

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO AMAZONAS
ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AMBIENTAL

MARCO AURÉLIO DE CARVALHO MARTINS

O CAMINHO DAS ÁGUAS NA AMAZÔNIA: ITINERÁRIO DA TECNOLOGIA
NAVAL AMAZÔNICA E SUA PROTEÇÃO JURÍDICA COMO PATRIMÔNIO
CULTURAL IMATERIAL

Trabalho apresentado ao Programa de Pós-
Graduação em direito Ambiental da
Universidade do Estado do Amazonas, como
requisito para obtenção do grau de Mestre em
Direito Ambiental.

ORIENTADOR: Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas
CO-ORIENTADORA: Profa. Dra. Andréa Borghi Jacinto

Manaus

2007

MARCO AURÉLIO DE CARVALHO MARTINS

O CAMINHO DAS ÁGUAS NA AMAZÔNIA: ITINERÁRIO DA TECNOLOGIA
NAVAL AMAZÔNICA E SUA PROTEÇÃO JURÍDICA COMO PATRIMÔNIO
CULTURAL IMATERIAL

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

ORIENTADOR: Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas
CO-ORIENTADORA: Profa. Dra. Andréa Borghi Jacinto

Manaus

2007

TERMO DE APROVAÇÃO

MARCO AURÉLIO DE CARVALHO MARTINS

O CAMINHO DAS ÁGUAS NA AMAZÔNIA: ITINERÁRIO DA TECNOLOGIA
NAVAL AMAZÔNICA E SUA PROTEÇÃO JURÍDICA COMO PATRIMÔNIO
CULTURAL IMATERIAL

Dissertação aprovada pelo Programa de Pós-Graduação em
direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas
e pela Comissão Julgadora abaixo identificada.

Manaus, 27 de setembro de 2007.

Presidente: Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas
Universidade do Estado do Amazonas

Membro: Prof. Dr. Carlos Frederico Marés de Souza Filho
Universidade Federal do Paraná

Membro: Prof. Dr. Alcindo José de Sá
Universidade Federal de Pernambuco

Dedicatória

Dedico este trabalho aos meus pais, Rosimeire e Mário, às minhas irmãs, Gizelly e Silvy e a todos os amazônidas que encontram sua identidade nas embarcações que singram os rios da Amazônia.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por ter me dado saúde para cumprir essa jornada.

A todos que, direta ou indiretamente, ajudaram na elaboração deste trabalho e, em particular:

Ao prof. Dr. Fernando Dantas, meu estimado orientador, que sempre com sua peculiar inteligência e invejável capacidade de trabalho, soube sugerir, corrigir, acrescentar e ordenar este trabalho, suas sugestões de alterações com certeza, melhoraram muito a versão final, e por ter acreditado em meu trabalho. Sua amizade, seriedade e direcionamento possibilitaram a realização deste trabalho.

À profa. Dra. Andréa Borghi pela paciência e alegria na sua tarefa como co-orientadora, que foram de fundamental importância para a realização do trabalho. Sua amizade e calma sempre serão lembradas em todos os trabalhos futuramente realizados.

A todos os professores do programa de pós-graduação: Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas, pela inestimável quantidade de conhecimento transmitidos em suas aulas.

Aos colegas da turma do ano de 2005 do Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas, pelo companheirismo e pela força.

À amizade de Clarissa e Antônio Carlos pelas ajudas imprescindíveis nos momentos de preocupação, quando estavam sempre dispostos a ajudar.

Aos meus pais, Mário e Rosimeire, aqueles a quem devo toda essa jornada que se complementa a cada dia que passa com mais e mais orgulho.

Às minhas irmãs Gizelly e Silvy Karen, pela paciência e palavras de incentivo.

A todas as instituições, órgãos da administração pública ou não, que contribuíram para indicar um caminho a seguir quando da pesquisa dos dados.

