maio 2011.

O monumento acima foi erguido na praça São Sebastião, no centro da cidade de Manaus-Amazonas, em 1900. Com estilo neoclássico, foi concebido pelo escultor italiano Domênico de Angelis, feito em mármore. Juntamente com o Teatro Amazonas e a igreja de São Sebastião compõem os principais monumentos históricos do Largo de São Sebastião. Mário Ypiranga Monteiro registra como 05 de setembro de 1900 a provável data de inauguração oficial do Monumento de Abertura dos Portos do Amazonas ao Comércio Mundial (MONTEIRO apud MARTINIANO, 2007, p.5).

Antes da navegação a vapor ser uma atividade economicamente rentável e de suporte ao transporte dos produtos advindos principalmente do extrativismo na Amazônia, foram realizadas várias viagens, patrocinadas pelo governo provincial principalmente, para reconhecimentos dos rios. Os relatos destas expedições podem ser considerados ricas fontes de pesquisa, pois se registrava dados sobre a fauna, a flora, número de habitantes das cidades ao longo dos rios e em que consistia a base de sua economia, quantidade de tribos indígenas ao longo dos rios estudados e em que era baseada a sua produção quais eram ou não amigáveis à presença de populações não índias .

Loureiro (2007), em sua obra *O Amazonas na Época Imperial*, ao tratar do movimento expansionista amazonense das páginas 97 a 103 comenta que as viagens realizadas na segunda metade do século XIX partindo de Manaus, inicialmente por canoas e depois em

barcos a vapor, foram importantes para conhecer a hidrografia e desenhar-se o mapa dos rios - descobrir a ligação entre o Rio Purus e Rio Madeira, por exemplo, definir as fronteiras brasileiras sobre esta região Amazônica, realizar descrições de modo a alertar futuros navegadores sobre os trechos de rios que ofereciam perigo à navegação - como os trechos encachoeirados, descrever as condições de navegabilidade dos rios das diferentes regiões do Estado do Amazonas, registro de afluentes de rios mais conhecidos da bacia hidrográfica como o Negro, Purus e Madeira.

Data de 1852, o início das primeiras expedições e comissões, que começaram a sair da cidade da Barra, primeiro de canoa e depois em barcos a vapor, com o objetivo de estudaram rios abandonados, como o Solimões, o Negro e o Madeira, e outros desconhecidos, o Purus o Juruá, o Abacaxis e o Japurá. Este movimento expansionista resultou na afirmação da presença brasileira sobre extensíssimos territórios inexplorados, envolvendo fatos esquecidos pela Historiografia Brasileira (LOUREIRO, 2007, p. 98).

Um bom exemplo seriam as expedições que saindo de Manaus, tinham o objetivo de estudo e observação do Rio Negro e seus afluentes e do Rio Purus - que já possuía produção extrativista advinda das drogas do sertão, cuja região depois se tornou uma das maiores produtoras de borracha do Estado devido à grande concentração de *Hevea brasiliensis* (seringueira) na área abrangida por este rio.

Foi justamente no período acima descrito (segunda metade do século XIX) que as expedições organizadas para reconhecimento mais aprofundado dos rios amazônicos estavam ligadas ao interesse de se descobrir e catalogar as áreas já produtoras de borracha, bem como aquelas com potencial para a produção, pois esta se tornaria, no início do início do século XX, o principal produto de exportação do Estado do Amazonas.

2.3 AS EMBARCAÇÕES

No início da ocupação portuguesa da Amazônia se deu para assegurar a proteção contra as tentativas de ocupação por países estrangeiros. A partir do século XVIII, intensifica-se o comércio de produtos principalmente de origem extrativa com a Europa. As embarcações que vinham do interior para os portos de Belém e Manaus eram constituídas exclusivamente por canoas e ubás (NAZARÉ, 1990, p. 247).

Na obra Navegação e Transporte na Amazônia (BENCHIMOL, 1995), das páginas 10 a 14, é apresentada a importância dos “práticos” para a navegação nos rios amazônicos, pois estes com seu conhecimento sobre as características dos rios advindos da experiência pessoal,

ajudavam a proporcionar a navegação com segurança. Trata também da classificação dos barcos que viajavam pela Amazônia no início da navegação a vapor:

A classificação regional dos barcos dependia do tamanho, das acomodações, do destino e das distâncias. O povo os distinguiu bem segundo a sua categoria e classe: paquetes, vaticanos, gaiolas e chatas (BENCHIMOL, 1995, p. 10)

Baseado no estudo apresentado na obra acima, apresenta-se a classificação dos quatro tipos embarcações mais utilizadas nos rios amazônicos no final do século XIX e início do século XX:

a) **Os paquetes**, também chamados transatlânticos, destinavam-se ao transporte e viagem de longo curso, ligando os portos de Manaus e Belém com New York (EUA), Liverpool (Inglaterra), Le Havre, Hamburg (Alemanha), Leixões (Portugal), Marseille (França) e Gênova (Itália), e de grande cabotagem nas linhas do Lloyde, da Costeira e dos Itas das cidades amazônicas para os portos do Nordeste, Rio de Janeiro, São Paulo (Brasil), Montevideu (Uruguai) e Buenos Aires (Argentina). Os paquetes eram os responsáveis pelo transporte das importações do exterior de vinho, whisky, champagne, “bagaceira”, vinagre, alimentos, verduras; e os navios de cabotagem do sul do país traziam álcool, cachaça, alfafa, açúcar, tecidos. Na viagem de volta, os paquetes levavam de Manaus e Belém para Nova York, Liverpool, Hamburg e Leixões, borracha fina e entrefina, sernambi, caucho, copaíba, sorva, castanha, guaraná, couros verdes e secos, madeira, balata, etc. Para o sul do país levavam pirarucu, piaçava, mixira, couros, sebo, cacau, madeiras, cuias decoradas, chifres de gado etc. Os Paquetes também eram o meio de transporte dos seringalistas, aviadores, comerciantes, coronéis, políticos e estudantes das famílias abastadas, que viajavam para o exterior a negócios, férias, estudos e vistas a familiares. (grifo nosso)

A navegação fluvial na Amazônia era praticada por navios de diferentes tamanhos, toneladas e capacidade de carga. A maior parte deles eram construídos nos estaleiros da Inglaterra, Alemanha, França, Holanda, Dinamarca e Estados Unidos. Já os menores, como lanchas, batelões e alvarengas eram montados e construídos nos estaleiros de Belém, Manaus, Santarém e outras cidades do interior da Amazônia, onde haviam artesões e carpinteiros navais com excelente habilidade para construir os chamados “barcos regionais” ou “motores de linha e recreio”;

b) **Os vaticanos** eram os de maior porte, com mais capacidade de carga, maior calado, destinado a viagens ao longo da calha central do rio Amazonas/Solimões, ou durante as cheias e enchentes em alguns rios da borracha: Tocantins, Xingu, Tapajós, Madeira, Purus, Juruá,

Javari, Japurá, Negro. Durante a vazante, pelo seu calado, acima de 10 pés, não tinham como vencer as águas rasas, praias e pedras dos altos rios. Dado o seu tamanho, diz Arthur Reis) eram chamados de “vaticanos” porque apresentavam porte nobre, linhas senhoriais, lembrando a grandiosidade da residência papal.(REIS, apud BENCHIMOL, 1995, p. 12);(grifo nosso).

c) Os gaiolas eram vapores menores, destinados a viajar naqueles rios menos profundos; não tinham grande capacidade de carga. Eram assim chamados por serem menores, mais baratos e bem fechados e, por isso, eram preferidos pelos armadores particulares, que não dispunham de subvenções e subsídios, como os navios da Amazon River. (grifo nosso).

d) As chatas eram úteis, sobremaneira, quando a navegação tornava-se extremamente difícil durante as secas, quando os rios se estreitam, descobrem as praias e as pedras. Somente os barcos de fundo chato, calado de 3 a 5 pés, são capazes de vencer as corredeiras e meandros, furos e paranás: esses navios foram apelidados pelo povo marinho e ribeirinho de “chatas” e “chatinhas”, porque eram capazes de navegar em situações difíceis e perigosas, com a ajuda dos famosos “práticos”. (grifo nosso).

Uma das razões para os altos custos dos fretes e necessidade de subsídios à navegação na Amazônia era o perigo da navegação. Havendo necessidade de sinalização dos trechos mais perigosos dos rios.

Muitas vilas e povoados não existiriam caso não houvesse a presença mensal das embarcações em seus portos, freqüente e pontual nas chegadas e saídas. Essas pequenas cidades do interior existiam e sobreviviam porque eram abastecidos por esses barcos e navios, que escoavam a sua produção e transportavam os seus passageiros. Muitos desses portos de lenha, que eram postos de biomassa para abastecer as caldeiras desses navios, se transformaram depois em vilas e cidades. Outros cresceram, melhoraram os seus trapiches, criaram portos e armazéns para facilitar a atracação, carga e descarga. Alguns desapareceram para sempre, vencidos pelo diesel, querosene e gasolina.

Bittencourt (2007) destaca como um grande problema enfrentado pela população ribeirinha os atrasos das embarcações. Já Benchimol (1995) destaca que era bem conhecida a pontualidade nas chegadas e saídas dos gaiolas, chatas e vaticanos da Amazon River e dos outros armadores. Cita que em cláusula contratual, a companhia inglesa era obrigada a pagar uma multa de cem mil reis a trezentos mil reis (equivalente a 20 libras esterlinas da época e 989 libras esterlinas de 1992), por prazo de doze horas que exceder da hora fixada para a saída do vapor dos portos iniciais e respectivas escalas. Se a viagem começada não fosse

concluída, a multa era de um conto a dois contos de reis (133 libras esterlinas de 1912 e 6.594 libras esterlinas de 1992), além da perda da subvenção.

Enquanto essas companhias operaram os rios da Amazônia fervilhavam de atividade produtiva, com abertura de novos seringais, estradas e assentamento de colonos; e nas vilas, povoados e cidades a sensação do isolamento desapareciam com a chegada dos gaiolas e navios. Eles eram mensageiros da carta postal, da conta-de-venda, do pedido de mercadoria, da receita médica, do medicamento para salvar a vida, do policial para impor a ordem, do juiz e do promotor para fazer a justiça, da professorinha rural para ensinar as crianças, do deputado e do político caramuri (fruta bissexta) que visitava os currais de eleitores dos coronéis nas vésperas de eleições, no transporte de passageiros e cargas. Era a vida dessas comunidades que se mantinha e se renovava a cada apito do vapor, anunciando a sua chegada e atracação. Quando esse transporte fracassou ou diminuiu a frequência pelos altos custos dos fretes que a borracha desvalorizada não podia mais pagar, os ritmos de suas viagens foram caindo e sendo suprimidos. Vilas, povoados, seringais e castanhais passaram a morrer por inanição e isolamento. Terminava a bonança e começava, para o interior, a tempestade dos anos sem fim da tristeza, mesmice, preguiça, abandono e solidão. Deixando como lembrança, no coração e nas entranhas das caboclas do beiradão, as saudades, os romances e os curumins “dos marinheiros de bordo”. (BENCHIMOL, 1995, p. 16)

O mais importante dessa análise preliminar é a importância do transporte fluvial e necessidade de os serviços serem prestados de forma que não atentem contra a dignidade de seus usuários, o que inclui segurança na navegação e acessibilidade para embarque e desembarque nos portos. Atualmente, ainda hoje, existem casos de barcos de transportes regionais, os recreios, chegam a ir a pique devido à superlotação, o que em parte demonstra a dificuldade encontrada pela Capitania dos Portos em fiscalizar todas as embarcações que navegam pelos rios da Amazônia.

2.4 SISTEMA ATUAL DE NAVEGAÇÃO NO ESTADO DO AMAZONAS

Uma das características do sistema de transporte moderno é a intermodalidade, ou seja, a utilização organizada e integrada dos diferentes meios de transportes visando à circulação rápida, economicamente e ambientalmente sustentável de mercadorias e pessoas. Como já citado no presente trabalho na região Amazônica, principalmente no Estado do Amazonas, o transporte fluvial é ainda hoje o mais utilizado e o mais importante tanto para o transporte de cargas quanto de passageiros.

Por questão de ausência de infra-estrutura que contemple o transporte ferroviário, no Estado do Amazonas não há, por exemplo, a integração do transporte rodoviário com o ferroviário para a dinamização da logística de escoamento da produção industrial e agrícola. Diferentemente do que ocorre com o transporte fluvial e rodoviário (que existe e vem se

desenvolvendo, ainda que em escala menor de utilização se comparada a outros Estados da federação); do transporte fluvial e aeroviário, com o modal rodoviário e o aeroviário (ainda que tenha custo mais alto, porém há compensação em relação à rapidez com que os produtos industrializados da Zona Franca de Manaus chegam aos mercados consumidores, em geral da região Sudeste do país, com destaque para o Estado de São Paulo).

Em todos os modais utilizados para viabilização dos transportes neste Estado, há a necessidade de adaptação às características naturais da região para que funcione de maneira eficaz. Uma das primeiras características a serem analisadas é o tamanho da região, que exige que sejam percorrida longas distâncias para locomoção de uma cidade a outra e dias de viagem em barco comum para se percorrer cidades que se localizam no mesmo rio ou em rios diferentes, como é o caso da cidade de Manaus até Tabatinga (no capítulo anterior foi demonstrado que as primeiras empresas de navegação atuaram nesta região, além do lucro que a atividade traria, iniciaram a atividade por conta de subsídios oferecidos pelo governo central e provincial), fatores naturais como clima, regime pluviométrico, períodos de cheia e de vazante dos rios – este último como um dos pontos fundamentais a serem considerados, pois interferem, na navegação, escoamento da produção agropecuária, abastecimento e até na vida social dos moradores de muitas cidades amazonenses.

No artigo “A questão de transportes na Amazônia”, publicado em 1990, Nazaré (1990) analisa a situação dos transportes nos diferentes modais na região Amazônica, chamando a atenção ao fato de que as características naturais da região devem sempre ser levadas em consideração antes de qualquer ação para o desenvolvimento da região e do setor de transportes:

A observação sobre a problemática do sistema viário amazônico leva desde logo a ter em linha de raciocínio os elementos naturais. Solo, clima, tamanho do território e fenômenos hidrológicos, dão diurna e permanentemente a medida do seu condicionamento. Sua característica demográfica completa o conjunto de fatores realmente adversos para a formulação de procedimentos eficazes. No modal rodoviário, a textura do solo e o regime pluviométrico se aliam a procedimentos técnicos inadequados que se insiste em aplicar no Norte, do mesmo modo que se faz no sul ou no Nordeste. No hidroviário, o regime das águas e a sinuosidade dos rios se aliam a inadequação técnica da engenharia de portos e ancoradouros. A massificação das atividades econômicas sujeitas ao regime de safras ou a simples coleta extrativa, profundamente vinculados às condições mesológicas, completam o quadro de vicissitudes que a ação do homem pouco fez para assimilar e a elas se adaptar (NAZARÉ, 1990, p. 250).

Analisando a divulgação do resultado do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2010³, temos que da população brasileira é de 185.712.713 habitantes, com apenas 15.484.929 habitantes concentrados na maior região do país, a região Norte. O Estado do Amazonas, maior estado do Brasil em território, possui 3.350.773 habitantes, equivalentes a 1,8% da população total brasileira, com mais da metade desta população vivendo na cidade de Manaus, ou seja, 1.802.525. Logo, o mercado consumidor é uma importante variável a ser considerada quando se trata do estudo da estrutura de transporte no Estado do Amazonas, pois a densidade populacional é baixa ou baixíssima quando se trata das cidades do interior do Estado do Amazonas e, dentre estas, as de maior população absoluta concentram-se ao longo dos rios Solimões (município de Coari, Tefé e Tabatinga com 75.909, 61.399, 52.279 habitantes respectivamente) e rio Amazonas (municípios de Parintins, Itacoatiara e Manacapuru com 102.066, 86.840, 85.144). Devido a sua população e importância econômica e geopolítica, cinco destas cidades possuem portos públicos oficiais sob a competência administrativa da União, delegada ao Estado do Amazonas através da Superintendência Estadual de Navegação Portos e Hidrovias do Amazonas (SNPH), são eles: Tabatinga, Coari, Manacapuru, Itacoatiara e Parintins, o que, apesar das dificuldades comuns da navegação na região amazônica, influencia positivamente na comunicação, trocas comerciais e exercício do direito de ir e vir das populações residentes neste município.

Apenas demonstrando que o fluxo da navegação é mais intenso onde a população é mais concentrada, a região conhecida como “Baixo Amazonas” (parte do rio Amazonas mais ao leste do Estado do Amazonas em direção ao estado do Pará) é a que possui maior tráfego de navegação fluvial, também por ser o rio de ligação entre as duas maiores e mais importantes economicamente cidades da Amazônia brasileira, Manaus e Belém.

Há uma ligação direta entre o fluxo da navegação e as regiões mais ou menos habitadas do Estado do Amazonas, as cidades da bacia do Rio Solimões, por exemplo, são atendidas principalmente pela linha da região conhecida como Alto Solimões, que vai até a cidade de Tabatinga, na tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru. Esta linha atende inúmeras cidades ao longo do Rio Solimões, além de ser importante entreposto de cargas e de passageiros para o Peru e Colômbia.

Em relação ao transporte fluvial de cargas no Estado do Amazonas, tem-se que o desenvolvimento do setor se deu pelas empresas privadas com incentivos do Estado, sendo

³Disponível em:< http://www.ibge.gov.br/censo2010/dados_divulgados/index.php?uf> Acesso em: 26 jan.2011

uma necessidade maior a partir do início dos projetos minero-metalúrgico, e construção de estradas na Amazônia de modo geral.

No Estado do Amazonas, a necessidade deste tipo de transporte iniciou efetivamente no Ciclo de maior produção da borracha – havendo período de declínio, mas se intensificou com a implantação da Zona Franca de Manaus e criação da área do distrito industrial na cidade de Manaus.

Com a criação da Zona Franca de Manaus em 1967, a cargo do Ministério do Interior e da Suframa (Superintendência da Zona Franca de Manaus), a geração de cargas tornou a cidade de Manaus um mercado atrativo para as companhias de transporte, pois a produção visava à produção de artigos para serem consumidos no Centro – Sul do país, concentrando a quase totalidade da produção nacional de eletroeletrônicos e sendo as indústrias aí instaladas usufrutuárias de inúmeros benefícios fiscais, concedidos tanto pelo governo federal e pelo governo estadual. Esta situação abriu espaço para a expansão da frota fluvial com o surgimento de inúmeras empresas para atuar no transporte tanto pelo rio Amazonas quanto no rio Madeira, ligando Manaus a Belém e Porto Velho, havendo a tendência à utilização de maiores balsas e empurradores.

O modelo de navio roll-on roll-off é um cargueiro com enormes proporções utilizados para transporte de containers em navios. Tem como principal característica permitir que automóveis e outros veículos entrem e saiam do navio por seus próprios meios.

Figura 02 Roll-on roll-off “caboclo”



Fonte: Disponível em: < http://2.bp.blogspot.com/_vij3PT15nvc/TRo6iBW-M5I>.
Acesso em: 25 out.2011.

Em uma adaptação a este tipo de transporte, nos rios amazônicos tem-se o transporte de carretas, via balsas de fundo chato, proa lançada e baixo calado conhecido como “ro-ro caboclo”. Estas carretas transportam tanto cargas perecíveis quanto não perecíveis e, ao chegar no ponto de transbordo continua a viagem por rodovias, é o caso de produtos eletrônicos produzidos na Zona Franca de Manaus que viajam da cidade de Manaus, via rio Madeira, até Porto Velho, e desta cidade seguem para São Paulo por rodovias.