RESUMO

Esta pesquisa se insere no âmbito da proteção jurídica do patrimônio cultural e objetiva identificar a tecnologia naval amazônica como patrimônio cultural imaterial brasileiro. O trabalho teve como motivadora uma norma editada pela SNPH – Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias do Amazonas, entidade que regulamenta o transporte naval de pessoas no estado. Analisa-se que o conhecimento tradicional associado à tecnologia naval amazônica deve ser considerado como patrimônio cultural, mesmo que possa não ser considerado como conhecimento científico. As embarcações de madeira da Amazônia fazem parte de um desenvolvimento social ligado às águas da região. Possuindo a maior bacia hidrográfica do mundo, os rios e cursos d'água fazem parte do cotidiano dos amazônidas, relacionando-se ao seu desenvolvimento cultural, o que permite que essa tecnologia de construção de embarcações de madeira seja considerada como patrimônio cultural da sociedade brasileira. Verifica-se como é feita a proteção jurídica do patrimônio cultural de modo a protegerem-se a tecnologia de construção e os barcos de madeira. Enfoca-se a preocupação com a defesa desse patrimônio cultural em razão da influência que tem sofrido ao longo dos tempos, principalmente em razão da tentativa de sua modificação forçada. Modificar a matéria-prima de construção das embarcações esbarra no significado que possuem esses instrumentos de transporte para a sociedade amazônica. Mesmo que se possa aceitar uma combinação de matérias-primas, metal e madeira, ressalte-se que se faz uma ameaça de modificação de um patrimônio cultural essencial à região, os barcos. O instrumento jurídico de proteção desse patrimônio cultural é o registro, instituído pelo Decreto 3.551/2000, que regulamenta o art. 216 da Constituição da República Federativa do Brasil. Analisam-se os procedimentos e a sistemática do registro de modo a compreendê-los melhor, bem como se frisam suas principais características já que são aplicadas no entendimento de que a proteção que se procura não é a defesa de modo a não permitir a sua transformação, mas sim para catalogar a sua situação atual e acompanhar o seu desenvolvimento no tempo. Concluiu-se que a tecnologia naval amazônica nasce e floresce juntamente com a cultura regional, fazendo parte de seu cotidiano e sendo essencial ao desenvolvimento da região. Observando-se essas características, confirma-se a idéia de que essa tecnologia é Patrimônio Cultural brasileiro e deve ser protegida por meio do registro, segundo o que dispõe o Decreto 3.551/2000.

Palavras Chave: Proteção Jurídica do Patrimônio Cultural, Barcos de madeira; Patrimônio cultural; Constituição da República Federativa do Brasil; Registro;

ABSTRACT

This research is included in the field of legal protection of the cultural patrimony and aims to identify the Amazon naval technology as Brazilian immaterial cultural patrimony. This work had as motivator a rule from the SNPH – Amazon Superintendence of Navigation, Ports and Hydro ways, entity that rules the transport of people in the state of Amazonas. It is analyzed the traditional knowledge associated to the Amazon naval technology must be considered as cultural patrimony, even if it can not be considered as scientific knowledge. The boats made of wood in Amazon are part of a social development linked to the waters of the region. Having the biggest hydrographic basin of the world, the rivers and water courses are part of the daily of the Amazonians relating to their cultural development, what allows that technology of wooden boat construction must be considered as cultural patrimony of the Brazilian society. It is verified how is done the legal protection of the cultural patrimony in a way to protect the technology of boat construction and the wooden boats. It is focused the concern with the defense of this cultural patrimony because of the influence that it has suffered throughout the times, especially because of the attempt of its forced modification. Modify the material of construction of the boats bumps in the meaning that these instruments of transportation have to the Amazon society. Even with the possibility of a combination of materials, metal and wood, it is stressed that it is a menace the modification of a cultural patrimony essential to the region, the boats. The legal instrument of protection of this cultural patrimony is the register, instituted by the Decree 3.551/2000, which rules the art. 216 of the Constitution of the Federative Republic of Brazil. Proceedings and its system are analyzed in a way to understand it better, as well as its main characteristics are stressed as it is applied in the understanding that the concern that is pursued is not the defense in a way to not allow its transformation, but to catalog its current situation and follow its development in time. It is concluded that the Amazon naval technology is born and blossoms with the regional culture, being a part of its daily relations and being essential to the development of the region. It is observed that these characteristics confirm the idea that this technology is a Brazilian cultural patrimony and must be protected through the register, according to what states the Decree 3.551/2000.

Key words: Legal protection of the Cultural Patrimony; Wooden boats; Cultural Patrimony; Constitution of the Federative Republic of Brazil; Register.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I – Saberes, Ciências e Tecnologias, os processos de conhecimento da navegação na Amazônia.....	21
1.1 O Conhecimento Tradicional.....	27
1.2 O Conhecimento Científico.....	32
1.3 O Conhecimento como “Patrimônio” Cultural	34
CAPÍTULO II – O Patrimônio Cultural como objeto de Proteção Jurídica	45
2.1 A Tecnologia Naval na Amazônia: história e indispensabilidade	45
2.2 A tecnologia Naval Amazônica como Patrimônio Cultural.....	58
2.3 A Proteção Jurídica do Patrimônio Cultural	64
CAPÍTULO III –Globalização e Patrimônio Cultural	78
3.1 Globalização e tecnologias: entre o moderno e o tradicional	78
3.2 As identidades amazônicas lembradas pelas embarcações.....	85
3.3 Por um diálogo entre as tecnologias de construção naval na Amazônia.....	92
CAPÍTULO IV – O Registro da Tecnologia Naval Amazônica como patrimônio cultural dos povos amazônicos e brasileiros	99
4.1 Possibilidades e limites do registro como forma de proteção jurídica	99
4.2 Procedimentos e sistemática do registro.....	106
CONCLUSÕES	112
REFERÊNCIAS.....	117

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Preços das embarcações – 2003

Tabela 2 – Emissões de gases dos modais de transporte – 1994

Tabela 3 – Área desmatada e investimento por modal de transporte – 1994

Tabela 4 – Preços das embarcações – 2003

Tabela 5 – Capacidade das Embarcações – 2006

INTRODUÇÃO

“Navegar é preciso, viver não é preciso”. Apesar de Fernando Pessoa ter se referido à precisão em relação ao viver comparado à técnica de navegação, e não à necessidade de navegar, a frase sempre foi lembrada neste sentido. Em um planeta que tem três quartos de sua área coberta por água, nada mais do que necessário se enfrentar, inicialmente, nas andanças humanas, as distâncias com coragem destemida e vontade de descobrir o que está além do horizonte que termina nos oceanos.

Na região amazônica, nada mais comum que relembrar o brocardo de Pessoa, já que ela é entrecortada por rios e cursos d'água de diversos tamanhos e características, a maior parte deles navegáveis. A curiosidade humana está presente desde o início da humanidade, pois, em um relacionamento íntimo do homem com seu habitat, sempre existiu essa constante busca de descobrir e dominar novos lugares para a expansão de seus domínios.

Observa-se que a relação entre homem e águas está presente na história de alguns povos como Gregos, Vikings, Fenícios, Ingleses, Nórdicos, Amazônidas. Eles entraram para a história como senhores das águas, senhores das viagens em barcos. A historiografia nos frisou como mais importantes aquelas aventuras que resultaram na “descoberta” do nosso país, infelizmente, muitas vezes deixando de render as honras àqueles que se aventuraram antes.

No início do século XVI, motivados pela viagem de Vasco da Gama à Índia e a de Cristóvão Colombo à América, países como Portugal e Espanha procuravam de forma incessante, novas terras para que, com seus produtos, garantissem riquezas para

complementar a economia de seus reinos. As aventuras no além-mar prenunciavam uma era de aventuras e muitos ganhos econômicos, fomentados pelo chamado espírito dos descobrimentos.

É importante ressaltar que a posse ibérica da Amazônia se efetiva como resultado da disputa interna e externa com outros povos europeus e cuja demarcação definitiva do território amazônico colonial traz a possibilidade de atenuação das perdas econômicas e políticas, aceleradas pelas modificações em ocorrência na Europa, que produziram a perda da hegemonia portuguesa e espanhola na expansão ultramarina¹.

Assim, movidos por esse espírito aventureiro e por cobiça do ouro, chegaram ao norte do Brasil, na Amazônia através das “estradas” que aqui já existiam, os “rios amazônicos”, rios caudalosos que, com seus meandros, proporcionaram aos povos ibero-hispânicos conhecer em forma privilegiada não só os conteúdos geográficos naturais da região mas também as nações indígenas que habitavam os locais por onde passaram, desvelando seus costumes, saberes e fazeres.

Desde as primeiras viagens para a região amazônica pelo chamado “Mar Dulce”, dada à grandiosidade do rio que foi chamado posteriormente de Amazonas, esses povos exploradores já abonavam o potencial hidroviário dos rios da região. Segundo Leandro Tocantins, resalta que os espanhóis ficaram confusos quanto à grandiosidade do rio Amazonas e comentavam:

Fica a gente surpreendida e pergunta se o próprio mar não deve a sua existência a esse rio, que lhe traz incessantemente o tributo de suas águas. Só a diferença do balanço produzido pelo movimento

¹ SILVA, Marilene Corrêa da. O Paiz do Amazonas. Manaus: Editora Valer, 2004.

das vagas ou pela pressão da corrente é que se pode indicar em que domínio se está, no das águas doces ou no das águas salgadas [...].²