Para Nogueira trata-se de uma alternativa de transporte rodofluvial, uma adaptação do modelo internacional de roll-on roll-off:

A alternativa rodofluvial começa a ganhar dimensão a partir da década de 80. A adaptação do modelo internacional de roll-on roll-off, transporte de containeres em navios, carga unitizada, sem a necessidade de grande número de carregadores, como exige a carga solta, para a Amazônia com o nome de ro-ro caboclo constitui-se em colocar caminhões e carretas sobre um comboio de balsas impulsionadas por um barco potente, denominado empurrador. Como no início da exploração dessa modalidade de transportar, as balsas apresentavam dimensões reduzidas (aproximadamente 300t, pois atendiam a outras necessidades), comportando em média 12 carretas, era comum ver navegar comboios de até 3 balsas articuladas. A evolução deste sistema, engrenado com produção industrial e o abastecimento crescente de Manaus, conduziu a uma constante procura da melhoria dos serviços prestados aos clientes, principalmente à indústria, que se traduz na redução do tempo de percurso entre Manaus e Belém ou Porto Velho. Pode-se dizer, também que foi o melhor período para os estaleiros locais. (NOGUEIRA, 1999, p.81).

A fiscalização deste tipo de transporte interestadual e internacional é feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A resolução nº 1.558- ANTAQ de 11 de dezembro de 2009, segundo art. 1º, tem por objeto estabelecer critérios e procedimentos para a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. O art. 2º, inciso I, da resolução acima traz a definição de navegação interior de percurso longitudinal:

I – navegação interior de percurso longitudinal: a realizada ao longo de rios, lagos e canais, em percurso interestadual ou internacional, entre portos dos Estados da Federação e entre o Brasil e os países vizinhos, quando portos nacionais e internacionais integrem vias fluviais comuns;

O transporte de petróleo e seus derivados também é de suma importância para o Estado do Amazonas. Devido ao fato de o Estado ser tanto produtor, quanto possuir refinaria para beneficiamento do petróleo, o transporte intermunicipal e interestadual de petróleo e seus derivados é de grande importância não só para a economia quanto para o desenvolvimento social das cidades, variando a escala de dependência destas em relação ao transporte fluvial para acesso de produtos derivados do petróleo (gasolina e óleo diesel em especial).

A principal produção de petróleo e gás do Estado do Amazonas advém de uma das unidades de produção da empresa Petróleo Brasileiro S/A -PETROBRAS. Trata-se da Base de Operações Geólogo Pedro de Moura (BOGPM), mais conhecida como Base Petrolífera de Urucu, localizada no interior do município de Coari, às margens do rio Urucu.

Segundo GARCIA (2010), atualmente o transporte de petróleo do Pólo Arara, em Urucu, para Manaus é intermodal, sendo o trecho de Urucu até o Terminal de Coari, localizado a 16km da sede do município de Coari, feito por oleoduto e o trecho de Coari até Manaus feito por balsas e barcaças através da Petrobras Transportes (Transpetro).

Enquanto ampliava as instalações industriais do Pólo Arara, a UN-BSOL aparelhava-se para garantir o escoamento de produção de tamanho porte, em segurança e com regularidade, e superar em definitivo as dificuldades de transporte em pequenas balsas nos períodos de vazante nos rios Urucu, Tefé e Coari.

Em 2004, já estava em operação o sistema intermodal de transportes que liga por meio de dutos o Pólo Arara ao Terminal Aquaviário de Coari (antes Porto Terminal do Solimões – Tesol), e este à Refinaria Isaac Sabbá, na cidade de Manaus, **por via fluvial, com tráfego de navios de grande calado no rio Solimões – modernos petroleiros, butaneiros e propaneiros** (GARCIA, 2010, p.86). (grifo nosso).

O transporte de derivados de petróleo da Refinaria de Manaus para as outras localidades é feito por várias empresas distribuidoras de Petróleo que os levam tanto para as cidades localizadas no interior do Estado do Amazonas, como para outros Estados da Federação.

A cidade de Manaus também recebe petróleo, gás e seus derivados de outros Estados da federação e de outros países através da navegação de cabotagem. Os navios chegam até o Terminal de Uso Privativo (TUP) da Refinaria de Manaus (Reman), com produtos como o petróleo para a produção de asfalto (petróleo Leona) e o Gás liquefeito de petróleo (GLP), advindo da Venezuela, região Nordeste e Sudeste brasileiras.

Antes da inauguração do gasoduto entre o Terminal Aquaviário de Coari e a Refinaria de Manaus, o transporte fluvial de GLP era feito através de embarcações e tinha um importante papel na região com geração de trabalho e renda (NOGUEIRA, 1999). Grandes investimentos em infraestrutura foram necessários para a implementação do sistema intermodal de escoamento da produção de óleo e gás de Urucu até Manaus e, posteriormente, o transporte de gás natural em linha direta entre as duas cidades.

O gasoduto de 280 quilômetros (18 polegadas de diâmetro) que transportava GLP do Pólo Arara ao Terminal Aquaviário Coari mudou de finalidade: conectou-se a um módulo de 383 quilômetros de extensão e 20 polegadas de diâmetro, compondo o gasoduto Urucu-Coari-Manaus. (GARCIA, 2010, p. 88)

Referindo-se à grandiosidade do empreendimento Garcia (2010, p.97) continua:

É uma das maiores empreitadas do homem da floresta amazônica e a maior obra contínua executada, em todas as fases, sob acompanhamento e controle técnico-científico, visando a reduzir os impactos ambientais e a preservar os ecossistemas ao longo dos 663 quilômetros da linha tronco Urucu-Coari-Manaus e dos 181 quilômetros de linhas secundárias que beneficiam sete municípios amazonenses: Coari, Codajás, Anori, Anamá, Caapiranga, Manacapuru e Iranduba.

Apesar de todas as medidas de segurança na navegação e segurança do trabalho que envolvem este tipo de transporte fluvial, ressalte-se que o transporte de petróleo e gás e seus derivados enquadram-se como transporte fluvial especializado, pois a carga transportada é classificada como carga perigosa, conforme se depreende do conceito abaixo delineado:

Cargas perigosas são quaisquer cargas que, por serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores, as instalações físicas e ao meio ambiente. É pré-requisito essencial para a segurança do transporte e do manuseio de Cargas Perigosas sua própria identificação, acondicionamento, etiquetagem, empacotamento e documentação. Isso se aplica à operações na área do porto propriamente dita ou nas áreas de jurisdição do mesmo.⁴

A Lei nº 9.478 de 6 de agosto de 1997 trata da política energética nacional, em que um dos objetivos é a garantia do fornecimento de biocombustíveis em todo o território nacional, bem como tece considerações sobre o transporte de petróleo, biocombustíveis e gás natural (art 1º, XIII combinado com art. 56 e seguintes); já a Lei nº 11.909 de 4 de março de 2009 trata do transporte de gás natural por meio de dutos principalmente. A mudança do modal de transporte de gás natural, de fluvial para o transporte via dutos, no trecho do Rio Solimões que vai de Urucu em Coari até Manaus, representa um ganho ao meio ambiente fluvial, levando-se em consideração a eliminação do risco de acidentes envolvendo embarcações com carregamento de esferas metálicas com GLP neste trecho da bacia amazônica.

Após este tipo de carga ser beneficiada em Manaus, gerando produtos como óleo diesel e gasolina por exemplo, elas saem basicamente da refinaria de petróleo em Manaus, a Reman, que se encarrega de repassar os derivados às companhias distribuidoras como:

⁴ Disponível em: < www.antaq.gov.br/hl/MeioAmbiente_GA_CargasPerigosas.asp>. Acesso em: 07 fev. 2011.

Petrobras Distribuidora, Shell, Esso, Texaco e outras localizadas na cidade de Manaus, que se encarregam da distribuição para todo o Estado do Amazonas, Roraima, Rondônia, Acre e uma parte do estado do Pará (Santarém, Oriximiná, Itaituba)

Durante muitos anos foi uma vantagem para as empresas de transporte fluvial, realizar o transporte de petróleo e derivados até os pontos mais distantes da Amazônia, tomando como referência a capital do Estado do Amazonas, Manaus. Estas empresas dispunham do pagamento do frete pelo Departamento Nacional de Combustível (DNC)⁵, o valor do frete era elevado se comparado a outros segmentos da navegação, além das grandes distâncias, por exemplo, o percurso de Manaus até Cruzeiro do Sul no Estado do Acre, que fica a mais de 2.000 milhas de Manaus (NOGUEIRA, 1999, p. 101), cujo transporte da origem ao destino pode levar até 30 dias de balsa, via rio Juruá, afluente da margem esquerda do Rio Solimões, e cuja navegação daquele só é permanente do início dos meses de novembro até abril. Esta vantagem advinda do fato de o frete de transportes ser uniforme em todo o Brasil e o Departamento Nacional de Combustíveis (DNC) pagava a diferença. Na atualidade por determinação da Agência Nacional de Petróleo (ANP), a negociação do frete se dá diretamente entre a empresa distribuidora de derivados de petróleo e empresas de navegação responsáveis pelo transporte de cargas.

Em relação às cidades que dependem do óleo diesel para a produção de energia termelétrica, há um trabalho de formação de estoque de derivados de petróleo nas cidades do interior do Amazonas para que não haja falta de energia elétrica nestes municípios. Este controle é feito juntamente com as usinas termelétricas destes municípios, em sua maior parte da empresa Amazonas Energia e Eletrobras. As empresas de distribuição de derivados de petróleo, sobretudo a BR Distribuidora, contratam empresas transportadoras de petróleo e derivados para este mister em contratos de transporte de cargas, cabendo à transportadora escolher quais e quantas embarcações serão usadas para o transporte.

O transporte interestadual de passageiros, de cargas e o misto é regulado pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ). Apesar da dimensão do Estado do Amazonas e da importância que o transporte fluvial intermunicipal representa como principal meio de locomoção, de garantia do direito de ir e vir e de acesso a importantes serviços de comércio, saúde e educação, este tipo de transporte se encontra pendente de regularização pela Agência Reguladora dos serviços públicos concedidos no Estado do Amazonas (ARSAM), apesar de

⁵ O art.78 da lei 9478/1997 determinou que uma vez implantada a Agência Nacional do Petróleo – ANP, o DNC ficaria extinto. Também determinou a transferência do acervo técnico patrimonial, as obrigações, os direitos e as receitas do DNC para a ANP.

estarem se desenvolvendo trabalhos e projetos neste sentido, segundo informações colhidas junto a esta Agência ao longo da pesquisa. Existe um projeto aguardando a aprovação da Assembléia Legislativa do Estado do Amazonas. Este projeto foi elaborado pela ARSAM em conjunto com diversos órgãos Federais, Estaduais e Municipais, dentre eles a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, baseado em legislação de Estados como Pará e Mato Grosso.

A Resolução nº 912- ANTAQ de 23 de novembro de 2007 regulamenta a outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto (transporte de passageiros e de carga na mesma embarcação) na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. Em resumo, a ANTAQ regula a data e hora de saída e de chegada das linhas regularmente autorizadas, e avalia todo o esquema operacional. Caso, por exemplo, uma embarcação faça viagem de Manaus até Santarém, com parada em Itacoatiara, deve realizar este serviço respeitando os horários de chegada em Itacoatiara e Santarém pré-estabelecidos.

Para novas autorizações, são avaliados a demanda de passageiros e quantos barcos já fazem o percurso. Se houver uma embarcação não cadastrada, na maioria das vezes é denunciada. Quanto à lotação a ANTAQ possui competência para multar, mas esta fiscalização é geralmente feita pela Capitania dos Portos.

Apesar da regulamentação do transporte aquaviário em nível interestadual oficial a ser exercida pela ANTAQ e pela intermunicipal, ainda passível de regularização oficial, com competência da ARSAM, na obra “Amazonas um estado ribeirinho”, Nogueira comenta que em Manaus há a prática de os donos dos barcos dividirem entre si os dias de saída de cada um dos barcos com linhas regulares para o interior do Estado do Amazonas, estipularem o preço da passagem uniforme para cada linha que possa garantir, no mínimo, o funcionamento do barco, mas que esta não é uma atividade bem organizada:

Se considerarmos o percurso ponta-a-ponta, podemos até afirmar que para este segmento há o “monopólio” da linha, mas que jamais deve ser encarado como o monopólio exercido pelas grandes empresas; é mais um compromisso social com as comunidades as quais servem. Tomemos como exemplo a linha que vai para o lago do Janauacá. São vários os barcos que atuam dentro deste lago, porém como existem diversas comunidades no interior do mesmo, apenas parte do trajeto é coberta pelos mesmos barcos e posteriormente ocorre a dispersão. (...) Algumas questões como, amizade com o armador, conhecimento do barco e sua velocidade é que podem interferir na repartição do mercado de cada um. (NOGUEIRA, 1999, p.116-117).

Pode-se afirmar que em relação ao transportes aquaviário intermunicipal no Amazonas, esta realidade ainda persiste, ausência de regulamentação, apesar da fiscalização exercida pela capitania dos portos.

No que tange à fiscalização, as embarcações estão sujeitas à legislação de diversos Órgãos, dos quais podemos destacar a ANTAQ e a Capitania dos Portos. Compete à ANTAQ atuar sobre as embarcações no sentido conceder autorização para navegarem em trechos que abranjam mais de um Estado.

À Capitania dos Portos compete, de forma simplificada, registrar e realizar vistorias das embarcações e fiscalizar o tráfego aquaviário, de forma a prover a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental.

Essa fiscalização é realizada por meio de ações denominadas de Inspeção Naval, na qual é verificado se a embarcação possui as mesmas condições que existiam por ocasião das vistorias, além da documentação, habilitação da tripulação e equipamentos e instalações.

3 OS PORTOS E O DESENVOLVIMENTO

O segundo capítulo da dissertação tem por finalidade demonstrar o importante papel dos portos como para viabilização da locomoção de pessoas pela via aquaviária e como agente impulsionadores do comércio nacional e internacional, não abrangendo apenas a dinâmica do transporte fluvial, lacustre ou marítimo, mas ao contrário, sendo fundamentais na distribuição e comercialização de produtos entre modais complementares, até que os mesmos cheguem ao seu destinatário final. Ou seja, a estrutura portuária como garantia de circulação de riquezas e desenvolvimento sócio-econômico com sustentabilidade, levando em consideração o que preconiza o caput do art. 225 da Constituição Federal, ou seja, desenvolvimento baseado no direito fundamental a um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

A atividade portuária brasileira vem se desenvolvendo ao longo dos anos principalmente pela costa do país, ou seja, como implemento à atividade econômica do país e trocas comerciais tendo como meio de circulação a navegação marítima. No Estado do Amazonas, pela vocação natural para a navegação fluvial, os portos também possuem a finalidade essencial de viabilizar a troca de mercadorias, de complementar e garantir o direito ao transporte e locomoção de pessoas entre as várias regiões e municípios do Estado do Amazonas.

Se o transporte fluvial é o mais importante e, em alguns casos, o único existente para garantia de locomoção de parcela considerável de amazonenses, então a função portuária também é fundamental como garantia do direito de ir e vir com dignidade, além de garantia de desenvolvimento através do transporte de cargas, ou seja, o escoamento da produção de certas cidades amazônica, que contam apenas com o transporte fluvial. Logo, tão importante quanto o desenvolvimento de terminais de cargas, no estado do Amazonas é imprescindível o estudo e debates de questões ligadas à terminais de passageiros.

Nesta parte do trabalho será feita análise do porto mais importante do Estado do Amazonas, o Porto de Manaus, em cada ciclo de desenvolvimento econômico (destacando o ciclo da borracha até a Zona Franca de Manaus), também serão analisados os principais portos do interior do Estado do Amazonas: Tabatinga, Coari, Manacapuru, Itacoatiara e Parintins à luz do Direito Ambiental e da sustentabilidade.

Como já tratado no capítulo primeiro, a atividade portuária brasileira, sem dúvida, tomou grande impulso no ano de 1808 com a promulgação, em 28 de janeiro de 1808, do Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas de Portugal promovida pelo príncipe regente Dom João, de Portugal. Porém, esta importante abertura comercial não se estendia aos rios da Amazônia, pois a abertura do Rio Amazonas e de seus principais afluentes à navegação internacional se deu apenas em 1866 através do Decreto Imperial nº 3749 de 07 de dezembro de 1866 assinado por D. Pedro II, destacando-se que foi a partir deste marco que tanto a navegação a vapor, quanto a atividade portuária iniciaram o seu ciclo principal de desenvolvimento econômico e, inclusive, político.

Neste capítulo também será apresentado o que, segundo pesquisa (PORTO, 2007) foi chamado de “porto moderno”; o trabalho apresenta alguns aspectos considerados relevantes na administração passada dos portos da Inglaterra, que tomamos como principal referência, inclusive pelo fato de ter sido uma companhia inglesa a responsável pela construção da principal infra-estrutura portuária fluvial do estado brasileiro, o Porto de Manaus.

Enfim, serão demonstrados os aspectos mais relevantes trazidos pela Lei dos Portos, Lei 8.360 de 25 de fevereiro de 1993, em que as mudanças foram benéficas e a importância deste modelo para a atividade portuária brasileira, cuja administração transitou pelo Estado, a iniciativa privada no início do século XX, voltou para administração estatal por meio da União e tem sofrido novas mudanças com citada lei. A própria administração do Porto de Manaus é exemplo disto, pois este porto é administrado por duas empresas privadas, e na esfera estadual é fiscalizada pela Autoridade Portuária do Amazonas, a Superintendência Estadual de Navegação Portos e Hidrovias do Amazonas (SNPH) e demais órgãos encarregados.

O capítulo também tratará da análise destes três aspectos: portos, direito ambiental e sustentabilidade ligando-os com os preceitos da gestão ambiental portuária e obediência aos preceitos normativos do Direito Ambiental e dos conceitos de desenvolvimento sustentável, responsabilidade empresarial, atividade portuária e desenvolvimento das cidades.

3.1 CONSIDERAÇÕES SOBRE A ATIVIDADE PORTUÁRIA MODERNA

Os portos são importantes espaços de trocas comerciais, de circulação de cultura, produtos etc. De nada adiantaria a produção de produtos estratégicos na economia global, a existência de matérias primas essenciais a um tipo de indústria, a existência de matéria prima se não há um modo de fazê-la circular de maneira viável economicamente, ou mesmo, de

faze-la circular com subsídios. Os portos no Brasil foram importante desde a chegada dos portugueses, pois por eles eram enviados os produtos da então colônia brasileira até a metrópole Portugal primeiramente. No final do século XIX e início do século XX foi necessária a dinamização da atividade portuária no Brasil, para acompanhar o ritmo de crescimento da economia de norte a sul do país e a necessidade de trocas comerciais, principalmente com o mercado externo, o que foi realizado, com investimentos do setor privado tanto nacional quanto internacional.

Os primeiros portos organizados modernos no Brasil foram construídos por empresas estrangeiras, sendo algumas delas ligadas ao setor ferroviário:

Inicialmente, o nosso parque de instalações portuárias foi fruto de dois fatores conjunturais: a falta de recursos do governo, necessários para uma atividade totalmente dependente de capital, e de tecnologia para atuar no empreendimento portuário. Em troca dos investimentos portuários elas obtiveram a concessão dos serviços portuários. Naquela época, a época era atrair investimentos privados para o Setor Transportes, para desonerar os cofres da União. (PORTO, 2007, p. 61)

A iniciativa privada foi o principal responsável pela implantação da infra- estrutura portuária moderna que viabilizou o acesso de pessoas e de cargas principalmente, bem como a atracação de embarcações dos mais variados portes tanto em terra, quanto no mar e nos rios, como é o caso da Região Amazônica.