O jesuíta português João Daniel, em 1722, cronista da Companhia de Jesus que viveu na região amazônica faz referência ao rio Amazonas em seu livro “Tesouro descoberto no Máximo Rio Amazonas V. I” como o “Máximo dos Rios” e diz que o mesmo era chamado pelos naturais como “Mar Branco”. O autor fala de uma das singularidades do rio Amazonas, o seu tamanho:

Tem uma singularidade o rio Amazonas, que não será fácil descobrir-se segunda em algum outro rio, ainda mais famosos do mundo, que é que, contando tanto mundo no seu dilatado curso, não têm em tanto espaço alguma cachoeira, que também nisto se mostra singular a todos, e para nos intimar que quem nasce para ser grande no mundo não deve ser arrebatado em catadupas, mas muito pacato, e pacífico como é o grande Amazonas [...].³

As singularidades do rio Amazonas tão realçadas nos livros coloniais resultado da colonização portuguesa, também confere o interesse particular da utilização “dessas estradas de águas” que em algumas vezes contribuiu para o processo de aculturação dos povos que viviam às margens dos rios e que, em contato com o branco, tiveram sua cultura e seus costumes dizimados pela imposição da cultura européia, afastadas da consciência regional.

Ainda segundo João Daniel, os índios não costumavam ir para lugares muito distantes, pois não possuíam instrumentos apropriados para fabricarem barcos que

² TOCANTINS, Leandro. O Rio comanda a vida. Manaus: Editora Valer/Edições Governo do Estad, 2000, p. 36.

³ DANIEL, João. Tesouro descoberto no máximo rio Amazonas, v. 1. Rio de Janeiro: Contraponto, 2004, p. 43

permitissem viagens mais longas. Suas canoas eram na grande maioria de cascas de paus, o que as tornavam muito frágeis para navegar as muitas léguas de curso dos rios.⁴

Embora a navegação pelo rio Amazonas não tenha sido uma prática totalmente dominada pelos portugueses, pois muitos barcos se perderam e naufragaram no emaranhado de ilhas que se formavam nos rios, os missionários portugueses e espanhóis tiveram papel importante na formação da mão-de-obra local indígena.

Ainda no período colonial, uma das atividades mais desenvolvidas pelos indígenas era a confecção de embarcações ou canoas, não só indígenas, mas também as utilizadas pelos portugueses, e chegavam eles a fazer bargantins (embarcação de dois mastros que arma como um brigue) iguais os mais bem feitos da Europa, o que favoreceu o contato com os povos indígenas que habitavam as margens dos rios amazônicos.⁵

Atualmente, dentro desse contorno chamado Amazônia, estão sete milhões e meio de quilômetros quadrados da maior bacia fluvial do mundo. A parte que pertence ao Brasil é de pouco mais de cinco milhões de quilômetros quadrados.⁶ No centro dessa bacia, corre o rio Amazonas num leito que atinge até cem metros de profundidade, deslocando 200 mil metros cúbicos de água por segundo, um volume que não se compara a qualquer outro rio do mundo. O segundo lugar em volume de água é o rio Negro, com cinco vezes menos que o Amazonas. Sozinho o Amazonas despeja 20% de toda água doce que os oceanos recebem. Os afluentes desses dois rios estão também entre os maiores rios do

⁴ Idem.

⁵ Ibidem.

⁶ FONSECA, Ozório José de Menezes. Amazônia: olhar o passado, entender o presente, pensar o futuro. Hiléia: Revista de Direito Ambiental da Amazônia, Manaus, v. 4, n. 4, 87-146, janeiro-junho 2005.

mundo, como o Tapajós, Xingu, Madeira, Purus e o Juruá. São todos navegáveis e formam bacias próprias.⁷

Na Amazônia, navegar nesses rios é mais que necessário, e o povo amazônida o faz de forma criativa e sábia, adaptando também os conhecimentos acumulados desde o período colonial com os portugueses e espanhóis. Os índios são exímios navegadores e possuem os conhecimentos de todos os aspectos da região. Desse modo, podemos com certeza, afirmar que a navegação praticada hoje nos rios amazônicos é o resultado de todo o conhecimento herdado e desenvolvido pelos indígenas, caboclos e ribeirinhos que, com muita engenhosidade, desenvolvem barcos que permitiram, e ainda hoje permitem, uma navegação tranqüila e cheia de êxitos, causando muito orgulho para seu povo.

A navegação na Amazônia marca uma forma específica de viajar com particularidades muito próprias dessa região do Brasil. As pessoas naturais das cidades e comunidades localizadas ao longo dos rios viajam em barcos que fazem o transporte e comércio de gêneros de cidade em cidade, circulando ilhas, penetrando nos canais, paranás, lagos, igarapés e furos. Comumente uma cidade maior em número de habitantes abastece com produtos e serviços de forma regular a cidade menor localizada mais perto. Dessa forma, o custo benefício do comércio e dos serviços é sempre mais atrativo para seus habitantes.

Assim, na região amazônica, a demanda por barcos sempre foi muito urgente, e como forma de suprir essa necessidade surgiram fragatas, bargantins, batelões, canoas, chatinhas e grandes barcos para cumprirem a missão de navegar, criando assim elos entre as cidades ribeirinhas. Essas embarcações, construídas em dezenas de estaleiros locais completam o giro freqüente nos rios da região que, segundo Leandro Tocantins,

⁷ LESSA, Ricardo. Amazônia: as raízes da destruição. São Paulo: Atual, 1991, p. 7.

“continuam selvagens, primitivos, entregues aos devaneios de sua geografia, e aos caprichos de sua hidrografia”⁸, imprimindo ao homem rumos e tipos próprios de vida.

As condições naturais, influenciando a cultura, moldaram as condições para que os amazônidas se transformassem, a exemplo dos malaios e dos polinésios, em um povo que utiliza e depende do transporte marítimo e fluvial respectivamente.

Ao longo dos anos, a tecnologia de transporte fluvial foi se desenvolvendo, atingindo o patamar máximo de aproveitamento entre o século passado e este. Embarcações idênticas a navios que chegam a transportar centenas de passageiros, ou barcos “recreio” ou “de linha” com capacidade variável, circulam pelas águas da região em viagens que se tornaram corriqueiras a ponto de se tornar notório o chavão de que os rios são chamados de estradas da Amazônia.

O nosso trabalho surge para analisar e questionar esse importante patrimônio existente na região. A tecnologia naval baseada em madeira é imponente e de extrema importância, englobando diversos tópicos: extração de madeira, segurança, transporte de passageiros e mercadorias, comunicação, desenvolvimento regional, todos eles influenciando e sendo influenciados pelas condições naturais da região.

O objeto de estudo nasce em função de uma normatização da SNPH – Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias do Amazonas, a resolução 001/2005, que regulamentando a expedição do Certificado de Linha, exigia que ele só fosse emitido para embarcações construídas em alumínio ou aço naval. Tal certificado é o que autoriza o transporte de passageiros pelos rios do estado.

Ao nos depararmos com o assunto, perguntamos-nos qual seria a justificativa que ameaçaria um patrimônio cultural de tamanha importância. Segurança somente poderia

⁸ TOCANTINS, Leandro. O Rio comanda a vida. Manaus: Valer/Edições Governo do Estado, 2000, p. 276.

justificar o esquecimento de que toda uma área da economia existe e depende das embarcações em madeira? Será que poderia haver outras possibilidades para explicar o porquê da guinada na preocupação com o material com o qual são construídas as embarcações?

A cultura local de viajar por meio de barcos, determinando um uso intensivo e de larga escala, exige que os custos da viagem não sejam exorbitantes. Por sinal, tais custos são também relacionados ao custo da construção e manutenção da embarcação. A formação e navegabilidade dos rios, somados à disposição geográfica onde se localizam os povoados amazônicos, notadamente às margens dos rios, permitem que seja o transporte fluvial o mais utilizado na região.

Ressalte-se que não só pessoas são transportadas, mas também todos os tipos de mercadorias o são. Tais mercadorias garantem o abastecimento de algumas comunidades que só são acessíveis pelos rios.

Inicialmente, para melhor nos situarmos acerca das discussões necessárias ao trabalho, questiona-se: a) se é possível se caracterizar como patrimônio cultural a forma de construir embarcações em madeira na região amazônica; b) se esse patrimônio cultural é imaterial; c) se é possível defender esse patrimônio cultural inserido na forma de construção e na matéria-prima utilizada para a construção dos barcos no estado; d) quais os interesses que norteariam a modificação da normatização relacionada à matéria, exigindo que as embarcações de linha fossem fabricadas em aço naval ou alumínio, ao invés de madeira; e) se é possível a utilização de ambas as matérias-primas na construção das embarcações; f) se as causas de acidentes com embarcações estão associadas ao material com o qual se constroem os barcos ou com a utilização desvirtuada dos mesmos.