Quadro 1 Os primeiros portos construídos no século XIX e início do século XX.

| Porto | Construtora e/ou Concessionárias |
|-------------------|---|
| Manaus (1899) | B. Rymkiewics & Co./Companhia Manaus Harbour Limited |
| Belém (1906) | Port of Pará Co. |
| Recife (1909) | Société de Construcion du Porto de Pernambuco |
| Maceió (1869) | The National Brazilian Harbour Company Ltda |
| Salvador (1891) | Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia |
| Rio (1890) | Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e The Rio de Janeiro Harbour and Docks |
| Santos (1888) | José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Passim |
| Rio Grande (1869) | Guinle/Gaffrée, Guinle & Cia. Compagnie Française du Port de Rio Grande/ Governo do Estado do Rio Grande |

Fonte: PORTO, Marcos Maia. **Portos e desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

Em seguida apresentamos as variáveis a serem consideradas na configuração de um porto: propriedade, controle e operação, “uma divisão clássica do conjunto de funções a serem exercidas pelos agentes portuários, ou seja, os detentores de papéis na atividade.” (PORTO, 2007, p. 58).

Quadro 2 As variáveis na configuração portuária

| Variável | Descrição |
|-------------|--|
| Propriedade | Insere a posse sobre o patrimônio, no caso ativos, e o direito sobre a atividade. A atividade se localiza sobre o espaço físico, que contempla um conjunto de bens, compreendendo as edificações ou instalações de uso comum, como estruturas de acostagem, armazenagem e manuseio da carga, algumas das quais de uso específico e particular. Esse primeiro conjunto é denominado infra-estrutura terrestre. Uma outra parte substancial da área do porto completa a área aquaviária, denominada infra-estrutura marítima, como os acessos do porto, bacia de evolução e fundeio. E faixas de atracação junto ao cais. Normalmente por direito constitucional, o detentor da atividade é o Estado, devendo legislar sobre ela e promovê-la. É assim na maioria dos países. Nesse sentido, determina as regras gerais a que se submetem os agentes portuários. |
| Controle | Entende-se por controle do porto, a função dos responsáveis pelo destino do porto. Neste caso, significa determinar as condutas e papéis dos agentes portuários públicos e privados, envolvidos com a atividade e estabelecer instrumentos de planejamento da atividade, como a destinação e o uso dos espaços portuários, linhas de atuação pela disputa pelos mercados de carga marítima dentro de um plano estratégico e outros elementos dessa mesma natureza. |
| Operação | Seria a parte prática da gerência portuária realizada dentro dos pressupostos capitalistas; voltada para uma atuação de natureza empresarial. Trata-se da aplicação de leis e regulamentos da atividade e sobre a atividade, portanto, a observância das regras do jogo portuário, definindo quem participa e como participa da atividade. As operações portuárias hoje são de responsabilidade do empreendedor privado. Essa é a situação da atividade na beira do cais. |

Fonte: PORTO, Marcos Maia. **Portos e desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

3.2 COMENTÁRIOS À LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA E OS PORTOS NO AMAZONAS

Muito antes da construção da principal estrutura portuária da cidade, Manaus já era um importante entreposto de produtos comercializados na Amazônia, a exemplo das drogas do sertão que representavam importante advindos de vários outros países que compõem a Amazônia Internacional. No ano de 1867, por exemplo, quando da criação da alfândega de Manaus, a cidade era um importantes centro de trocas de mercadorias e de produtos extrativos com o Peru pelo Rio Amazonas e Bolívia pelo Rio Madeira (LOUREIRO, 2007, p. 180), tendo sido inclusive inaugurada uma linha de navegação da cidade de Nauta, no Peru, até a então Barra do Rio Negro, hoje Manaus.

Um dos grandes marcos para o efetivo início da navegação comercial na Província do Amazonas, foi a abertura do Rio Amazonas à navegação internacional, a ação do governo central e provincial em subvencionar a navegação e oferecer vantagens aquele que se dispusesse a criar atividades fabris buscava desenvolver as atividades econômicas de forma autônoma, com receita própria, capaz de saldar os compromissos provinciais, pois a Província do Amazonas ainda não tinha autonomia comercial nem financeira, segundo análise das receitas provinciais e créditos concedidos entre 1852 e 1866 (FERREIRA, 2007, p. 82).

Porém, com a expansão da indústria automobilística, a borracha obtida do látex extraído das seringueiras amazônicas tornou-se produto estratégico e mundialmente valorizado, gerando a necessidade de maiores investimentos na navegação, para transporte da borracha dos diversos seringais espalhados pela Província até os mercados consumidores, e na construção de portos, com destaque para o Porto de Belém e o de Manaus.

O edital de concorrência⁵ para a construção e exploração do porto de Manaus foi publicado em 5 de setembro de 1899, com base na Lei nº 1.746, de 13 de outubro de 1869, que regulava o regime de funcionamento dos portos do Império. Em 10 de agosto de 1900, a concessão foi outorgada à empresa inglesa B. Rymkiewicz & Co., sendo mais tarde transferida, em 8 de setembro de 1902, à Companhia Manaos Harbour Limited, também inglesa, que deu continuidade à implantação do porto. A obra iniciou com a construção de um cais fixo de 400m, dois cais flutuantes e 1.200 m² de armazéns, tendo a empresa concluído os trabalhos durante a segunda metade do ano de 1919. Pelo Decreto nº 60.460, de 13 de março de 1967, a União rescindiu o contrato dessa concessão, passando a administração das instalações ao então Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, do Ministério da

Viação e Obras Públicas, que, em 1967, foi extinto e sucedido pelo Ministério dos Transportes.

Figura 3 Porto de Manaus



Fonte: Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico,AM (2007)

O Estado do Amazonas por meio da Lei Estadual nº 2.389/1996 criou a então empresa pública Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH) com a finalidade de desenvolver a rede hidroviária interior, a infra-estrutura portuária e a navegação no Estado do Amazonas. A administração dos portos do Estado do Amazonas foi delegada da União para o Estado através da Superintendência Estadual de Navegação Portos e Hidrovias do Amazonas (SNPH) ⁶ através de Convênio de Delegação n. 07 de 16 de novembro de 1997, foi delegado ao Estado do Amazonas a administração e exploração do Porto de Manaus e os demais Portos integrantes de sua estrutura, localizados nos Municípios de Tabatinga , Coari, Itacoatiara e Parintins – hoje a SNPH administra também o porto localizado na cidade de Manacapuru no

⁵Segundo a CLÁUSULA TERCEIRA do Convênio de Delegação nº 07 de 1997: O delegatário exercerá por meio da SOCIEDADE DE NAVEGAÇÃO, PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DO AMAZONAS – SNPH (Hoje Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias) a administração do Porto de Manaus e os demais órgãos integrantes de sua estrutura, retirando-se da operação portuária e, em consequência, deixando de prestar diretamente os serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias, no prazo máximo de 06 (seis) meses da vigência deste Convênio nº 07/1997, restringindo suas atividades nos Portos às funções de **AUTORIDADE PORTUÁRIA.**” (grifo nosso).

Rio Amazonas. Por meio de licitação pública, o Estado do Amazonas arrendou a administração do Porto de Manaus a duas empresas privadas. São empresas arrendatárias do Porto de Manaus a Estação Hidroviária do Amazonas (EHA) e Empresa de Revitalização do Porto de Manaus (ERPM).

O porto de Manaus situa-se na margem esquerda do rio Negro, na cidade de Manaus, capital do estado do Amazonas, distando 13 km da confluência com o rio Solimões.

Conforme a Portaria-MT nº 1.022, de 20 de dezembro de 1993, a área do porto organizado de Manaus, no estado do Amazonas, é constituída:

- a) pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Manaus, na margem esquerda do rio Negro, tendo como limites extremos, a montante do porto, a foz do igarapé São Raimundo e, a jusante, a foz do igarapé Educandos, ambos no rio Negro, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União,
- b) pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

O conjunto Arquitetônico do Porto de Manaus foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico Nacional (IPAHN) em 1987. É composto por várias construções: prédio da Ilha de São Vicente (Rua Bernardo Ramos), prédio do Escritório Central (Rua Taqueirinha), Museu do Porto (Boulevard Vivaldo Lima), prédio da Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias do Amazonas (SNPH) (Rua Governador Vitória), e o antigo prédio do tesouro Público (Rua Maurício de Souza).

Compõem o complexo, ainda, o Trapiche 15 de Novembro e demais armazéns, as pontes, os cais flutuantes, os prédios da Alfândega e da Guardamoria, além da construção localizada na entrada do Roadway. Com exceção do prédio da Ilha de São Vicente – vez que este que já existia em 1852; do antigo Prédio do Tesouro e do Trapiche 15 de Novembro, construídos em 1890 - as demais instalações do Porto de Manaus foram construídas na primeira década do Século XX pela firma inglesa Manaus Harbour Limited, que administrou os serviços portuários até a década de sessenta⁷.

Goughet (2009, p. 374) ao falar do papel determinantes dos rios na fundação de “verdadeiras civilizações hidráulicas” desenvolvidas no Egito, Mesopotâmia, China e Índia, cita o Brasil como exemplo de caso em que os rios não geraram um processo particular de

⁷ Disponível em: <http://www.manausmais.com.br/content/passeio_detail.asp?url_PAS_COD=56>. Acesso em 28 jan.2011.

desenvolvimento. Para o autor existem vantagens em uma cidade está localizada em área fluvial, mas faz algumas ressalvas:

A maior parte das grandes metrópoles mundiais está situada em zonas fluviais. Apesar disso, o rio como fator de concentração econômica é apenas um elemento entre muitos que explicam uma tal polarização. Além disso, as dificuldades ligadas à água podem constituir fatores de repulsão. Podemos então constatar que há uma grande diversidade de situações na relação dos rios com seus territórios (...)

Para compreender uma tal diversidade, é necessário fazer um levantamento, caso a caso, de custo/benefício da proximidade do rio. * Do lado do benefício, a atratividade dos rios sempre esteve ligada a dois elementos essenciais:

* De um lado, o aproveitamento da água: irrigação, força hidráulica, água potável, diluição de poluição...

De outro, as facilidades de transporte fluvial ou terrestres nas áreas de vales (GOUGHET, 2009, p. 378)

Mas para o estado do Amazonas e sua capital Manaus, o o Rio Negro foi e ainda continua sendo o meio de acesso mais importante. Em Trabalho sobre a situação do trabalho no cais do porto da Manaus Moderna, Santana e Scherer (2009, p. 220 e 221) falam sobre a formação histórica de ocupação humana na Amazônia traçada por caminhos naturais, formados por rios igarapés e furos e do vínculo de Manaus com as águas e o problema que pode ser classificado como ambiental de cidades que fazem a vida urbana “virar de costas para os rios”. Este não é um problema enfrentado apenas pela cidade de Manaus, mas expressa a inexistência de efetividade de projetos fluviais portuários.

A identidade ribeirinha da cidade de Manaus pode ser observada na área de sua sua orla fluvial na zona centro-oeste da cidade e na zona sul. Ela representa a necessidade de melhores condições de moradia, bem como incentivo à construção de terminais para embarque e desembarque de passageiros.

Figura 4 Face ribeirinha de Manaus/ Bairro São Raimundo



Fonte: Juliana T.S. Medeiros, out., 2009.

Figura 5 Face ribeirinha de Manaus/ Bairro Educandos



Fonte: Juliana T.S. Medeiros out., 2009.

3.2.1 Portos no interior do Estado do Amazonas

A estrutura portuária em vários pontos do Amazonas não dependeria de grandes estruturas, exceto as de segurança, em seu entorno, tendo em vista o número reduzido de população em alguns locais da região. Apenas como exemplo demonstra-se o terminal de carga e passageiros de Santo Antônio do Içá, município com apenas 24.487 habitantes, segundo censo IBGE 2010.

Figura 6 Terminal de Santo Antônio do Içá



Fonte: ENGEL, Gunter, Embarcações Amazonas, 2009. CD.

Apesar da importância e tamanho da região, somente cinco cidades do interior amazense possuem portos públicos oficiais: Parintins, Itacoatiara, Manacapuru, Coari e Tabatinga. Todas estas cidades se concentram ao longo do rio Amazonas, sendo que Coari, Tabatinga e Manacapuru estão na parte denominada de Rio Solimões – o que demonstra a importância deste rio para a economia, além da necessidade de construção de mais portos no Estado do Amazonas.

A ausência de portos estruturados traz dificuldades para a população, somado ao regime de cheia e vazante dos rios a que deve se amoldar as cidades ao longo dos afluentes da

margem direita e esquerda do rio Amazonas, pois as atividades das cidades e de seus moradores mudam e se moldam de acordo com este regime, ou seja, às condições de navegabilidade dos rios.

Mas além das condições naturais que viabilizem a navegação, é necessário infraestrutura que permita o acesso de cargas, atracação de embarcações de vários portes e embarque e desembarque de pessoas, bem como locais para armazenagem de mercadorias, se assim a produção da cidade em análise requerer. Analisando alguns portos de sedes de municípios do Estado do Amazonas, demonstra-se uma parte da estrutura portuária para movimentação de passageiros e cargas no município de Careiro da Várzea/AM por meio de embarcações de pequeno, médio e grande porte.

Figura 7 Terminal no Careiro da Várzea/Amazonas



Fonte: Juliana T.S. Medeiros, out.2009.

Logo, o desenvolvimento sustentável, o direito ao abastecimento de gêneros de primeira necessidade e a efetivação do direito de ir e vir passam necessariamente pelos rios, pela tecnologia naval aqui desenvolvida e adaptada durante anos às peculiaridades da região e pela construção de terminais de carga e de passageiros para a utilização do principal meio de transporte, com dignidade. Logo existe um universo de situações, conceitos e regramentos da

lei portuária nacional que merecem ser analisadas, debatidas e, principalmente adaptados às características das orlas fluviais das cidades do interior do Amazonas. A Lei nº 8.630/1993 traz o conceito de porto organizado:

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

O município retratado na figura 7 localiza-se relativamente próximo a Manaus/AM, a travessia do rio Solimões para este município pode ser feita diariamente através de embarcações regionais e do transporte via balsas para carros, cargas e passageiro partindo do porto da Ceasa localizado em Manaus/AM.

Figura 8 Acessibilidade na orla portuária do Careiro da Várzea/Amazonas



Fonte: Juliana T.S. Medeiros, out.2009

As figuras 8 e 9 demonstram as condições de acessibilidade para embarque de desembarque das pessoas em dois pontos da orla portuária do município do Careiro da Várzea/AM. Note-se que na figura 5, a escadaria é feita de alvenaria e apresenta condições

mínimas de segurança e acessibilidade, mas ainda assim, está longe de oferecer condições seguras para os usuários do transporte aquaviário, pois inexistem rampas para acesso de cadeirantes e da mesma forma pessoas com necessidades especiais e idosos, por exemplo, estariam prejudicadas ao entrar e sair da cidade.

Por outro lado, no local em se encontra a outra balsa de atracação de embarcações em outro ponto da orla portuária do município, para acesso a esta balsa de atracação de navios de maior porte a escada é feita de madeira e nota-se o estágio de improvisação da mesma para garantir o acesso à cidade em época de vazante do Rio Solimões.

Figura 9 Acessibilidade na orla portuária do Careiro da Várzea/Am



Fonte: Juliana T.S. Medeiros, out., 2009.

Destaca-se que tanto a do município de Santo Antônio do Içá quanto do Careiro da Várzea não pode ser considerada como de porto organizado nos moldes do que define o art. 1º, § 1º, inciso I da Lei dos Portos – Lei nº 6.380/1993, mas representa a única via de entrada e saída da cidade até a capital amazonense, Manaus.

Em obra do início da década de 1990, Nazaré (1990), cita alguns problemas e limitações que cidades da Amazônia em geral enfrentam em relação à estrutura portuária - estes problemas persistem até hoje. Quando trata do problema dos portos e atracadouros, o autor tece comentários sobre a insuficiência de profundidade de alguns portos e falta de

estudo global para as opções que se colocam como solução para esse problema; precariedade dos atracadouros das sedes municipais, onde o transporte fluvial é a opção disponível; projetos inadequados dos atracadouros na orla fluvial de algumas cidades e indisciplina na ocupação desse espaço; inexistência de terminais de passageiros. (NAZARÉ, 1990, p.268).

Quanto ao item apresentado, acrescentamos o fato de em muitas cidades o transporte fluvial ser a única opção disponível para deslocamento para outras cidades ou até dentro do próprio município quando se trata, por exemplo, de um vilarejo afastado da sede principal da cidade, devido à inexistência de outros modais de transporte. Neste caso, a ausência de instalações portuárias adequadas fere muito mais a dignidade das pessoas.

Neste caso, conforme iremos analisar mais profundamente no capítulo seguinte, o direito à livre locomoção dentro do território nacional nos moldes do que preconiza a Constituição Federal é gravemente violado. Isto porque não existe sequer o direito de opção sobre qual modal de transporte utilizar, devido à falta de estrutura aeroportuária e rodoviária. No que se refere à efetivação de outro direito constitucionalmente garantido, qual seja, o direito de locomoção dentro de um território e o direito de ir e vir expresso no art. 5º, inciso XV da Constituição Federal:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País, a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos seguintes termos:

(...)

XIV – é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

Artigo publicado na revista EXAME demonstra a dificuldade enfrentada pelas embarcações na utilização dos serviços dos portos brasileiros em geral e a necessidade de melhoria na qualidade dos serviços. No artigo (VETTORAZZO, 2011, p.60) a equipe de reportagem da revista acompanhou um trecho da viagem do navio Jacarandá, operado por uma empresa de logística denominada LogIn, cujo início se dá em Manaus – AM e o término no porto de Itajaí – SC. Em uma viagem de 5.700 quilômetros e de duração média de 13 dias. No caso da escala no porto de Manaus é relevante demonstrar a seqüência de acontecimentos abaixo:

A princípio, a falha poderia ser creditada à própria LogIn, q eu chegou atrasada ao porto. O atraso, no entanto, foi causado pelo congestionamento ocorrido em Santos na viagem anterior. Perder o horário de entrada num porto é um dos maiores pesadelos das empresas de navegação. O navio atrasado tem de ir para o fim da fila e esperar uma nova brecha para atracar. Muitas vezes, é melhor desistir da escala para não perder a entrada no porto seguinte e, assim, comprometer a viagem inteira. Na

escala de Manaus, e, vez de atracar às 7 horas da manhã da quarta-feira, o Jacarandá, só chegou ao cais na sexta-feira à tarde. Com poucas horas de operação, o embarque teve que ser interrompido à meia-noite. O motivo: a Receita Federal não trabalha nos finais de semana, a menos que seja notificada da necessidade com antecedência – o que pouco adianta, pois o nó é exatamente a impossibilidade de prever os problemas pelo caminho. (VETTORRAZZO, 2010, p.61)

Nota-se que as condições dos principais portos brasileiros ainda não obedecem às diretrizes enunciadas pela Lei dos Portos – Lei nº 9.60 de 25 de fevereiro 1993 no que tange à organização, adequação da capacidade de carga e descarga inadequada ao volume de mercadorias, representadas por números de containers que é necessário transportar, o alto tempo de espera dos navios para atracar nos portos. Tudo isto resultou na necessidade de o navio acima mencionado, por exemplo, não poder embarcar o total de containeres previsto para a viagem: na rota completa do navio, 942 dos 2252 containeres previstos, 42% da carga, não tiveram condições de embarcar decorrentes da precariedade dos serviços nos portos brasileiros representando prejuízos para todos os entes envolvidos na operação comercial. A maioria destes problemas poderiam ter sido evitados, caso houvesse mais investimentos na estrutura portuária do Brasil.