A importância do transporte de passageiros por meio dos rios no estado é crucial. O jornal A Crítica noticiou que o sindicato de armadores informa que, em torno de mil embarcações, são responsáveis por 90% do transporte de passageiros do estado⁹. Constata-se a importância que tem o transporte fluvial para a região. Ainda hoje, apesar da pequena expansão do transporte aéreo regional, somente se acessam muitos Municípios do interior do estado através dos barcos.

Em um mercado tão estratégico, interesses diferentes da preocupação com a população surgem expressos na normatização. Observamos o surgimento de regras que divergem do interesse de desenvolvimento do estado utilizando-se as soluções locais conhecidas e bem sucedidas.

Entretanto, há a tentativa de restrições a esse mercado. A norma datada de Maio de 2001, da SNPH – Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias do Amazonas, que força os barcos até 31/12/2006 a serem construídos em aço naval ou alumínio, sob pena de não receberem o certificado de linha, é mais do que uma extrapolação de competências.

Com exceção de alguns trabalhos, lamentavelmente, o acervo bibliográfico sobre a Amazônia recebe uma quantidade considerável de contribuições superficiais configuradas em textos imprecisos e conteúdos equivocados¹⁰. Por tudo isso, buscamos pesquisar nas ciências da engenharia naval, engenharia da madeira, engenharia florestal, tentando abordar alguns dos aspectos do processo produtivo dos barcos. Contudo não há muitos estudos também na área jurídica acerca da defesa do patrimônio cultural imaterial encontrado nos barcos da região.

⁹ Barcos de Madeira podem colocar o Amazonas em mercado milionário. A Crítica, Manaus, 23 de abril de 2005.

¹⁰ FONSECA, Ozório José de Menezes. Amazônia: olhar o passado, entender o presente, pensar o futuro. Hiléia: Revista de Direito Ambiental da Amazônia, Manaus, v. 4, n. 4, 87-146, janeiro-junho 2005, p. 99-100.

Sentimo-nos desafiados a pesquisar para promover a ampliação da discussão sobre a necessidade de proteção do fazer local dos barcos que navegam nos rios amazônicos como proteção cultural dessa região. Para isso, tivemos como objetivos a discussão sobre a importância da proteção da embarcação de madeira como patrimônio cultural na região amazônica; o estudo, sob a ótica do Direito, dos saberes, ciências e tecnologias gerais, ou seja, os processos de conhecimento da navegação na Amazônia, aqui enfocando os processos de construção de embarcações, busca a integração das definições sobre conhecimento tradicional, científico, bem como a mitigação de tais conhecimentos no que tange a composição do Patrimônio Cultural.

Objetivou-se também pesquisar acerca da proteção jurídica dada ao Patrimônio Cultural, enfocando análises acerca da tecnologia naval na Amazônia, fazendo um histórico, enfocando sua indispensabilidade. Observou-se ainda o Patrimônio Cultural, contextualizando com seus aspectos jurídicos bem como de qual forma o Direito protege tal tipo de patrimônio. Ainda se tentou compreender as definições relacionadas ao Patrimônio Cultural trazendo suas definições e sua relação com a tecnologia naval amazônica, já que esta pode ser considerada uma forma de Patrimônio Cultural Imaterial.

Por fim, procurou-se estudar e discutir acerca dos processos de Globalização Econômica e Cultural, buscando entender as influências de tais processos na forma de construção das embarcações da Amazônia, bem como na estruturação da identidade amazônicas lembradas pelas características culturais presentes nos barcos, fazendo uma discussão acerca da segurança encontrada nos dois tipos de tecnologias, bem como se existe a possibilidade de composição das duas sem que se perca o aspecto cultural inerente às embarcações regionais.

No último capítulo, tentou-se analisar os dados e requisitos para o registro da tecnologia naval baseada em madeira, procurando confirmar a função da regulamentação descrita no Decreto 3.551 de 04/08/2000, que está intimamente ligada ao cumprimento do que está estabelecido no art. 216 da Constituição da República Federativa do Brasil.

Em termos de metodologia, procurou-se adotar a pesquisa qualitativa, por achar-se que o objeto pesquisado assim o demanda, levando em consideração que “a finalidade de uma pesquisa qualitativa é intervir em uma situação insatisfatória, mudar condições percebidas como transformáveis, onde pesquisador e pesquisados assumem, voluntariamente, uma posição reativa”.¹¹

Em nosso trabalho, a situação insatisfatória é percebida quando o Estado não reconhece que a embarcação de madeira é importante como já reconheceu a sua população. As posições transformáveis podem ser entendidas como a análise do que pode o Direito fazer para modificar tal atitude estatal.