O desenvolvimento de infra-estrutura de transportes, portos e de produção de energia são essenciais para desenvolvimento da atividade produtiva e da logística de mercado de uma região. Devem ser observados os principais pilares do desenvolvimento sustentável, ou seja, considerar o tripé que de variáveis econômicas, sociais e do meio ambientais (SACHS, 2004) na escolha, em conjunto com a sociedade mais interessada, do modelo de desenvolvimento que seja justo, viável e não esgote os recursos naturais de forma a comprometer o meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações. Neste sentido, BASTOS também comenta a importância da conscientização sobre um modelo de desenvolvimento que leve em consideração as necessidades da economia, mas que não esgote a possibilidade de as futuras gerações usufruírem do meio ambiente saudável garantido constitucionalmente no art. 225, caput da Constituição Federal:

Em razão desse funesto panorama em que se encontra o mundo atual, há uma maior conscientização por parte dos homens em relação à proteção da natureza, é dizer, à importância que tem para a humanidade a utilização adequada de todos os bens que nos oferece a natureza. Esse novo pensamento ecológico acredita que, agindo todos e cada um, assim as populações como os governos, em benefício do planeta que habitamos, poderemos obter tanto para nós uma melhor qualidade de vida como, com certeza, para as gerações futuras. É que, procurando resguardar hoje o meio ambiente, desfrutando – o de maneira equilibrada, estaremos garantindo a sua integridade no futuro. (BASTOS, 2010, p. 681).

Investimentos na estrutura portuária e no modal hidroviário, é sem dúvida, garantia de qualidade de vida para as pessoas que residem na região amazônica.

Quanto, às rodovias na Amazônia, são comuns as constatações de que o modal de transporte rodoviário, tem causados diversos problemas sócio ambientais, não sendo a situação no Estado do Amazonas especificamente. Martins (2007) em pesquisa sobre a importância dos barcos de madeiras como patrimônio cultural imaterial, alerta para a necessidade de análise de pontos importantes sob a ótica do Direito Ambiental e da busca de desenvolvimento sustentável: a capacidade de poluição através de barcos, a necessidade de desmatamento para a construção do modal de transporte hidroviário, o índice de poluição atmosférica pela emissão de gases. Estes fatores deveriam influenciar as políticas públicas destinadas ao setor de transporte na região amazônica, que historicamente vem sendo direcionadas para a construção de hidrovias. Sobre os problemas sócio – ambientais advindos da construção de hidrovias, citando Batista continua:

O grande e temível argumento, quanto às rodovias, a meu juízo, é a alteração ecológica que está surgindo (e já existia de há muito na parte inicial da Belém-brasília, que é a região Bragantina), em consequência do desmatamento desordenado e da instalação de uma atividade agrícola condenável, seguido pelo abandono das terras desnudas pelas culturas itinerantes, a que se segue a erosão, considerada a “lepra do solo” (Antonio Teixeira Guerra, 1969:170), restando por fim apenas o areião, precursor das zonas áridas e futuramente desérticas. Quando foi rasgada a Belém-Brasília, traçado o rumo pelos topógrafos, começava o desmatamento pelo fogo, o que já constituía em si uma destruição grave. (BATISTA apud MARTINS, 2007, p. 89)

A implantação de programas para desenvolvimento de transportes na Amazônia com sustentabilidade não tem atendido às necessidades de locomoção de passageiros e de atender à dinâmica de transporte e logística que a economia local requer em praticamente todos os modais: aéreo, rodoviário, ferroviário e fluvial. Sem a pretensão de diminuir a importância dos outros modais de transportes para o desenvolvimento sócio – econômico do Estado do Amazonas, a pesquisa realizada colheu dados de que o transporte fluvial por embarcações e o modal de transporte hidroviário são os que mais atendem às necessidade de desenvolvimento econômico sustentável, sem destruição ou poluição comprometedoras a médio e longo prazo do ecossistema de rios e florestas amazônicas e que valorize a identidade cultural de parcela significativa de seus habitantes.

A seguir serão demonstradas tabelas elaboradas com dados coletados de pesquisa sobre uma das importantes hidrovias brasileiras, a Hidrovia do rio São Francisco. Ainda que os dados a representados por meio de tabelas a seguir tenham sido coletados na década de 90,

em 1994, eles ainda são válidos quando a intenção é a comparação do da implantação e manutenção do transporte aquaviário em relação ao transporte ferroviário e rodoviário.

Ao analisar que a necessidade de desmatamento para a construção de hidrovias é nula, temos um dado claro do quão importante é a opção pelo desenvolvimento que priorize o transporte fluvial. Além disto, coaduna perfeitamente com o discurso conservacionista de desmatamento zero e com a necessidade de implementação do sistema de transporte e logística de cargas na Amazônia, principalmente no que tange ao abastecimento de produtos básicos de primeira necessidade em cidades do interior do Estado do Amazonas e na capital Manaus,

Quadro 03 Desmatamento necessário para implantação de cada modal de transporte

| Modal de Transporte | Extensão (km) | Área desmatada (km²) | Investimento (milhões US\$) |
|----------------------------|----------------------|--|------------------------------------|
| Hidrovia | 2.202 | 0 | 115,7 |
| Ferrovia | 2.010 | 77.100.000 | 1.827,0 |
| Rodovia | 2.500 | 100.000.000 | 625,0 |

FonteDisponível em: < <http://www.guialog.com.br/ARTIGO383.htm>>. Acesso em: 25 mar..2011.

Os dados constantes da Tabela de número 02 demonstram o transporte fluvial está de acordo com as diretrizes da lei da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), lei 6938/1981, e demais legislações aplicáveis ao controle de poluição atmosférica.

Quadro 04 Emissão de poluentes por modal de transporte

| Modal de Transporte | Hodróxido de Carbono (Co₂) | Monóxido de Carbono | Óxido Nitroso |
|----------------------------|--|----------------------------|----------------------|
| Hidrovia | 0,025 | 0,056 | 0,149 |
| Ferrovia | 0,129 | 0,180 | 0,516 |
| Rodovia | 0,178 | 0,536 | 2,866 |
| | | | |

Fonte: Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO383.htm>> Acesso em: 25 mar.2011.

O custo médio para construção de hidrovias, Tabela 3 e o consumo de combustível também é fator relevante se comparado com os demais modais de transportes, demonstrando que se trata de um transporte mais barato e aliado com o princípio da PNMA de racionalização do uso do solo, subsolo, da água e do ar e do planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais (art, 2º, II e III). Também pode implicar na obtenção de empréstimos na órbita das esferas municipais e estaduais em relação ao governo federal e de todos estes junto a organismos internacionais que realizam financiamentos visando à melhoria da infra-estrutura de transportes de uma cidade.

Quadro 05 Parâmetros de comparação entre modais de transportes

| Modal de Transporte | Custo médio de construção US\$/km | Custo de manutenção | Vida útil | Consumo de combustível em litros/t/1000/km |
|----------------------------|--|----------------------------|------------------|---|
| Hidrovia | 2.202 | Alto | Baixa | 96 |
| Ferrovias | 2.010 | Alto | Alta | 10 |
| Rodovia | 2.500 | Baixo | Alta | 5 |

Fonte: Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO383.htm>>. Acesso em: 25 mar.2011

Quadro 06 Custos sócio- ambientais de transportes (Inclui acidentes, poluição atmosférica e sonora, consumo de espaço e água)

| Modal de transporte | Hidróxido de Carbono (Co2) |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Hidrovia | US\$ 3,20 |
| Ferrovias | US\$ 0,74 |
| Rodovia | US\$ 0,23 |

Fonte: Disponível em: <<http://www.guialog.com.br/ARTIGO383.htm>>. Acesso em: 25 mar. 2011.

Os dados constantes da tabela comparativa entre os custos sócio – ambientais para construção e manutenção do transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário são decisivos para a demonstração de que o transporte aquaviário fluvial, combinado com estrutura

aeroportuária adequada, é a melhor alternativa para o deslocamento de pessoas e cargas no Estado do Amazonas a ser incentivada prioritariamente; sendo comprovadamente importante o desenvolvimento de outros modais de transportes, inclusive devido à importância que tem a economia amazonense no mercado externo globalizado, representado principalmente pela produção do seu pólo industrial e produção extrativista para exportação.

4 DIREITO AMBIENTAL, DIREITO PORTUÁRIO, NAVEGAÇÃO FLUVIAL E OS PORTOS NA AMAZÔNIA

O descaso pela navegação fluvial é tão grande, que os “motores de linha”, “barcos de recreio”, chatas, alvarengas, batelões e balsas, que chegam ou partem para o interior, não tem sequer – em Manaus - um porto especial, onde possam atracar e desembarcar os passageiros e cargas e, por isso, buscam desesperadamente uma vaga ou estacionamento na beira de um igarapé, ou no antigo, “roadway” da Manaus Habour. Na época das vazantes, quando o rio fica muito longe do beiradão, os pobres carregadores são submetidos a um verdadeiro suplício, transformados em verdadeiras bestas de carga, transportam dezenas de cachos de banana às costas, ou paneiros e sacas de farinha, feijão, milho e arroz na cabeça. Os pobres passageiros, carregando as suas bagagens, tiram os sapatos e com crianças ao colo, percorrem um grande estirão de lama, buracos e grotões, até alcançar o barranco alto na beirada dos rios. (BENCHIMOL, 1995, p. 17)

Sobre a situação retratada na epígrafe deste capítulo, a figura abaixo demonstra que não houve mudanças consideráveis no início da segunda década do século XXI:

Figura 10 Trabalhadores na Manaus Moderna em 13/11/2011.



Fonte: Juliana T.S. Medeiros, nov. 2011.

Em visita ao local conhecido como Manaus Moderna, localizado no centro da cidade de Manaus, pode-se constatar que a situação retratada por Benchimol (1995) repete-se a cada ano na época de vazante do Rio Negro.

Trata-se da necessidade de transferência da produção primária do interior do Estado do Amazonas até a cidade de Manaus, principal centro consumidor. Na figura anterior tem-se o exemplo da chegada a Manaus de mercadorias como banana e macaxeira, produzidas na várzea do município de Manacapuru – AM. Neste caso, os próprios trabalhadores são os responsáveis pela descarga da mercadorias diretamente dos barcos que atracam nos píeres da Manaus Moderna para os pontos de revendedores ou então para os compradores finais.

Figura 11 Escadarias da Manaus Moderna em 13 novembro de 2011.



Fonte:Juliana T.S. Medeiros,nov.2011.

Além de carregar a mercadoria, muitas vezes superior a seu próprio peso, neste ponto da Manaus Moderna, os trabalhadores ainda devem subir dois lances de escadas no total de mais de 10 metros de altura para chegar à Av. Lourenço Braga, e então entregar a mercadoria, provavelmente, na feira localizada em frente àquela região.

Da observação *in loco* do trabalho dos carregadores de mercadorias realizado na orla de Manaus, destaca-se que nos capítulos anteriores houve a observação da importância do transporte fluvial na vida dos habitantes da região amazônica e a necessidade de construção de uma estrutura portuária mais humana, que atenda a toda população do Estado do Amazonas, independentemente da cidade onde esta reside.

No terceiro capítulo, será retomado este tema, porém aliado com a discussão sobre o princípio fundamental da dignidade da pessoa humana nos moldes do que dispõe a Constituição Federal de 1988, ou seja, a dignidade como inerente a todo ser humano, independentemente de estar ou não expressa na Constituição (lei máxima) de um Estado.

Figura 12 Portador de necessidades especiais nas escadarias da Manaus Moderna em 13 de novembro de 2011.



Fonte: Juliana T.S Medeiros, nov. 2011.

Nesta parte do trabalho propõe-se então discussões sobre o papel fundamental dos rios amazônicos no desenvolvimento desta região, desses rios como o principal meio de interação das comunidades do interior do Amazonas e, priorizando uma visão humanística do direito, registrar a importância do entendimento da maneira como as pessoas se vêem em relação ao meio onde vivem e a necessidade de melhoria na comunicação com o maior desenvolvimento do transporte fluvial e da estrutura portuária que disponham de meios de acessibilidade

razoável para mulheres, mulheres grávidas, crianças, pessoas com necessidades físicas especiais e idosos.

A situação demonstrada na Figura 12, ocorre no Porto da Manaus Moderna, mesmo local das fotos anteriores demonstradas neste capítulo, em época de vazante do Rio Negro. Neste local o acesso a terra, e às ruas do centro da cidade de Manaus é feito por escadas demasiadamente íngremes e sem rampas no trecho da Figura 12, o que atenta contra a dignidade de pessoas com deficiência física, que necessitam deste meio de transporte para chegada à cidade de Manaus, independentemente da época do ano e do regime de cheia e vazante do Rio Negro, que indiscutivelmente muda a configuração de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias neste porto da cidade.

Figura 13 Chegada de Moderna em mercadorias na Manaus 13 de novembro de 2011



Fonte: Juliana T.S. Medeiros, nov.2011.

4.1 PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E MEIO DE TRANSPORTE ADEQUADO NA REGIÃO AMAZÔNICA.

Sobre o tratamento dado ao meio ambiente na Constituição Federal brasileira, Bastos (2010, p. 681) comenta que ao abordar expressamente pela primeira vez o tema do meio ambiente, o legislador brasileiro procurou assegurar a efetividade do direito de todas as pessoas viverem em a um ambiente saudável, mas para esta efetivação é dever do Poder

Público tomar medidas básicas de atuação. Classifica este dever como de competência comum a União, Estados, Distrito Federal e dos Municípios nos moldes do art. 23, inciso VI, da Constituição Federal. Destaca que não havia definição legal para este termo até antes da edição da lei da Política Nacional do Meio Ambiente, lei 6.938/1981. “Ambiente” é uma palavra de origem latina (*ambiens + entis*), que significa rodear, envolver. É o meio em que vivemos (2010, p. 682).

A dignidade da pessoa humana é tema central da PNMA, pois um seus objetivos é a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando a assegurar a proteção da dignidade da vida humana (art. 2^a, caput da lei 6.938/1981). No art. 3^o, inciso I esta lei da PNMA define como meio ambiente um conjunto amplo de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.

O tema da estruturação portuária e navegação fluvial insere-se no contexto da dignidade das pessoas e dos recursos hídricos da região Amazônica. Estes temas estão intimamente ligados à grandiosidade da região, à disponibilidade de recursos naturais e à riqueza de recursos humanos aqui existentes; e é por isso que a grande maioria dos autores, não importando em que país seu trabalho é publicado, introduzem os seus estudos destacando este fato para enfatizar que as ações voltadas para esta região devem levar em consideração as variáveis naturais e humanas.

Fonseca (2009) quando discorre sobre evolução geológica e as divisões da Amazônia conforme elementos ecológicos, florísticos, relevo e hídricos destaca que as divisões de escala macro, meso e micro só são possíveis de serem formuladas por causa do tamanho da Amazônia Continental que abrange uma área de 7,5 milhões de km², o que equivale a 42% da superfície da América do Sul e 5% da área terrestre do globo e ainda destaca a floresta Amazônica em si:

Por esse vasto território espalha-se a maior floresta tropical úmida da Terra, denominada Hylea ou Hiléia, com cerca de 7,0 milhões de km², cobrindo a maior parte da bacia hidrográfica do rio Amazonas. Ao norte, a floresta transcende os limites dessa bacia, e para o sul é substituída por outras formações vegetais, especialmente campos, savanas e cerrados. (FONSECA, 2009, p. 103)

O que se tem é a impossibilidade de dissociar a proteção da biodiversidade – e da natureza – de sua dimensão humana. Becker também cita a abundância de recursos naturais da Amazônia, falando o quanto é fácil ver, saber, e até calcular a quantidade de riquezas que aqui existem:

É fácil perceber a importância da riqueza *in situ* da Amazônia. Correspondendo a 1/20 da superfície da Terra, e a 2/5 da América do Sul, a América Sul-Americana contém 1/5 da disponibilidade mundial de água doce, 1/3 das reservas mundiais de florestas latifoliadas e somente 3,5 milésimos da população mundial. E 63,4% da Amazônia Sul – Americana estão sob a soberania brasileira, correspondendo a mais da metade do território nacional. (BECKER, 2006, p. 357)

Ainda de acordo com a autora acima citada, a extensão territorial e megabiodiversidade da Amazônia nos leva a concluir que as políticas ambientais destinadas para esta região tem um alto significado global, “sobretudo para os países periféricos que detem os ricos estoques de natureza e uma grande massa de população pobre, que deles não usufrui.” (BECKER, 2006, p. 378)

Essa grandeza territorial e em biodiversidade não estaria completa se não fosse considerada a população que vive, e historicamente, constitui-se como “povos da Amazônia”, habitando o seu território, que segundo dados do censo IBGE 2010, são 3.350.773 de habitantes apenas no Estado do Amazonas, o que representa 1,8% da população brasileira.

Dentre a população indígena que vive no Estado do Amazonas, existem aqueles que já mantem contato com não índios; índios vivendo em completo isolamento e índios destribalizados vivendo em cidades.

Dentre os não indígenas, existem os caboclos que vivem nos beiradões, conhecidos como povos ribeirinhos; os que trabalham diretamente com o extrativismo como os seringueiros, mateiros, caucheiros, extratores de madeira (legal e ilegal), canoieiros, as populações que vivem nas sedes dos municípios do interior e as que vivem nas vilas mais afastadas destas sedes e as dos beiradões amazônicos, da cultura de subsistência em pequenas roças ou nas várzeas e da pesca nos rios e lagos.

Figura 14 Beiradão amazônico – Rio Solimões/AM



Fonte: Juliana T.S. Medeiros, out.2009

Em relação aos trabalhadores na atividade de extrativismo vegetal, existe inclusive classificação específica no Código Brasileiro de Ocupações (CBO), profissionais que tem real identidade com trabalho realizado por milhares de moradores da Amazônia, a exemplo das retratadas no código 33 - Trabalhadores florestais, com destaque para os que a nomenclatura traz expressamente “ na extração vegetal”, que é o caso do código 336. Alguns exemplos de profissões oficialmente classificadas constantes do CBO e que são comuns na floresta amazônica: 334 – Seringueiro; 335 – Mateiro; 336 – Tirador de látex; 332 – Cortador de lenha, dentre outros. (ANEXO A).

As pessoas que vivem na Amazônia, apesar das distâncias, constroem redes sociais de comunicação com os recursos mais facilmente disponíveis, dentre estes pode-se destacar a comunicação via rádio feita em pequenas vilas e no interior de unidades de conservação como a retratada na reserva de São Raimundo do Jurauá, localizada da Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS) de Mamirauá, localizada em uma área de várzea, delimitada pelos rios Solimões e Japurá, e pelo Uati-Paraná na região do médio Solimões,

Estado do Amazonas (RODRIGUES, 2006) e a comunicação feita através da utilização de meios de transportes rudimentares – se comparados com o estágio atual de tecnologia de transportes, representados por canoas movidas a remo ou pequenas embarcações com motor de polpa de pequena capacidade, que no Amazonas são mais conhecidas como “rabetas” (como demonstrado na Figura 7, a canoa de cor branca é movida a remo e a de cor verde possui motor de polpa).

Tudo isto revela que ainda na atualidade, os rios amazônicos são o principal meio utilizado para transporte e comunicação entre os moradores da maioria das regiões do Estado do Amazonas. Devido às distâncias entre as cidades, vilas e comunidades e entre as moradias individualmente, a própria concepção de vizinhos e vizinhança, por exemplo, se diferencia das relações existentes no meio urbano. Barbosa (1980, p. 47) ao estudar as relações de comunicação na Amazônia, escreve que em algumas regiões da Amazônia são considerados vizinhos pessoas que moram a quilômetros de distância uma das outras, “duas ou três horas rio acima ou rio abaixo”, e o meio de transporte mais utilizado é a canoa movida a remo e tece as seguintes considerações:

Apesar das grandes distâncias entre uma moradia e outra, não deixa de existir na Amazônia do Beiradão (terceira Amazônia) um sólido grupo de vizinhanças. O conceito de “vizinho” é bem dominado pelos habitantes do mesmo rio, lagos e ilhas (...) Ao longo dos rios, o vizinho é aquele que mora duas ou três horas rio acima ou rio abaixo. Entre esses grupos de famílias existe um sistema de comunicação que é acionado não só na hora da necessidade como também na hora de atender a certas circunstâncias sociais como batizados, casamentos, aniversários, festas religiosas, torneios esportivos, etc. (BARBOSA, 1980, p. 48)

Apesar desta rede de contatos, o sistema de integração está longe de atender às reais necessidades destas pessoas. Daí permanecerem em parcial ou total isolamento, o que fere os mais mezinhos princípios da dignidade humana.

Levando-se em consideração que o principal meio de comunicação no interior do Estado do Amazonas são as embarcações, nesta região a relação estabelecida entre os habitantes e as águas coaduna-se quase que totalmente com os fundamentos da Política Nacional dos Recursos Hídricos (Lei nº 9.433/1997), principalmente porque sempre existiu uma dinâmica de vida que tradicionalmente proporciona o uso múltiplo das águas nos moldes do que preceitua o artigo 1º, inciso IV da lei acima, pois os rios, lagos, igarapés são usados para o lazer, transporte, alimentação, comércio, intercâmbio entre as comunidades tradicionais, acesso à saúde, educação e justiça. Por isto é que a reestruturação portuária e desenvolvimento do transporte fluvial em todo o Estado do Amazonas, se efetivada, seria sinônimo de garantia do desenvolvimento sustentável, levando em consideração o respeito à

cultura e ao saber das comunidades amazônicas, bem como a relação diferenciada entre o homem e o rio que ele “habita”.

Além da floresta, a população possui identificação cultural, econômica e até afetiva com os rios. Estes são como estradas em uma região que quase não possui sistema rodoviário, ou seja, os rios são responsáveis por levar dignidade a milhares de pessoas na Amazônia, seja provendo o sustento, sendo principal meio de transporte - responsável por quase cem por cento de todas as trocas comerciais, lazer, turismo e, inclusive, do acesso a Justiça por meio da “Justiça Itinerante”.(MEDEIROS, 2009, p.02)

Nestas relações sociais fluviais, a bacia hidrográfica amazônica tem papel sócio-econômico importante na produção e circulação da riqueza local. Seus rios são meios de acesso ao escoamento da produção e, ao mesmo tempo, a garantia de acesso à cidadania mesmo que de “segunda categoria”, em muitos casos.

Então, situações como as descritas no início deste capítulo, levam à conclusão de que em muitos casos não há o respeito à dignidade das pessoas que, sequer, possuem o direito de escolha em relação ao meio de transporte que desejam tomar para exercer o direito de livre locomoção, o que representa certamente exclusão social, contrária ao princípio da dignidade da pessoa humana, que preza pelo respeito ao próximo. A dignidade da pessoa humana é o valor e o princípio subjacente ao grande mandamento, de origem religiosa, do respeito ao próximo, em que todas as pessoas são iguais e têm direito a tratamento igualmente digno (BARROSO, 2010).

A exigência de cumprimento e promoção dos direitos fundamentais encontra-se estreitamente vinculada ao respeito à dignidade da pessoa humana. Nesse sentido é que se afirma que “os direitos fundamentais são pressupostos elementares de uma vida humana livre e digna, tanto para o indivíduo como para a comunidade: o indivíduo só é livre e digno numa comunidade livre; a comunidade só é livre se for composta por homens livres e dignos (ANDRADE, apud NOVELINO, 2007, p. 161)

A Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão adotada pela Assembléia Nacional Constituinte em 26 de agosto de 1789 é o ideário da Revolução Francesa e da defesa dos direitos individuais. Refere-se, no art. 6º, à dignidade: “sendo todos os cidadãos iguais a seus olhos, são igualmente admissíveis a todas as dignidades, postos e empregos públicos, segundo sua capacidade e sem nenhuma outra distinção que as de suas virtudes e talentos”. O art. 16 complementa: “Toda sociedade que não assegura a garantia dos direitos e nem determina a separação dos poderes, não tem Constituição”.

A Constituição Republicana Francesa de 1791, consagrou a liberdade e a igualdade sem distinções de classes, o direito à propriedade privada e valorização do homem. Segundo Peduzzi (2009, p. 24) a idéia foi englobar proteções em um só princípio, assegurado como direito fundamental para, dessa forma, numa concepção que não foi alterada no decorrer dos séculos, proteger os indivíduos contra o arbítrio do Estado e os abusos. Citando Lopes continua:

Não é exagero afirmar que, a partir de então, consolidou-se uma nova concepção de Direito e de Estado, com a introdução de novos institutos e conceitos, tais como a Constituição e divisão de poderes, e com a revisão das antigas formulações jurídicas e políticas para que estas se adaptassem à nova idéia de dignidade da pessoa humana. A sociedade e os institutos jurídicos anteriores estavam impregnados por uma concepção estamental da sociedade e por privilégios de origem divina. Em função da consolidação da idéia de dignidade da pessoa humana e seus desdobramentos, formou-se uma nova ordem para possibilitar a implantação da liberdade e da igualdade. Surgia assim, efetivamente, um direito público, sendo o direito privado reformulado e consolidado sob essa perspectiva liberal. (LOPES apud PEDUZZI, 24)

O papa Leão XIII (1810 - 1903), preocupado com a exploração capitalista sobre os trabalhadores, que havia chegado ao extremo de desrespeitar os princípios cristãos consagrados, advertiu o mundo contra o problema que atenta contra a dignidade da pessoa humana e aos mandamentos da Igreja Católica: em 1891 torna pública a Encíclica Rerum Novarum, que repercute positivamente nos países católicos, dando início a movimentos sociais cristãos, que propugnam por melhores condições de vida e de trabalho aos mais pobres.

Constituição Federal brasileira de 1934, refere-se expressamente à idéia de dignidade da pessoa humana no art. 115:

Art. 115 – A ordem econômica deve ser organizada conforme os princípios da Justiça e as necessidades da vida nacional, de modo que possibilite a todos existência digna. Dentro desses limites, é garantida a liberdade econômica.

A constituição de 1946 no art. 145 dispôs:

Art. 145 – A ordem econômica deve ser organizada conforme os princípios da justiça social, conciliando a liberdade de iniciativa com a valorização do trabalho humano.

Parágrafo único – A todos é assegurado trabalho que possibilite existência digna. O trabalho é obrigação social.”

A Carta de 1967 invoca de forma mais direta a dignidade da pessoa humana, no art, 157 (seu inciso II foi reptido no art. 160 da Emenda Constitucional de 1969):

Art. 157 – A ordem econômica tem por fim realizar a justiça social, com base nos seguintes princípios:

(...)

II – valorização do trabalho como condição da dignidade humana”.

A Constituição de 1988 elege o princípio da dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil pela primeira vez, conforme art. 1º, III:

A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I – a soberania;

II – a cidadania;

III – a dignidade da pessoa humana;

IV – os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V – o pluralismo político.

No Estado de Direito, o princípio da dignidade é visualizado no seu aspecto limitativo de ações do Estado e da própria comunidade contra aquele que é titular de direitos e tem sua dignidade pessoal protegida pela ordem jurídica. Compreende-se a prevalência, nos séculos XVIII a XIX, do Estado liberal, justamente porque o século XVIII identifica esse embate entre público e privado. Nesse período, predominou a concepção de Estado constitucional que garantisse os direitos fundamentais e a representação popular. Sobre os fundamentos da República Federativa do Brasil, constante no art.1º da Constituição Federal, Bastos (2010, p.227) assim leciona quanto ao fundamento da cidadania e da dignidade da pessoa humana:

A cidadania, também fundamento de nosso Estado, é um conceito que deflui do próprio princípio do Estado Democrático de Direito, podendo-se, desta forma, dizer que o legislador constituinte foi pleonástico ao instituí-lo. No entanto, ressaltar a importância da cidadania nunca é demais, pois o exercício desta prerrogativa é fundamental. Sem ela, sem a participação política do indivíduo nos negócios do Estado e mesmo em outras áreas do interesse público não há que se falar em democracia.

Embora dignidade tenha um conteúdo moral, parece que a preocupação do legislador constituinte foi mais de ordem material, ou seja, a de proporcionar às pessoas condições para uma vida digna, principalmente no que tange ao fator econômico. Por outro lado, o termo “dignidade da pessoa” visa a condenar práticas com a tortura, sob todas as suas modalidades, o racismo e outras humilhações tão comuns no dia-a-dia de nosso país. Este foi, sem dúvida, um acerto do constituinte, pois coloca a pessoa humana como fim último de nossa sociedade e não como simples meio para alcançar certos objetivos, como, por exemplo, e econômico.

Já no paradigma do Estado Social, o princípio da dignidade é visualizado no seu aspecto protetivo, obrigando o Estado a prover o cidadão das garantias que a própria Constituição lhe concede. É a igualdade limitando a liberdade. Conforme Sarlet (2011, p.32), no Estado Democrático de Direito, o princípio da dignidade é visualizado, simultaneamente, no seu aspecto limitativo das ações do Estado e da própria comunidade e como implementador de direitos que estabeleceu.

A forma de implementação dos direitos é que se distingue no Estado Democrático de Direito. Ela passa a exigir a participação efetiva dos cidadãos nas decisões públicas. Isso tem consequências na leitura do princípio da dignidade da pessoa humana, enquanto reconhece a capacidade de o próprio indivíduo dizer o que é, para ele, dignidade, comparável do princípio da Participação, princípio geral do Direito Ambiental. Este visa a conservação do meio ambiente, defesa dos interesses difusos e coletivos da sociedade; por ele os cidadãos, frente à atuação insatisfatória de representantes de membros do Poder Executivo e Legislativo, podem exigir participação contínua e mais próxima dos órgãos de decisão em matéria de meio ambiente. (MACHADO, 2010, p. 101)

Ao comentar Sarlet, (SARLET apud PEDUZZI, p. 38) fala que o princípio da dignidade humana atua como um direito de defesa, a impedir que seja violado e como condutor de prestação positivas. Preconiza a consideração de um mínimo existencial capaz de satisfazer às exigências de uma vida digna. A satisfação do mínimo existencial, para o autor, justifica-se no direito à vida e no dever do Estado de prover as condições para que todos vivam dignamente. E explicita que neste contexto, não restam dúvidas de que todos os órgãos, funções e atividades estatais encontram-se vinculados ao princípio da dignidade da pessoa humana, impondo-se-lhes um dever de respeito e proteção, que se exprime tanto na obrigação por parte do Estado de abster-se.

Comentando a violação aos princípios da dignidade da pessoa humana Peduzzi:

A violação do mínimo existencial – isto é, a não garantia de tais condições elementares – importa o desrespeito ao princípio jurídico da dignidade da pessoa humana sob o aspecto material, ou seja, uma ação ou omissão inconstitucional. Em suma: mínimo existencial e núcleo material do princípio da dignidade da pessoa humana descrevem o mesmo fenômeno. (BARCELLOS, apud PEDUZZI, 50)

Considerando que o mínimo existencial são situações matérias indispensáveis à existência humana digna e o exercício do direito de ir e vir como indispensável para uma vivência digna, temos que o Poder Público não pode se omitir de seu papel como agente responsável pela implementação de políticas públicas para que este direito seja realizado e respeitado no interior do Estado do Amazonas. Mas, caso não haja este empenho, cabe aos autores constitucionalmente habilitados acionar o Poder Judiciário na busca de meios e ações concretas para efetivação do direito de locomoção com dignidade, na medida do possível, sem ter o ônus de esperar dias ou até semanas para poder exercer a faculdade de sair da cidade onde reside, locomovendo-se pelo território, como assegurado no art. 5º, XV, com segurança.

Comentando o importante papel do Poder Judiciário e do Poder Legislativo neste cenário, Peduzzi (2009, p.50) afirma:

O Poder Judiciário, uma vez constatada essa inconstitucionalidade, teria do dever de atuar por meio da entrega de prestações positivas, inclusive sabendo, de antemão que a aplicação dos recursos públicos deve ser feita prioritariamente para as áreas sensíveis que giram em torno do mínimo existencial e que estão representadas pelo princípio da dignidade da pessoa humana. (...) O princípio da dignidade da pessoa humana, nestes termos, se torna superior aos demais, que vincula o legislador a ter de realizar prestações positivas, mesmo quando claramente estiver em discordância, a partir da análise do caso concreto, com princípios que pareçam mais adequados.

No Estado do Amazonas existem regras que facilitam o transporte fluvial de pessoas em condições especiais, como o direito de os idosos com mais de 60 anos viajarem com passagens a preços reduzidos. Ainda assim, em relação ao Poder Legislativo, caberia edição de leis que obriguem o Poder Executivo a agir de maneira a proporcionar transportes de boa qualidade e com regularidade, além destas leis poderem ser editadas por iniciativa popular, nos moldes do art. 14, inciso III combinado como art. 61, § 2º da Constituição Federal, regra repetida pela Constituição do Estado do Amazonas no art.33, § 2º:

Art.33 A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou comissão da Assembléia Legislativa, ao Governador do Estado, ao Tribunal de Justiça, ao Procurador-Geral de Justiça e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

(...)

§ 2º A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Assembléia Legislativa de projeto de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado estadual, distribuído pelo menos em vinte e cinco por cento dos Municípios existentes no Estado existentes no Estado, como não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles, respeitada a iniciativa privadas estabelecida nesta Constituição.

Em se tratando do Poder Judiciário, cabe à própria sociedade através das várias ações constitucionalmente garantidas e ao Ministério Público Estadual, por exemplo, em nome dos membros desta sociedade, acionar o Poder Judiciário visando à imposição de obrigação de disponibilização de embarcações com o objetivo de garantia do mínimo existencial, o direito de ir e vir, às comunidades que dependem do transporte fluvial como único meio de locomoção de longa distância e, na maioria das vezes, vivem em regiões distantes das sedes de municípios localizados no interior do Estado e da capital amazonense – certamente, excetua-se casos em que há condições de realização de deslocamentos por meios próprios ou outro modal de transporte, em tempo e condições que não atentem contra a saúde, segurança e dignidade das pessoas.

O princípio da dignidade da pessoa humana também relaciona-se com importante princípio geral do Direito Ambiental, o princípio da sadia qualidade de vida. No caso das longas viagens realizadas no rios amazônicos, locomover-se em um ambiente salubre é viver com dignidade, o que leva ao direito de exigência de políticas públicas que garantam adequadas condições de viagens a quem necessita se deslocar através do transporte fluvial no Estado do Amazonas. Sobre o direito à sadia qualidade de vida Machado (2010, p. 61) salienta que viver com qualidade de vida não é apenas viver sem doenças, mas deve-se levar em conta as condições de elementos da natureza como água, solo, ar, flora, fauna e paisagem e sua interação na saúde das pessoas – idéia que influenciou o direito a um ambiente sadio. Sobre o direito de exigência de sadia qualidade de vida:

Não basta viver ou conservar a vida. É justo buscar e conseguir a “qualidade de vida”. A Organização das Nações Unidas – ONU anualmente faz uma classificação dos países em que a qualidade de vida é medida, pelo menos, em três fatores: saúde, educação, produto interno bruto. “A qualidade de vida é um elemento finalista do Poder Público, onde se unem a felicidade do indivíduo e o bem comum, com o fim de superar a estreita visão quantitativa, antes expressa no conceito de nível de vida” (RAMON apud MACHADO, 2010, p. 61)

O cumprimento de todos os direitos fundamentais é a garantia de tratamento digno às pessoas. Observando a realidade da região amazônica e por constar expressamente na Constituição Federal de 1988 no art. 5º, inciso XV, o direito à locomoção deve ser proporcionado para garantia de vida digna a todas as pessoas que dependem de transporte fluvial como único meio de se locomover por de longas distâncias. O art. 5º, inciso XV enuncia ser “livre e locomoção no território nacional em tempo de paz”, logo, com mais razão deve tanto o Poder Público oferecer meios de garantia, quanto a sociedade amazonense exigir o transporte fluvial em condições dignas e meios de locomoção pelas vias fluviais de maneira segura por meio de sinalização das principais rotas de navegação nos termos das normas de autoridades marítimas aplicadas ao caso e demais legislações aplicáveis à gerenciamento de hidrovias.

Além disto, no caso de muitos municípios do Estados do Amazonas, como os localizados na Alto Rio Negro, não é oferecido à população o direito de opção para a escolha dos modais a serem utilizados. Um exemplo seria o município de São Gabriel da Cachoeira que, a despeito de não possuir rodovias que o interliguem à capital amazonense- Manaus, possui estrutura aeroportuária. Porém, a opção entre o custo de transporte aéreo e o fluvial é mesmo impossível para parcela significativa da população, restringindo mais uma vez a liberdade e o direito de livre locomoção em território nacional. Por outro lado existe casos em

que em literalmente parte da população amazonense não possui o direito de escolha acima explanado, vez que não é oferecido mais de uma opção de modal, sendo apenas o transporte fluvial o responsável pelo deslocamento das pessoas para atendimento de necessidades básicas.

As considerações acima, inidicam que levando em consideração as dimensões territoriais da Região Amazônica e do Estado do Amazonas, o transporte fluvial digno significa também vida digna para a população que nele habita. Garantir o direito fundamental de ir e vir, é garantir a liberdade das pessoas que moram no interior do Estado do Amazonas, garantindo inclusive, maior liberdade de pensamento, pois quem tem mais oportunidade de locomoção tem igualmente mais oportunidade de se desenvolver intelectual e profissionalmente. Esta idéia coaduna com a de Sarlet (2011, p. 100) de que os direitos fundamentais podem ser considerados como exigência e concretização dos princípios da dignidade da pessoa humana.

Em suas considerações sobre a dignidade da pessoa humana, Sarlet (2011 apud PEDUZZI, 17), ensina que todos os seres humanos necessitam de igual consideração e respeito. O conceito de dignidade da pessoa humana por ele formulado está associado ao reconhecimento de cada indivíduo como merecedor de igual consideração e respeito pelo Estado e pela comunidade.

Temos por dignidade humana a qualidade intrínseca e distintiva reconhecida em cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e co-responsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.