Compreende-se que o objeto de pesquisa requisita o método de pesquisa, fazendo a escolha de como se faz a intervenção na problemática, aponta-se que a metodologia surge no diálogo do pesquisador com o seu objeto de pesquisa. Assim nos confirma Chizzotti:

A pesquisa é uma criação que mobiliza a acuidade inventiva do pesquisador, sua habilidade artesanal e sua perspicácia para elaborar a metodologia adequada ao campo da pesquisa, aos problemas que ele enfrenta com as pessoas que participam da investigação. O pesquisador deverá, porém, expor e validar os meios e técnicas adotadas, demonstrando a cientificidade dos dados colhidos e dos conhecimentos produzidos.¹²

¹¹ CHIZZOTTI, Antônio. Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais. São Paulo: Cortez, 2001, p.78.

¹² CHIZZOTTI, Antônio. Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais. São Paulo: Cortez, 2001, p.89.

Tentar explicitar os conceitos abordados na pesquisa traz a possibilidade de não só entendê-los, mas também elaborá-los fazendo da pesquisa uma forma de construção. Embora tenhamos tido como objetivo inicial fazer uma pesquisa empírica para coletarmos dados acerca das informações sobre o pólo naval industrial amazônico, levando em consideração também as produções que acontecem em pequenos estaleiros e por meio de artesãos, tanto na capital, quanto nos municípios do interior do estado, isso não foi viabilizado por conta do reduzido tempo que dispomos para uma pesquisa dessa magnitude.

Entendemos que é importante reconhecer a importância do transporte fluvial para a região e que qualquer mudança abrupta na sua normatização, como é o caso da resolução da SNPH, deve ser analisada. Ressaltamos ainda que qualquer mudança na área econômica da construção de barcos, envolvendo o material que mais é utilizado para a construção de embarcações de linha, também influencia em como a população vai ser transportada.

Nesse sentido, organizamos nosso trabalho em quatro capítulos. No primeiro, abordamos a relação fundamental da cultura amazônica com o seu meio natural, ressaltando conhecimento imprescindível da hidrografia amazônica. No segundo, verificamos quais as características que poderiam ter levado à preocupação com a segurança e para isso analisamos alguns dados estruturais das embarcações de madeira para questionar acerca da possível razão da vedação da norma do SNPH.

No terceiro capítulo, procuramos ampliar a discussão para englobar o conceito de globalização, para assim compreendermos quais as possíveis influências que nortearam a edição da normatização que, a nosso ver, não valorizou as características da região. Por fim, no quarto e último capítulo, explicitamos o procedimento de registro, salientando suas

características principais. Procuramos, da mesma forma, ressaltar a evolução histórica da necessidade de proteção do patrimônio cultural imaterial e as possibilidades do seu uso.

CAPÍTULO I – Saberes, Ciências e Tecnologias, os processos de conhecimento da navegação na Amazônia.

Este capítulo tem por finalidade verificar como o conhecimento relacionado à navegação pode ser compreendido e como se desenvolveu na região amazônica, levando-se em consideração a forma como o mundo observa a dicotomia entre a definição de conhecimento tradicional e conhecimento científico. Por fim, busca-se analisar o conhecimento regional no que pertine as embarcações de madeira como patrimônio cultural.

História e relação Homem-Águas:

Histórica é a relação do homem amazônico com as águas. Desde o início da sua história, existe uma relação íntima de dependência envolvendo os cursos de águas. Fácil é percebermos essa relação em qualquer área que ela ocorra. Em qualquer registro histórico, notaremos as águas como centro das atenções nas relações humanas. Essa relação de intimidade facilitou a relação do homem com o seu meio, já que:

Os rios são as estradas líquidas da Amazônia. O rio Amazonas, chamado pelos portugueses de 'estrada real', de Iquitos no Peru, até a foz, no Oceano Atlântico, é perfeitamente navegável durante o ano inteiro, cobrindo uma extensão de 3.700 km. Com a extensão total é de 6.280 km, é o segundo do mundo. Percorre de oeste a leste a Hiléia Amazônica, facilitando a penetração interior através de seus tributários, sendo os principais pela margem direita o Javari, Jutai, Juruá, Tefé, Coari, Purus, Madeira, Tapajós, Xingu e Tocantins. Pela margem esquerda recebe o Içá, o Japurá, o Negro, Jamundá, Trombetas, o Parú, o Jarí, o Araguari. Uma imensidade de subafluentes, lagos, igarapés, paranás e furos completam o sistema hidroviário, formando uma malha intrincada que avança floresta adentro.¹³

¹³ BARBOSA, Walmir de Albuquerque. O regatão e suas relações de comunicação da Amazônia. São Paulo, 1980. Dissertação de Mestrado, USP, 1980.