Da definição acima, não seria exagero levantar debates sobre a falta de tratamento digno dispensada aos moradores do interior do Estado do Amazonas, caso se leve em consideração a irregularidade e até mesmo a falta de transporte fluvial, em determinados períodos da semana por exemplo, para alguns municípios e para algumas comunidades que não se localizam nas sedes destes municípios. Estas pessoas certamente tem que conviver com falta de igualdade de oportunidades para o desenvolvimento econômico do local em que vivem, e mesmo oportunidades desiguais profissionalmente, principalmente para os adolescentes e jovens, pois os direitos culturais e à educação, constitucionalmente garantidos através dos art. 205 a 207 da Constituição Federal, também são exigência e concretização da dignidade da pessoa humana:

(...) também os assim denominados direitos sociais, econômicos e culturais, seja na condição de direitos de defesa (negativos), seja na sua dimensão prestacional (atuando como direitos positivos), constituem exigência e concretização da dignidade da pessoa humana. (SARLET, 2011, p. 108)

Considerando-se então este aspecto, correspondente à implementação de tratamento isonômico independentemente da região do Estado do Amazonas onde moram, tem-se que estas pessoas carecem de tratamento digno por parte do Estado e da comunidade, por não ser dado o direito à liberdade de locomoção e exercício do direito de ir e vir com facilidade e segurança:

Também o direito geral de igualdade (princípio isonômico) encontra-se diretamente ancorado na dignidade da pessoa humana, não sendo por outro motivo que a Declaração Universal da ONU consagrou que todos os seres humanos são iguais em dignidade e direitos. Assim, constitui pressuposto essencial para o respeito da dignidade da pessoa humana a garantia da isonomia de todos os seres humanos, que, portanto, não podem ser submetidos a tratamento discriminatório e arbitrário (...) (SARLET, 2011, p. 104)

A dignidade, por estar expressa nas constituições de muitos países assume inquestionável caráter jurídico, cujos efeitos se estendem por todo o ordenamento jurídico e como fonte direta e indireta de diversos direitos. Mesmo quando desnecessário o desenvolvimento deste princípio por ser possível recorrer a um direito fundamental específico, ainda assim deve-se levá-lo em conta como parâmetro valorativo, a dignidade da pessoa humana em si não é um direito fundamental e sim um atributo inerente a todo ser humano. A exigência de cumprimento e promoção dos direitos fundamentais encontra-se estreitamente vinculada ao respeito à dignidade da pessoa humana. Nesse sentido é que se afirma que “os direitos fundamentais são pressupostos elementares de uma vida humana livre e digna, tanto para o indivíduo como para a comunidade: o indivíduo só é livre e digno numa comunidade livre; a comunidade só é livre se for composta por homens livres e dignos (ANDRADE apud NOVELINO, 2007, p. 161)

A questão do transporte fluvial e estrutura portuária na Amazônia liga-se ao direito fundamental à locomoção, como um dos aspectos fundamentais da liberdade física do homem e engloba não apenas o direito de ir e vir, mas também o direito de permanecer (art. 5º, XV da Constituição Federal).

Visando à proteção da liberdade de livre circulação, a Constituição Federal traz algumas garantias como a vedação da prisão civil por dívidas – deveria também impedir que o Poder Público deixe de prestar um meio de transporte regular para as pessoas se

locomoverem em locais não servidos por estradas ou aeroportos, principalmente nos casos de extrema necessidade. A ausência de estrutura portuária adequada também é atentatória ao direito fundamental de ir e vir, pois se tratam de situações correlatas, pois ainda que haja embarcações, a ausência de locais adequados para atracação também impede que o direito constitucional de ir e vir seja plenamente exercido.

Em toda sua extensão a região Amazônica abrange nove países da América do Sul. Considerando as dimensões na parte continental e sua bacia hidrográfica, pode-se afirmar que o tema do presente trabalho abrange reflexões de escala internacional, pois parte da população dos países que compõem o bioma amazônico (Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana Francesa, Peru, República da Guiana, República do Suriname e Venezuela), utilizam os recursos naturais da região para viver e para exercer o direito de se comunicar. E este direito é melhor exercido em locais onde há disponibilidade de infra-estrutura de meios de comunicação, seja portuária, hidrovias, rodovias ou ferrovias para isso - como é o caso da hidrovia que liga o Estado do Amazonas a Iquitos no Peru e a rodovia BR – 174, que liga o Amazonas a Roraima, possibilitando o acesso do Brasil até a Venezuela.

Em relação à quantidade de habitantes da região Amazônica, apenas as capitais dos Estados e outras poucas cidades da região podem ser consideradas populosas, mas a ocupação da Amazônia é muito antiga. No Estado do Amazonas, todas as regiões de seu território são inteiramente habitadas, ainda que seja em número reduzido em relação à extensão territorial de cada uma delas. Considerando a ocupação desta área pelo elemento europeu, temos que a mesma remonta do século XVI e XVII, segundo análise das primeiras expedições exploratórias da região e, em seguida, da fundação das primeiras vilas e cidades, como a atual capital amazonense, Manaus.

As primeiras viagens dos europeus, pelo rio Amazonas foram feitas pelos espanhóis, no sentido das nascentes à sua foz. Começaram com a de Francisco D'Orellana, em um bergantim equipado com 50 homens, na sua descida pelo rio Napo, a partir de 2 de fevereiro de 1542, até alcançar o Marañon, passando pelas bocas do Rio Negro, Madeira e Nhamundá, respectivamente a 3, 10 e 23 de junho. Foi próximo à foz dos últimos desses rios, que se deu o fantástico combate com as aguerridas mulheres, origem do nome Amazonas para o imenso caudal, talvez índios da tribo dos tapajós, que usavam longos cabelos e onde as mulheres lutavam ao lado de seus maridos. (LOUREIRO, 2007, p. 10)

A reformulação da atividade portuária na Amazônia é atividade que necessita da aplicação de ciência e de tecnologia adequado às características geomorfológicas e regime de

chuvas (de cheia e de vazante dos rios) da região, e principalmente, de planejamento e elaboração de políticas públicas aliado aos conhecimentos tradicionais para alcance de um estágio de excelência no serviço portuário, e que atenda às necessidades da população amazônida.

Esta estrutura deve ser implementada visando à diminuição do estado de isolamento que tanto dificulta o desenvolvimento econômico na região e impõe ao seu habitante uma condição de menos favorecimento e acesso à serviços essenciais para a sobrevivência. Associados à violação do direito de ir e vir, vários outros são atendidos com precariedade devido à precariedade e até mesmo a ausência de estrutura portuária adequada, como o direito à saúde, à alimentação de boa qualidade, à educação, à previdência social, ao lazer diferenciado, a oportunidade de crescimento profissional aos jovens. Ou seja, na maioria das localidades da Amazônia, os direitos fundamentais e a ausência deles é também determinada pelas principais vias de transportes, que são os rios da região que formam a maior bacia hidrográfica de água doce do mundo. Loureiro, ao discorrer sobre as distancias da Amazônia descreve o seguinte:

A Amazônia é uma região que necessita, para o seu desenvolvimento econômico, de um sistema de navegação adequado às suas longas distâncias internas, algumas intercontinentais, equivalendo a mais do que uma travessia do Oceano Atlântico, como as de:

Belém – Sena Madureira – 5160 milhas ou 7740 km

Belém – Xapuri – 5550 milhas ou 8325 km

Belém – Cruzeiro do Sul – 5720 milhas ou 8580 km..

Apesar disto os nosso governantes esqueceram-se deste fato e a região está hoje sujeita aos caríssimos fretes rodoviários, verdadeiros impostos sobre as populações do Norte; às estradas onerosas, necessitando de constantes manutenções, pela grande ação erosiva do nosso clima equatorial e a um sistema de navegação inadequado, constituído de pequenos barcos de madeira, que dificultam a sobrevivência das nossas populações interioranas, além de numerosas balsas poluidoras dos rios (LOUREIRO, 2007, p. 09)

Logo, considerando as longas distâncias internas, mas a total interligação entre elas pela via fluvial (ainda que em determinadas épocas do ano, esta interligação fique prejudicada devido a impossibilidade de navegação em alguns rios da região em razão da vazante), temos que o transporte fluvial é o principal responsável pela locomoção de pessoas e mercadorias no estado, pelo turismo na região, economia, comércio e agronegócios, Isto demonstra que este tipo de transporte é um instrumento de viabilização do desenvolvimento social nos municípios amazonenses, pois todas as atividades produtivas, em escalas diferenciadas, necessitam escoar

a produção para a capital amazonense, Manaus. Este escoamento até agora vem sendo feito, prioritariamente, por meio do transporte fluvial.

No Estado do Amazonas existem situações que quanto mais afastado da capital Manaus, menor o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) encontrado; o meio de transporte rodoviário, principal do Brasil, é quase inexistente em praticamente todas as regiões do Estado, sendo assim os rios o principal meio de transporte, em seus usos múltiplos. Barbosa (1980) ao discorrer sobre assunto em seu trabalho “O Regatão e as relações de comunicação na Amazônia” trata da importância dos rios como *estradas líquidas* e principal elo de comunicação da Amazônia com o mundo.

Na tentativa de relacionar as características geográficas com as humanas é que as considerações feitas no presente estudo baseiam-se no respeito à cultura e aos modos de ser, viver e fazer e fazer dos amazônidas aliada à necessidade de se implementar a comunicação e transporte fluvial no Estado do Amazonas, o que está totalmente em consonância com o disposto no art. 1º, III da Constituição Federal que trata do princípio da dignidade humana, fundamento da República Federativa do Brasil, combinado com art. 215 e 216 da Constituição Federal, que trata da garantia do exercício de direitos culturais .

O desenvolvimento sustentável na Amazônia passa pelo aproveitamento e aplicação dos conhecimentos tradicionais da população local, que convive até hoje com o meio ambiente de um modo sustentável, sem interferência negativa considerável em sua renovação. Na área de navegação, é o caso da tecnologia de construção de embarcações em madeira adaptadas às características dos rios amazônicos. Neste sentido, em todas as ações de desenvolvimento econômico e social há que se respeitar dignidade, o olhar social e a opinião das pessoas diretamente envolvidas em qualquer empreendimento, e com o transporte fluvial aliado à reestruturação portuária no Estado do Amazonas, não seria diferente. Ou seja, proporcionar meios de um “melhor viver” sem retirar a identidade cultural e a vocação natural de um local. Tocantins (1973, p. 209) expressa a necessidade de análise conjunta do ser humano e do meio natural para compreensão do cenário econômico em que se vive, nestes termos:

A vida social e econômica das regiões manifesta-se pelo fenômenos que resultam da colaboração ou da luta entre o homem e a terra. Portanto, quando se procura uma interpretação para qualquer tipo de necessidade humana dever-se-á partir das realidades geográficas, indo, em seguida, examinar os processos que o homem adotou para a criação de valores culturais. Porém, o ser humano sempre em suas relações com a terra, as águas, os animais e as plantas.

O direito à vida não se separa do direito ao meio ambiente saudável, pois apenas com este é que se garantirá o direito fundamental à vida digna, ou seja, o viver com qualidade (art. 1º, III c/c art. 225, caput da Constituição Federal), pois qualquer discussão sobre o meio ambiente traz consigo a reflexão sobre o próprio direito à vida e a satisfação das principais necessidades do ser humano.

5 CONCLUSÃO

A presente pesquisa levou em consideração o papel do transporte fluvial e da estrutura portuária no Estado do Amazonas como forma de alavancar o desenvolvimento sustentável de toda a região e a necessidade de melhor estrutura de navegação que garanta o direito fundamental de ir e vir à população que depende preponderantemente deste tipo de transporte com dignidade e segurança.

O trabalho se inicia com a análise da situação da região e da navegação na Amazônia ainda no período colonial. Naquela época já existiam certas dificuldades de comunicação entre a região correspondente ao atual Estado do Amazonas e outros centros econômicos e políticos da colônia; estas dificuldades se estenderam ao período do império, em parte pela distância entre o Amazonas e a capital Rio de Janeiro. Porém, esta característica pode até ter retardado, mas não impediu o desenvolvimento na região de uma economia baseada no extrativismo para exportação, inicialmente, e na atividade agropecuária que de certa forma garantia a subsistência dos núcleos urbanos criados nesta região.

Foi importante demonstrar que apesar de quase nunca estar na pauta principal das discussões do governo Imperial a questão da navegação no Estado do Amazonas, mas precisamente da abertura do Rio Amazonas à navegação internacional, foi tema relevante que envolveu vários países que fazem fronteira com o Brasil, como Peru e Bolívia. Em se tratando dos Estados Unidos da América, igualmente, havia interesses na utilização do rio Amazonas e como rota comercial de navegação entre os países banhados pelo Oceano Índico e o Atlântico, além de planos para ocupação pela população negra composta de ex -escravos no século XIX. Então constata-se que foi apenas após acentuada pressão internacional que o governo imperial brasileiro deu a importância que o tema da navegação no Rio Amazonas necessitava, culminando com a abertura do Rio Amazonas à navegação internacional em 1866. Este fato comprovadamente impulsionou o início da navegação a vapor na região Amazônica, com grande investimento de empresas estrangeiras, sobretudo as inglesas, além de levar ao início de um dos períodos de maior desenvolvimento da economia regional e da então província e depois Estado do Amazonas, baseado no extrativismo da borracha para exportação.

A questão do início da navegação a vapor na região amazônica foi considerada importante para ser abordado no trabalho, mas outros temas também podem ser objeto de reflexão na atualidade, principalmente quando se traz à baila as várias questões sobre a Amazônia que podem até ser consideradas esquecidas ou que não são tratadas com a devida

diligência, rapidez e profissionalismo que requerem, mas que são muito importantes no cenário econômico internacional e para as pessoas que aqui vivem e produzem.

Uma destas questões é a necessidade de meios de transportes dignos e seguros para a população que necessita se locomover dentro do Estado do Amazonas pela via fluvial. Conforme estudado no capítulo primeiro da dissertação, o transporte via aérea dos produtos da Zona Franca de Manaus apesar de ser subsidiado, ainda é o mais oneroso modal de transportes, demonstrando escoamento da produção pela via fluvial de maneira mais segura e mais rápida. Em relação à produção do interior do Estado, com pequenas exceções representadas pelos municípios da Zona Metropolitana de Manaus (ZMM), que possuem ligação via rodoviária, a maioria do transporte é feita pela via fluvial por embarcações que realizam transporte do tipo misto, transportes de cargas e passageiros.

Outra questão é a importância do transporte fluvial e da melhoria da estrutura portuária para o desenvolvimento da economia, pois tanto a produção do interior do Estado quanto a produção de produtos eletro-eletrônicos do Pólo Industrial de Manaus (PIM), tem no mercado externo o principal consumidor. A produção agropecuária do interior do Estado do Amazonas tem como principal centro consumidor a cidade de Manaus e os produtos do PIM, os mercados do Sudeste do Brasil e o exterior.

Todos estes temas fazem parte do tema principal da busca pelo desenvolvimento sustentável para o Estado do Amazonas, que deve inserir toda a população que reside na região, como preconiza o princípio da participação que rege o Direito Ambiental e o princípio da igualdade de oportunidades de desenvolvimento para os moradores dos vários municípios do Estado do Amazonas.

É justamente neste contexto que se expôs a preocupação em relação à navegação no Estado muitas vezes não ser realizada de acordo com a regulamentação pertinente para transporte de pessoas e mercadorias com segurança e conforto, e a muitas vezes deficiente atuação de órgãos de fiscalização como a Capitania do Portos e os reguladores como a ANTAQ, no que tange ao transporte interestadual. Em relação ao transporte intermunicipal, existe a necessidade de criação de agência reguladora para este tipo de transporte visando ao mínimo de segurança aos usuários que se locomovem entre as cidades do Estado do Amazonas.

A questão da segurança de passageiros e a necessidade de transporte fluvial que atenda às necessidades econômicas da região com sustentabilidade, levou ao estudo de outra questão relevante, qual seja, as dos portos públicos e particulares existentes do Estado do Amazonas. Ressalta-se mais uma vez, que na Amazônia as viagens pelas vias fluviais são longas e podem

durar dias dependendo da embarcação utilizada, havendo necessidade de gerenciamento das condições sanitárias e de higiene, como a qualidade da alimentação servida aos passageiros e armazenamento e despejo de resíduos produzidos em cada viagem.

A garantia do direito de ir e vir com dignidade na região passa pelo oferecimento de estrutura portuária digna que ofereça segurança na atracação de embarcações, embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias. Neste sentido, outro ponto relevante constatado na pesquisa é a existência de poucas estruturas portuárias regulares nos moldes da Lei dos Portos – Lei de 8.630/93, no Estado do Amazonas tanto para passageiros quanto para cargas. Relevante destacar a ação do Ministério dos Transportes através do DNIT para a construção de portos no interior do Estado do Amazonas, conforme demonstrado no capítulo segundo, porém esta ação ainda não é suficiente para garantia do direito fundamental de ir e vir da população, pois as características das moradias nas áreas do interior do Estado é de haver concentração populacional na sede de cada município e população ribeirinha ao longo dos vários rios e igarapés que compõem a bacia hidrográfica Amazônica, o que demanda estruturas portuárias em maior quantidade, ainda que simples, para atendimento desta camada da população.

A estrutura portuária brasileira de maneira geral não está preparada para a exploração e uso do grande potencial hídrico existente no país, tanto marítimo quanto fluvial. No segundo capítulo da dissertação mostra-se que em pesquisa realizada pelo Fórum Econômico Mundial em 2010, o Brasil ficou em 130º lugar entre 142 países submetidos à avaliação de sua estrutura portuária. Esta pesquisa também revela baixo investimento no setor portuário em comparação a outras nações, inclusive as economias emergentes – enquanto a China investe 9% do PIB ao ano em infraestrutura de transporte de carga, o Brasil nos últimos dez anos tem investido apenas 0,8% do PIB neste tipo de infraestrutura; naquele país houve recentemente a inauguração de um terminal com capacidade para movimentar 30 milhões de containers ao ano, enquanto o porto de Santos, o maior da América Latina, movimentou 2,8 milhões de containers em 2010 – além de não haver a inauguração de nenhum porto relevante nos últimos dez anos no país. Outro ponto relevante e alvo de reclamações feitas por industriais e empresas especializadas em logística é que o ordenamento jurídico que rege o sistema portuário no Brasil, representado pela Lei dos Portos – lei 8.360/1993 – e demais legislações pertinentes tem sido considerada atrasada por não permitir que a iniciativa privada construa portos seguindo exclusivamente as necessidades do mercado. O regime jurídico portuário vem sofrendo modificações ao longo dos séculos, mas atualmente, em princípio, tem autorização para construção de portos particulares, os TUP (Terminais de uso privativo), aquelas

empresas que possuem carga própria para transportar. Ressalte-se que o art. 4º, §2º, II, “b” da lei 8.630/1993 também permite a existência de terminais de uso privativo misto, para movimentação de cargas próprias e de terceiros. Nesta pesquisa foi demonstrada a preocupação com o fato de ser pressuposto para autorização de construção de portos particulares no país a existência de carga própria para movimentação, bem como a existência de monopólio estatal da manutenção da infraestrutura portuária, revelando um controle estatal considerado rígido pela classe empresarial considerada. Neste ponto, deve-se destacar a necessidade de aperfeiçoamento da legislação e dos meios de efetivação da parceria entre o capital público e privado para construção e manutenção de portos no Brasil, que é inclusive bastante antiga - o próprio Porto de Manaus adveio desta parceria, conforme explanado no capítulo segundo do trabalho.

Além disto, mais importante que flexibilizar a legislação para criação de portos públicos e particulares no Brasil, é o Poder Público atuar de maneira mais efetiva na fiscalização do gerenciamento ambiental dos portos já existentes⁸, na vigilância sanitária e segurança, principalmente em viagens longas como as realizadas pelos rios amazônicos, por uma questão de saúde pública e de preservação ambiental. É o caso, por exemplo, da fiscalização da troca da água de lastro dos navios que navegam em águas brasileiras.

O papel do Poder Público e da administração dos portos no gerenciamento da troca da água do lastro dos navios que navegam na Amazônia, provenientes de outros países e de outras regiões do Brasil na navegação marítima, evita que os navios despejem a água captada no porto de partida (porto doador) no porto de destino (porto receptor), e com isto o despejo de água e de organismos de diferentes locais do mundo nos rios. Esta é uma forma de defesa da biodiversidade amazônica e proteção da fauna e da flora totalmente alinhados ao papel de prevenção que o Direito Ambiental, Marítimo e Portuário requerem. Importante destacar que a própria legislação brasileira, NORMAM 20, reconhece as especificidades e a maior

⁶ Foram publicadas em 28/10/2011 no Diário Oficial da União, a Portaria nº 424 do Ministério do Meio Ambiente – MMA e a Portaria interministerial nº 425 do MMA e da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR. A portaria 424 disciplina os procedimentos específicos a serem aplicados pelo IBAMA na regularização ambiental de portos e terminais portuários, que já estejam implantados e em operação sem licença ambiental. Já a portaria 425 criou o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária – PRGAP de portos e terminais marítimos (não se aplica aos portos do Estado do Amazonas) que também já estejam implantados e operando sem licença ambiental. Estas medidas apontam, ao menos formalmente, a preocupação do governo federal com o gerenciamento e regularização ambiental dos portos brasileiros, vez que obrigam e firmam prazos para os responsáveis pelos portos e terminais portuários tomarem diversas providências, dentre elas, a de firmar Termo de Compromisso – TC com o IBAMA com o objetivo de apresentação dos Relatórios de Controle Ambiental – RCAs, que serão os instrumentos a subsidiarem a regularização ambiental, por meio das respectivas licenças de operação, observadas as outras exigências das portarias.

necessidade de proteção do bioma amazônico, estabelecendo procedimentos diferenciados para a operação de troca da água de lastro de navios que adentram nos rios da Amazônia.

O exercício do poder de polícia fiscalizador poderia evitar outro grave problema na cidade de Manaus, qual seja, a proliferação de portos clandestinos. Estes muitas vezes são responsáveis pela entrada de produtos sem inspeção sanitária adequada, colocando em risco a saúde da população. Por outro lado, representam diminuição na arrecadação de impostos e enriquecimento ilícito para os responsáveis por estas estruturas portuárias que operam sem autorização na orla da cidade. Também existe o exemplo das empresas EIA – Estação Hidroviária do Amazonas e ERPM – Empresa de Revitalização do Porto de Manaus, arrendatárias do Porto de Manaus, que ao longo de sua administração tem executado diversas modificações estruturais que não respeitam e nem priorizam a preservação do patrimônio histórico tombado representado por aquele porto – um exemplo de ausência de zelo em relação à preservação do meio ambiente imaterial e da memória histórica da cidade é o estado de conservação atual do Museu do Porto, que está atualmente mal conservado e fechado à visitação pública. Mesmo o Poder Público Federal, Estadual e Municipal demonstram falta de planejamento no que tange à proteção do patrimônio histórico nacional quando aprovam ou deixam de se posicionar sobre licenciamentos para empreendimentos em área do porto ou próximas a ele, considerando que também são tombadas pelo patrimônio histórico.

Outro exemplo de falta de fiscalização por parte do Poder Público das operações portuárias na capital amazonense foi o acidente⁹ envolvendo o parque de cointaners do maior porto privado da cidade, um dos principais responsáveis pela carga e descarga da produção do Pólo Industrial de Manaus, cujas conseqüências poderiam ter sido mitigadas, caso houvesse maior rigor na fiscalização.

No capítulo final do trabalho, na apresentação do papel do Direito Ambiental, Direito Portuário e o Princípio constitucional da dignidade da pessoa humana defende-se que, seja qual for o tamanho do município, a distância do mesmo aos maiores centros consumidores, independentemente da existência de atividade relevante para a economia do Estado do Amazonas, existe a necessidade de o transporte fluvial e os meios de acesso a terra pelos portos, ser realizado com respeito ao direito constitucional fundamental da dignidade da pessoa humana. É fato notório que a população da maioria das cidades do interior do Estado do Amazonas e a produção é bem inferior a da capital Manaus e, em relação ao transporte de

⁹Trata-se de acidente ocorrido em 17/10/2010 devido a deslizamento de terra na área do parque de containeres do Porto Chibatão/Tomiazi, Zona Sul de Manaus, amplamente divulgado pela imprensa local. Houve duas vítimas fatais, todos trabalhadores portuários.

cargas, a quantidade a ser transportada é diretamente proporcional à importância do mercado consumidor da atividade produtiva que o município desempenha e do tamanho das embarcações. Dependendo da capacidade, tamanho e quantidade de mercadorias transportadas, tem-se riscos de acidentes para, no mínimo, a tripulação da embarcação, - o que por si só, já corresponde à afronta aos preceitos do Direito Ambiental do Trabalho -, sem contar o risco maior existente em casos de embarcações com carga mista em situação de superlotação.

Casos como estes levam à reflexão de que a dignidade da pessoa humana não terá eficácia e efetividade se o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado também não for alcançado para a população que vive e depende dos recursos naturais da biodiversidade amazônica e que depende dos rios que formam a bacia amazônica como, praticamente, as únicas vias de transporte e locomoção. No trabalho, o transporte fluvial foi defendido como o mais adequado para garantia de desenvolvimento sustentável na região, vez que é menos poluente e menos degradante do meio natural que o transporte rodoviário e o aéreo para sua implantação e manutenção.

Ao longo de todo o trabalho foi demonstrada a necessidade de desenvolvimento econômico sustentável, que leve em consideração os conhecimentos da população e respeite a forma de lidar com o meio ambiente, principalmente os rios “em que nasceram” e que fazem parte de sua identidade e de sua história de vida. Respeitar a relação das pessoas que vivem na região Amazônica com os rios, é apenas uma das importantes razões de se defender o desenvolvimento do transporte fluvial.

A construção de estrutura portuária adequada às características geográficas e ao regime de chuvas da região, priorizando a acessibilidade para o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias; a fiscalização do transporte fluvial para garantia tanto da segurança quanto da saúde de seus usuários e o combate à degradação do meio ambiente e, por fim, o investimento na sinalização de hidrovias são uma das formas de se garantir direitos básicos à população do Estado do Amazonas como o desenvolvimento sustentável da economia e o acesso à educação, saúde, lazer, justiça e vida digna.

REFERÊNCIAS

ALLEMAR, Aguinaldo. Soberania e o direito fluvial internacional. **Revista Curso de Direito da Universidade Federal de Uberlândia**. v.34,p 87-106, 2006. Disponível em:<www.seer.ufu.br/index.php/rfd/article/view/6263/4100>. Acesso em: 26 set.2010.

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. Tradução Virgílio Afonso da Silva. 2 ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

ALMEIDA, Carlos Alberto Leite de. Controle externo sobre o setor hidroviário. **Revista do Tribunal de Contas da União**. Brasília, v.33, n. 93, p. 11-32), jul/set, 2002. Disponível em:<http://www.ticontrole.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/biblioteca_tcu/biblioteca_digital/REVISTA0093.pdf#page=11>. Acesso em: 27 fev.2011.

ALMEIDA, Roberto Schimidt de. RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. Os sistemas de transporte na região norte: evolução e reorganização das redes. **Revista Brasileira de Geografia**. Secretaria de planejamento e coordenação da presidência da república. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Rio de Janeiro, v. 51, n2, p. 1/80, abr/jun. 1989. Disponível em:< http://robertoschmidt.ggf.br/melhores/sistemas_de_transporte_na_regiao_norte.pdf>. Acesso em: 27 fev.2011.

ANTUNES, Paulo Bessa. **Direito Ambiental**. 12 ed. rev. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2009.

ARAGON, Luis E. **OLIVEIRA**, José Aldemir (Orgs). Amazônia no cenário sul-americano. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

AZEVEDO, Plauto Faraco de. **Ecocivilização: ambiente e direito no limiar da vida**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005.

BARBOSA, Walmir de Albuquerque. **O regatão e suas relações de comunicação na Amazônia**, 1980. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 1980.

BARROSO, Luis Roberto. **Curso de direito constitucional contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de Direito Constitucional**. 22 ed. rev e atual.São Paulo: Malheiros, 2010.

BECKER, Bertha K. GARAY, Irene E.G. (Org.). **As Dimensões Humanas da Biodiversidade. O desafio de novas relações sociedade-natureza no século XXI**. Petrópolis: Editora Vozes, 2006.

BECKER, Bertha K.. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Revista Território**, v.6, n 6, p. 29/42, jan./jun. 1999. Disponível em:<[ftp://146.164.23.131/terr/N_06/v_6_becker.pdf](http://146.164.23.131/terr/N_06/v_6_becker.pdf)>. Acesso em: 27 fev. 2011.

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e Transporte na Amazônia**. Edição reprográfica. Manaus, Julho 1995.

BENCHIMOL, Samuel. **Zênite ecológico e Nadir econômico-social – Análises e propostas para o desenvolvimento sustentável da Amazônia**. Manaus: Valer, 2001.

BITTENCOURT, Agnello. **Navegação no Amazonas & Portos da Amazônia**. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas/ Secretaria de Estado da Cultura, Turismo e Desporto, 2001.

BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de legislação brasileira de Direito Marítimo e Portuário**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

BRASIL. **Constituição**. Brasília: Senado Federal, 1988.

_____. Portaria nº 2.242 do Ministério do Trabalho e Emprego, de 14 de setembro de 2010. Institui a Comissão Tripartite sobre Condições de Trabalho Marítimo – CT Marítima. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 15 set. 2010. Seção 1, pg149.

_____. Decreto - Lei nº 1.467, de 28 de abril de 1995. Cria o grupo Executivo para Modernização dos Portos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 28 abr. 1995.

_____. Decreto - Lei nº 126, de 31 de janeiro de 1967. Define as atribuições dos Portos Organizados e Repartições aduaneiras na fiscalização, controle e trânsito de mercadorias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 jan. 1967.

_____. Decreto – Lei nº 794, de 27 de agosto de 1969. Autoriza a União a construir empresas para exploração de portos, terminais e vias navegáveis e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, 27 de ago. 1969.

_____. Decreto nº 1.886, de 29 de abril de 1996. Regulamenta disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 30 abr. 1996.

_____. Decreto nº 2.088, de 4 de dezembro de 1996. Autoriza a prorrogação da descentralização, até 31 de dezembro de 2007, referente às atividades que menciona e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, 5 dez. 1996.

_____. Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997. Regulamenta o art. 2º da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios ou Estados da Federação a administração dos portos federais. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 25 mar. 1997.

_____. Decreto nº 2.247, de 6 de junho de 1997. Acrescenta inciso ao art. 3º e altera a redação do art. 4º do Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 9 jun. 1997.

_____. Lei nº 9.478 de 6 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política

Energética e Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 7 ago. 1997.

_____.Decreto nº 5.623, de 20 de dezembro de 2005. Autoriza a prorrogação da descentralização, até 31 de dezembro de 2007, das atividades que menciona. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 20 dez. 2005.

_____.Decreto nº 99.475, de 24 de agosto de 1990. Dispõe sobre a descentralização da administração dos portos, hidrovias e eclusas que menciona e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 28 ago. 1990.

_____.Decreto nº 6.116, de 22 de maio de 2007 – Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 23 ago. 2007.

_____.Lei nº 10.233 de 05 de fevereiro de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 06 jun. 2000.

_____. Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006. Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, que dispõe sobre a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, a Lei nº 11.233, de 22 de dezembro de 2005, que institui o Plano Especial de Cargos da Cultura e a Gratificação Específica de Atividade Cultural - GEAC, cria e extingue cargos em comissão no âmbito do Poder Executivo, dispõe sobre servidores da extinta Legião Brasileira de Assistência, sobre a cessão de servidores para o DNIT e sobre controvérsia concernente à remuneração de servidores do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS, a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, que dispõe sobre os bens imóveis da União, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a Lei nº 11.046, de 27 de dezembro de 2004; a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, e da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006; e autoriza prorrogação de contratos temporários em atividades que serão assumidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 4 jul. 2006.

_____.Lei nº 11.518 de 5 de setembro de 2007.Acresce e altera dispositivos das Leis nºs 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de

fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 06 set. 2007.

_____.Lei nº 2.546, de 16 de julho de 1955. Autoriza os concessionários e as administrações de portos a cobrarem juros de moro sobre dívidas provenientes de serviços prestados. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 26 jul. 1955.

_____.Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 26 fev. 1993.

_____.Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 14 fev. 1995. Republicação em 28 de set. 1998.

_____.Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995. Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 8 jul. 1995. Edição extra Republicada em 28 de set. 1998.

_____.Lei nº9.277, de 10 de maio de 1996. Autoriza a União a delegar aos Municípios, Estados da Federação e Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 13 maio 1996.

_____.Lei nº 9.433 de 08 de janeiro de 1997. Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da lei 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei 7.990 de 28 de dezembro de 1989. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 09 jan. 1997.

_____.Medida Provisória nº 369, de 7 de maio de 2007 – Acresce e altera dispositivos da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 8 maio 2007.

_____.Lei nº 11.909 de 04 de março de 2009. Dispõe sobre as atividades relativas ao transporte de gás natural, de que trata o art. 177 da Constituição Federal, bem como as atividades de tratamento, processamento, estocagem, liquefação, regasificação e comercialização de gás natural; altera a Lei nº 9.478 de 6 de agosto de 1997; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 4 mar. 2009.

_____. Portaria nº 424, de 26 de outubro de 2011 – Dispõe sobre procedimentos específicos a serem aplicados pelo IBAMA na regularização ambiental de portos e terminais portuários, bem como os outorgados às companhias docas docas, previstos no art. 24-A da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003 . **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 28 de out. 2011.

_____. Portaria Interministerial MMA/SEP/PR nº 425, de 26 de outubro de 2011 – Institui o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária – PRGAP de

portos e terminais portuários marítimos, inclusive os outorgados às companhias Docas, vinculados à SEP/PR. Dispõe sobre procedimentos específicos a serem aplicados pelo IBAMA na regularização ambiental de portos e terminais portuários, bem como os outorgados às companhias docas docas, previstos no art. 24-A da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 28 de out. 2011.

_____. Resolução Antaq nº 1558, de 11 de dezembro de 2009. Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviços de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 11 dez. 2009.

_____. Resolução Antaq nº 517, de 18 de outubro de 2005. Aprova a norma para outorga de autorização para construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 19 out. 2005.

_____. Resolução Antaq nº 55, de 16 de dezembro de 2002. Aprova a norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de carga e ao embarque e desembarque de passageiros. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 17 dez. 2002.

_____. Resolução Antaq nº 912, de 23 de novembro de 2007. Aprova a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 24 nov. 2007.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. MORATO LEITE, José Rubens, organizadores. **Direito constitucional ambiental brasileiro**. 4. ed. ver. São Paulo: Saraiva, 2011.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes; et al. **Direitos fundamentais sociais**. São Paulo: Saraiva, 2010.

CARMO FILHO, Manoel Martins do. **Procedimentos metodológicos de avaliação da acessibilidade e mobilidade dos pólos produtivos do interior do Amazonas**. 2009. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <http://fenix3.ufrj.br/60/teses/coppe_d/ManoelMartinsDoCarmoFilho.pdf> Acesso em: 27 fev. 2011.

CARVALHO, Délton Winter de. **Dano ambiental futuro: responsabilidade civil pelo risco ambiental**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

CARVALHO, Renata. **Amazônia rumo ao “ciclo da soja”**. Informação e Diálogo na sociedade amazônica. Friends of earth Amigos da Terra Programa Amazônia. Papers #2. Ano I, Setembro 1999. Disponível em: <<http://intranet.amazonia.org.br/arquivos/99456.pdf> – > Acesso em: 27 fev. 2011.

CASCIONE, Luciano Leme do Prado. **Licenciamento ambiental do porto de Santos. 2009** Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade Católica de Santos, Santos, 2009.

CASTRO JÚNIOR, José Osvaldo Agripino de. **Direito regulatório e inovação na regulação de transportes e portos nos Estados Unidos e Brasil**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

CASTRO JÚNIOR, José Osvaldo Agripino de; PASOLD, César Luiz (Coord). **Direito Portuário, regulação e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

CASTRO, Márcia Honda Nascimento. **Reconstruindo a Belle Époque Manauara: Projeto de Revitalização do Entorno do Teatro Amazonas e da Praça de São Sebastião**.2008 Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2008.

CAVALCANTE, Ângela Maria de Abreu. **Nas margens do igarapé do Mindú: dois lados da história**.2003. Dissertação (Mestrado). Universidade do Amazonas/ Faculdade de Estudos Sociais,Manaus, 2003.

COSTA, Grace Soares. **Difusão de C&T: desafios de uma comunicação integradora**. 2009 Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

DANTAS, Fernando Antonio de Carvalho. CARVALHO, Moyses de Alencar. **Do patrimônio cultural material ao imaterial: a inclusão na proteção jurídica aos modos de criar, fazer e viver expressados na musicalidade**. TRABALHO APRESENTADO ENCONTRO PREPARATÓRIO PARA O CONGRESSO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO. 17. Salvador, 2008. Disponível em:<www.conpedi.org.br/.../bh/fernando_antonio_de_carvalho_dantas2.pdf> Acesso em: 26 set.2010.

DERANI, Cristiane. **Direito Ambiental Econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério**. Tradução Nelson Boeira. 3 ed.São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010. (Biblioteca Jurídica WMF).

EMERIQUE, Lílían Márcia Balmant. GUERRA, Sidney. O princípio da dignidade humana e o mínimo existencial. **Revista da Faculdade de Direito de Campus**. v.7, n.9, dez. 2006. Disponível em:< www.fdc.br/Arquivos/Mestrado/Revistas/Revista09/.../Sidney.pdf> Acesso em 27 set.2010.

_____.**A proteção do meio ambiente do trabalho fluvial no estado do Amazonas: efetivação do princípio constitucional da igualdade**. TRABALHO APRESENTADO ENCONTRO PREPARATÓRIO PARA O CONGRESSO NACIONAL CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO.18, Maringá, 2009. Disponível em:<http://www.conpedi.org.br/anais/36/09_1507.pdf>. Acesso em: 27 set.2010.

_____. **Meio ambiente do trabalho do fluvial no estado do Amazonas: o ruído como principal agente nocivo**. TRABALHO APRESENTADO. ENCONTRO PREPARATÓRIO PARA O CONGRESSO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO. 18, Maringá, 2009. Disponível em:<http://www.conpedi.org.br/anais/36/07_1103.pdf> Acesso em: 27 set.2010.

_____. **Meio ambiente do trabalho do aquaviário (fluviário): a navegação no itinerário Manaus/ Eirunepé/ Manaus.**2009. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental). Universidade do Estado do Amazonas, Manaus,2009.

ENGEL, Günter. Embarcações – amazonas CD com 150 fotos originais e alta resolução 692 MB navio cargueiro, navio, porta-contêiner, navios de cruzeiro, barcos, balsas, voadeiras, flutuantes, lanchas. CD ROM. 2009.

FEARNSIDE, Philip M. GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro. Transporte hidroviário por cabotagem como alternativa à rodovia Manaus – Porto Velho. (BR 319). JORNADA DE SEMINÁRIOS INTERNACIONAIS SOBRE DESENVOLVIMENTO AMAZÔNICO. 4, 2008. **Anais.** Disponível em:< http://ccr4.pgr.mpf.gov.br/documentos-e-publicacoes/audiencia-publica/arquivos-audiencia-publica/audiencia-publica-br-319/br-319_sufrma_fiam_volumeiii.pdf>. Acesso em: 27 fev.2011.

FERREIRA, Sylvio Mário Puga. **Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha: 1889-1914.** Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

FLORES, Joaquín Herrera. **Cultura y naturaleza: la construcción delmimaginário ambiental bio(socio) diverso.** *Revista Hiléia II.* Manaus, p. 37/104, 2004. Disponível em:< www.uea.edu.br>.Acesso em: 25 mar.,2011

FONSECA, Ozório José de Menezes. Amazônia: olhar o passado, entender o presente, pensar o futuro. *Revista Hiléia IV.* Manaus, p. 87 a 146,2005. Disponível em: <www.uea.edu.br>. Acesso em: 25 mar.2011.

FREIRE, William; MARTINS, Daniela Lara (Coord.). **Dicionário de Direito Ambiental e Vocabulário Técnico de Meio Ambiente.** Editora Mineira de Livros Jurídicos, 2003.

FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva (Org.). **Estudo de transporte e logística na Amazônia.** Manaus: Novo Tempo, 2006.

FROTA, Cláudio Dantas. **Gestão da qualidade aplicada às empresas prestadoras do serviço de transporte hidroviário de passageiros na Amazônia Ocidental: uma proposta prática.** 2008. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

GARCIA, Etelvina. **A Petrobras na Amazônia: a riqueza que vem do Solimões.** Manaus: Norma Editora, 2010.

GAMA, Jonison Herbert da Silva. **O fluxo de importação e exportação via porto de Manaus no período de 1992 a 2002.** 2003.Trabalho de conclusão do curso (Graduação em Ciências Econômicas). Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2003.

GOUGHET, Jean-Jacques. O papel dos rios no ordenamento dos territórios: aspectos econômicos. In: D'ISEP, Clarissa Ferreira Macedo et al (Coord). **Políticas públicas ambientais: estudos em homenagem ao professor Michel Prieur.** São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009. (p. 374 a 390)

GRANZIEIRA, Maria Luiza Machado. **Direito das águas: disciplina jurídica das águas doces**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAZZARINI, Sérgio Giovanetti. FAVERETI, Filho, Paulo. Grupo André Maggi: **Financiando um novo corredor de exportação**. Disponível em:<http://www.pensa.org.br/anexos/biblioteca/55200814334_CASMAGGI.pdf>. Acesso em: 27 fev.2011.

LEFF, Henrique. **Epistemologia ambiental**./ tradução de Sandra Valenzuela; revisão técnica de Paulo Freire Vieira, 4. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

_____.Henrique. **Saber ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder**./ tradução de Lúcia Mathilde Endlich Orth, 7. ed.Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

LEONARDI, Victor Paes de Barros. **Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira**. Brasília: Paralelo 15, Editora Universidade de Brasília, 1999.

LIMA, Teixeira Eriksom. FAVERET FILHO, Paulo. DE PAULA, Sérgio Roberto Lima de. **Logística para os agronegócios brasileiros: o que é realmente necessário?** BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n.12, p. 161-179, set 2000. Disponível em:<http://www.bndespar.com.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set1208.pdf>. Acesso em: 27 fev.2011.

LINS, Nadja Vanessa Miranda. CAMELO, Alcilene N.Moreira. DACOL, Silvana. **Caracterização do transporte fluvial de passageiros na Amazônia**.CONGRESSO PANAMERICANO DE ENGENHARIA NAVAL, TRANSPORTE MARÍTIMO E ENGENHARIA PORTUÁRIA. 20. São Paulo, out/2007. Disponível em<<http://www.ipen.org.br/downloads/XX/2A/Caracteriza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Transporte-Nadja%20Vanessa.pdf>> Acesso em: 27 fev. 2011.

_____.Nadja Vanessa Miranda. RODRIGUES, Luzia Raquel Queiroz. BAREEIRO, Nilson Rodrigues. MACHADO, Waltair Vieira. **Construção Naval no Amazonas: proposições para o mercado**. Disponível em:<http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/200_NADJA_VANESSA_MIRANDA_LINS.pdf> Acesso em: 27 fev. 2011.

LIRA, Aline Ferreira. **Fizemos tudo que a norma mandou?: da teoria à prática da comunicação ambiental proposta pela norma ISO 14001**.2004 Dissertação(Mestrado). Universidade do Amazonas: Manaus, 2004.

LOUREIRO, Antonio José Souto. **História da Navegação no Amazonas**. Manaus: Gráfica Lorena Ltda, 2007.

_____. **O Amazonas na Época Imperial**, 2 ed. Manaus: Editora Valer, 2007.

LOUZADA, Carlos Antonio Pizarro. **Gestão ambiental e competitividade no Porto de Santos – SP entre os anos de 1997 e 2005**.2005. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios) Universidade Católica de Santos: Santos, 2005.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 18 ed. rev. ampl. e atual. São Paulo, 2010.

MALVEIRA, William. **Economia e horizontes na Amazônia**. Manaus: Editora Valer, 2009.

MAQUINÉ, Dillings Barbosa. **Cidades sustentáveis e o princípio da função ambiental da cidade**. 2004. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental). Universidade do Estado do Amazonas. Manaus, 2004.

MARTINIANO, Jhonatan Nogueira. FILIPPINI, Elizabeth. Memórias do Largo de São Sebastião. **Revista Eletrônica Aboré**. mar., 2007.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, v.1**. 3 ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: Manole, 2008.

_____. Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, v.2**, São Paulo: Manole, 2008.

MARTINS, Marco Aurélio de Carvalho. **O caminho das águas na Amazônia: itinerário da tecnologia naval amazônica e sua proteção jurídica como patrimônio cultural imaterial**. 2007. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental). Universidade do Estado do Amazonas: Manaus, 2007.

MAYER, Giovanna. **Regulação Portuária brasileira: uma reflexão sob a luz da análise econômica do direito**. 2009. Dissertação (Mestra em Direito). Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2009.

MEDEIROS, Juliana Terezinha da Silva. Educação ambiental como instrumento de proteção jurídica do meio ambiente e construção de cidadania. **TRABALHO APRESENTADO AO CONGRESSO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO**, 17. Brasília, 2008. Disponível em: <www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/brasil/13_864.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2010.

_____. Juliana Terezinha da Silva. A Amazônia de Djalma Batista: Reflexões sobre a obra Amazônia – Cultura e Sociedade. **ENCONTRO PREPARATÓRIO PARA O CONGRESSO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO**. 18. Maringá, 2009. Disponível em: <http://www.conpedi.org.br/anais/36/09_1773.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2011.

_____. **O transporte fluvial e o direito à dignidade humana na Amazônia**. Trabalho apresentado Congresso de Direito Marítimo e Portuário, 2. Santos, 2010.

MELLO, Thiago de. **Amazonas: pátria das águas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910**. Manaus: Editora Valer, 1999.

MILARÉ, Edis. **Direito do ambiente: A gestão ambiental em foco. Doutrina, Jurisprudência. Glossário**. 6 ed. rev. atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009.

MIRANDA NETO. **O Dilema da Amazônia apresentação (de) Arthur Cezar Ferreira Reis.**Petrópolis: Vozes, 1979.

MIRANDA, Laura Jane Bezerra. **Relações públicas e responsabilidade ambiental no contexto empresarial de Manaus.**1999 Dissertação (Mestrado). Manaus, 1999.

MONIÉ, Frédéric. VIDAL. Soraia Maria do S.C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **RAP- Revista de Administração Pública** Rio de Janeiro 40 (b): 475-95, nov/dez. 2006. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf.> Acesso em: 26 set.2010.

MONTEIRO, Iarecê Barbosa. **Avisos de rádio: uma análise semiológica.**1993 Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade do Amazonas. Manaus, Faculdade de Educação,1993.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **História do Monumento da praça de São Sebastião.** Manaus: s/ed, 1972.

MORAES, Isaac Ribeiro de. **Cidades portuárias sustentáveis – Integração Porto-Cidade: Veículo para sustentabilidade.** 2008. Dissertação (Mestrado em Direito) Universidade Católica de Santos. Santos, 2008.

MOSSONI, Eusébio. **Gestão ambiental portuária: estudo de conflito sócio-ambiental.** 2005. Dissertação. (Mestrado em Gestão de Negócios) Universidade Católica de Santos. Santos, 2005.

MOURA, Regina de Freitas Gomes. **Responsabilidade social empresarial no Complexo Portuário de Santos – SP.** 2006 Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios). Universidade Católica de Santos . Santos, 2006.

MOURÃO, Bianca de Alencar. **Impactos sócio-econômicos da revitalização do Porto de Manaus.**2004. Trabalho conclusão de curso (Graduação em Ciências Econômicas). Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2004.

NAZARÉ, Ramiro. **A questão de transportes na Amazônia.** In: BARROS, Fernando A.F. de, coord. **C&T no processo de desenvolvimento da Região Amazônica.** Brasília: CNPq/CEST; PTU, 243/ 277,1990.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: um estado ribeirinho.** Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1999.

NOVELINO, Marcelo. **Direito Constitucional para concursos.** Rio de Janeiro: Forense, 2007.

OLIVEIRA, Fabiano Simões de. **A revitalização do Porto de Manaus: nova alternativa econômica para a cidade de Manaus.** 2003. Trabalho de conclusão do curso (Graduação em Ciências Econômicas). Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir; et al (Org.) **Cidade de Manaus visões interdisciplinares**. EDUA: Manaus, 2003.

_____. **Amazônia: sociedades diversas espacialidades múltiplas**. **Revista Hiléia II**. Manaus: Universidade do Estado do Amazonas, p. 109 a 114 . 2004. Disponível em: <www.uea.edu.br>. Acesso em: 27 fev. de 2011.

_____. **Cidades brasileiras: territorialidade, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

OLIVEIRA, Rodrigo Nunes de. **O processo de privatização do porto de Santos e o terceiro setor**. 2006. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios) Universidade Católica de Santos. Santos, 2006.

OST, François. **A natureza à margem da lei. A ecologia à prova do direito**. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

PASOLD, Cesar Luis. Elementos Jurídicos da atividade portuária como atividade de ensino e pesquisa em pós-graduação strictu sensu. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v.1, n.1, 2006. Disponível em: <<http://www.advocaciapasold.com.br/publicacoes/ARTIGO%20SOBRE%20A%20DISCIPLINA%20ELEMENTOS%20JURiDICOS%20DA%20ATIVIDADE%20PORTUARIA.doc>>. Acesso em: 24 set. 2010.

PASOLD, Cesar Luis. **Lições Preliminares de Direito Portuário**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.

PENNINGTON, David. **Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império – meados do século XX**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas/ Centro Universitário do Norte – UNINORTE, 2009.

PEREIRA, Henrique dos Santos, (et al). (Orgs) **Pesquisa interdisciplinar em ciências do meio ambiente**. Manaus: Edua, 2009.

PIOVESAN, Flávia. **Temas de direitos humanos**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

RAMONIGA, Miriam. **As bases Jurídicas do Direito Portuário no Brasil**. CONGRESSO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO. 15, Manaus, 2007. Disponível em: <www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/campos/miriam_ramoniga.pdf .> Acesso em 26 set. 2010.

ROCHA, Cármen Lúcia Antunes (Coord). **O direito à vida digna**. Belo Horizonte: Fórum, 2004.

RODRIGUES FILHO, Gilberto Luis Valente. **A fiscalização da administração Pública nas atividades portuárias, com destaque para o estado do Amazonas**. 2003. Trabalho de Conclusão de curso (Bacharelado em Direito). Centro Universitário Nilton Lins, 2003.

RODRIGUES, Alan Soljenítsin Barreto. **Comunicação e sustentabilidade: recepção e mediação do discursos conservacionista em São Raimundo do Jarauá.**2006. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia).Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2006.

SACHS, Ignacy. O tripé do desenvolvimento includente. **Revista Hiléia II.** Manaus: Universidade do Estado do Amazonas, 2004. p. 105 a 108 . Disponível em:< www.uea.edu.br.>. Acesso em: 25 mar.2011.

SANT'ANNA, José Alex. **Rede Básica de Transportes na Amazônia. Ministério do Planejamento e Orçamento.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Texto para discussão nº 562. Brasília, junho de 1998.

SANTANA, Luiz Henrique da Silva. **O porto da Manaus Moderna: degradação ambiental e trabalho precário,** 2006. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2006.

_____.SCHERER, Elenise. Trabalho e ambiente no caos do cais da Manaus Moderna. In: SCHERER, Elenise; OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.). **Amazônia: território, povos tradicionais e ambiente.** Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

SANTILLI, Juliana. **Socioambientalismo e novos direitos. Proteção jurídica à diversidade biológica e cultural.** São Paulo: Peirópolis, 2005. Disponível em:< books.google.com.br/books?isbn=8575960407>. Acesso em: 26 set.2010.

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

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **Histórica econômica da Amazônica.** São Paulo: T.A Queiroz, 1980.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais.** Uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. 10 ed. rev. atual. e ampl.; Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2011.

_____. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988.** 9 ed. rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2011.

SARLOTE, Luciane Maria Legeman. FERREIRA, Márcio Antônio Couto. MOITA, Márcia Helena Veleda. **Projeto Techna: cultura e oralidade: um estudo interdependente.** Disponível em: < http://www.fontem.com/archivos /33.pdf>. Acesso em: 27 fev.2011.

SENA, Sâmara Albuquerque de. **O rio desfrutado e rio contemplado: um estudo sobre a percepção ambiental e símbolos urbanos da praia da Ponta Negra.** 2005. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2005.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional.** 4 ed.São Paulo: Malheiros, 2004.

SILVA, Maria do Perpétuo Socorro Chaves da. **Aqui é melhor do que lá: representação social da vida urbana das populações migrantes e seus impactos socioambientais em Manaus.** Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

SILVA, Virgílio Afonso da. **Direitos fundamentais. Conteúdo essencial, restrições e eficácia.** 2. ed.; 2 tir. – São Paulo: Editora Malheiros, 2011.

SILVEIRA, Edson Damas da. **Direito socioambiental – Tratado de Cooperação Amazônica.** Curitiba: Juruá, 2005.

SIQUEIRA, Cefas Gonçalves de. **Comunicação e desenvolvimento sustentável: retratos de uma parceria na Amazônia.** 2002. Dissertação (Mestrado da Faculdade de Estudos Sociais), 2002.

SOUSA SANTOS, Boaventura de. **Um discurso sobre as ciências.** Porto: Afrontamento, 2002.

_____.(Org) **Reconhecer para libertar: os caminhos do cosmopolitismo multicultural.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. **A universidade no século XXI. Para uma reforma democrática e emancipatória da Universidade.** 2. ed. São Paulo: Cortez, 2005. (Questões da nossa época; v.120)

SOUZA JUNIOR, Suriman Nogueira de. **Regulação portuária: a regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil.** São Paulo: Saraiva, 2008.

SOUZA, Nadja Christine de Castro. A quem pertence a vista dos rios? A questão estética no meio ambiente urbano e o direito à paisagem hídrica no município de Manaus. CONGRESSO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO,15.,2007, Manaus, 2007. Disponível em: <www.conpedi.org.br/manaus/.../novos_desafios_nadja_de_castro_souza.pdf>. Acesso em 26 set.2010.

STEIN, Alex Sandro. **Direito Portuário.** São Paulo: LTr, 2002.

TEIXEIRA, Orei Paulino Bretanha. **O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental.** Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2006.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida – Uma interpretação da Amazônia.** 4 ed. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1973.

VETTORAZZO, Lucas. E metade da carga ficou para trás... . **Revista EXAME.** São Paulo: Editora Abril, n.18, p. 61-64, 05/10/2011.

WEIGEL, Peter. **Educação para que ambiente? Desafios teóricos para a educação ambiental na Amazônia.** Manaus: INPA, 2009.

ANEXOS

ANEXO A CÓDIGO 33 DO CBO – CÓDIGO BRASILEIRO DE OCUPAÇÕES

- 33 Trabalhadores florestais
- 331 Madeireiros
- 331 Abatedor - na extração vegetal
- 331 Arrastador de arvores
- 331 Classificador de toros
- 331 Cortador de arvores
- 331 Cortador de cepos
- 331 Cortador de madeira - na extração
- 331 Cubador de madeira
- 331 Derribador - na extração de madeira
- 331 Derrubador - na extração de madeira
- 331 Derrubador de arvores
- 331 Descascador de arvores
- 331 Descascador de troncos de arvores
- 331 Estaleirador
- 331 Estaleirador de arvores
- 331 Estaleirador de madeira
- 331 Machadeiro - extração de madeira
- 331 Madeireiro - na extração - exclusive empregador
- 331 Mateiro - na extração de madeira
- 331 Operador de moto-serra
- 331 Puxador - na extração de madeira
- 331 Serrador de arvores - na extração de madeira
- 331 Toreiro - na extração de madeira
- 332 Lenhadores
- 332 Cortador de lenha
- 332 Cortador de madeira - na extração de lenha
- 332 Lenhador
- 332 Lenhateiro
- 332 Lenheiro - na extração
- 332 Machadeiro - na extração de lenha

- 332 Matameiro - na extração de lenha
- 332 Mateiro - lenhador
- 332 Picador de madeira - na extração de lenha
- 333 carvoeiros (fabricantes)
- 333 Carvoeiro - na fabricação de carvão vegetal
- 333 Carvoejador - na fabricação de carvão vegetal
- 334 Seringueiros
- 334 Balateiro - na extração de latex
- 334 Borracheiro - na extração de latex
- 334 Brabo
- 334 Caucheiro
- 334 Coletor de latex
- 334 Coletor de resinas
- 334 Defumador de latex
- 334 Extrator de latex
- 334 Extrator de resinas
- 334 Mangabeiro
- 334 Maniçobeiro
- 334 Manso
- 334 Resineiro - coletor de resinas
- 334 Seringalista - exclusive empregador
- 334 Seringueiro - exclusive empregador
- 334 Sirgueiro
- 334 Sorveiro
- 334 Tirador de latex
- 334 Tirador de resinas
- 334 Toqueiro - seringueiro
- 335 Ervateiros
- 335 Arrolhador - na extração de erva-mate
- 335 Barbaquaseiro de erva-mate
- 335 Cancheador - no beneficiamento de erva-mate
- 335 Ervatario - na extração de erva-mate
- 335 Ervateiro
- 335 Hervateiro - na extração - exclusive empregador

- 335 Mateiro - ervateiro
- 335 Tarefairo - na extração de erva-mate
- 336 Apanhadores, quebradores e descascadores
- 336 Apanhador - na extração vegetal
- 336 Apanhador de babaçu
- 336 Barraquista - na extração de maniçoba - exclusive empregador
- 336 Batedor - na extração de carnauba
- 336 Batedor de agave - na extração vegetal
- 336 Batedor de palha de carnauba
- 336 Batedor de piaçava
- 336 Batedor de rami- na extração vegetal
- 336 Batedor de sisal - na extração vegetal
- 336 Casqueiro
- 336 Casqueiro - na extração de barbatimão
- 336 Castanheiro - na extração
- 336 Classificador de cera de carnauba - na extração
- 336 Classificador de produtos vegetais - na extração vegetal
- 336 Coletor de babaçu
- 336 Coletor de sementes
- 336 Copaiheiro
- 336 Cortador de palha de carnauba
- 336 Cortador de piaçava
- 336 Cortador de rami
- 336 Cozinador de cera de carnauba - na extração
- 336 Debulhador - na extração vegetal
- 336 Descascador - na extração vegetal
- 336 Desfiador - na extração vegetal
- 336 Desfibrador - na extração vegetal
- 336 Destalador - na extração vegetal
- 336 Enfeixador de palha de carnauba
- 336 Ervatario - exclusive na extração de erva-mate
- 336 Estendedor - na extração vegetal
- 336 Extrator - na extração vegetal
- 336 Extrator de piaçavas

- 336 Extrator de sebo de ucuuba
- 336 Feixeiro
- 336 Guaranazeiro
- 336 Juntador - na extração da carnauba
- 336 Junteiro - na extração da carnauba
- 336 Malveiro
- 336 Piaçaveiro
- 336 Poaieiro
- 336 Quebrador - na extração vegetal
- 336 Quebrador de coco babaçu
- 336 Rachador-trincha
- 336 Subidor de coqueiro
- 336 Tarefeiro - na extração vegetal - exclusive de erva-mate
- 336 Tirador de poaia
- 336 Trabalhador - na extração vegetal
- 336 Trepador - na extração vegetal
- 336 Vareiro - na extração vegetal