A partir do exposto, compreende-se que a Amazônia é entrecortada por milhares de rios e igarapés, sendo esses caminhos de água aqueles usados como rumos das primeiras expedições humanas, e constata-se que é gigantesca a importância dessa bacia hidrográfica para a ocupação humana da região, e conseqüentemente sua cultura. Tal ocupação se caracterizou pelo uso do transporte fluvial que foi definindo uma forma específica de vivência.

O reconhecimento oficial do Estado brasileiro da importância que se tem para os rios da região é percebida pela opinião que faz a Marinha sobre a atuação dos navegantes amazônidas aqui presentes:

A presença naval na Amazônia se faz sentir desde os tempos em que o gentio circulava admiravelmente nas ubás, nos cascos, nas montarias, nas cobertas das igarités, em sortidas aventureiras características militares de defesa do próprio solo. Os camberas do Alto Solimões, os camatás do Tocantins, e os muras do Rio Negro eram habilidosos e ágeis manobreiros. Chamavam-lhes de fenícios da América, tal o domínio que possuíam sobre as águas do grande vale. Desses tempos longínquos vem, pois, a tradição marinheira da região. Em parte, graças a esse gentio improvisado de marinheiro e soldado, foram os holandeses, franceses e ingleses detidos nas Guianas, podendo os portugueses conservar e mesmo ampliar, em extraordinário trabalho de manutenção e expansão, o grande Brasil que hoje possuímos.¹⁴

Diante disso, fica evidenciada a reverência que faz o Estado ao vasto conhecimento dos navegadores da região. Ao serem chamados de “fenícios da América”, ressaltava-se que a habilidade de navegar era intrínseca ao seu modo de viver.

Os historiadores procuram ressaltar, algumas vezes com bastante romantismo, essa estreita relação com o rio:

¹⁴ <<http://www.mar.mil.br/9dn/OM/Amazon.htm>> Acesso em 02 de janeiro de 2007. Marinha Brasileira

O rio – já o notara certo arguto historiador – é a estrada que anda, e em tôda a maravilhosa história da economia universal está consignado, como tese, ser a água um precioso agente conciliador do comércio.

Não vamos desbordar pelo mundo dos confrontos: basta explicar que na Amazônia o rio assume uma importância capital no seu progresso, tornando-se o responsável direto pela valorização da terra e fixação do homem. A êle, cabe, portanto, o prestígio eminente da nossa participação no complexo social e econômico. Traço de união pavoroso e tirânico estendido em nervuras de verça, não se mobiliza apenas em função da geografia: explica, de outro modo, a formação esporádica dos agregados humanos e trai, na sua evangelização silenciosa, a procura incessante de uma estabilização de culturas marginais.¹⁵

Esses aspectos tanto físicos quanto geomorfológicos da região definiram uma característica única para as embarcações. A extensa gama de matéria-prima, a madeira, à disposição do contingente populacional aqui presente, bem como a acessibilidade da região definida pelos caminhos de água, contribuíram para a composição da cultura regional.

Também André Vidal de Araújo¹⁶ ressalta a importância das características geográfica da região expressando que o papel dos rios na circulação da Amazônia é extraordinário. Segundo esse autor, o rio demandou a criação de diversos tipos específicos de embarcações e a enorme rede de transporte feita na própria Amazônia, onde circulam perifericamente não somente os grandes rios, mas também internamente os furos, os igarapés, os igapós, os lagos, os atalhos e os paranás, num verdadeiro serviço de cabotagem, estabelecendo os contatos e moldando as relações sociais.

As relações humanas construídas na região tomaram como ponto de partida a relação com as águas. A necessidade de comunicação, trocas comerciais, explorações por novos territórios, seja de caça para subsistência, ou mesmo para residência, foram aspectos incentivadores dessas expedições. Tais inter-relações, criadas a partir de uma cultura que se

¹⁵ MONTEIRO, Mário Ypiranga. O Regatão (Notícia Histórica). Manaus: Ed. Sérgio Cardoso & Cia LTDA, 1958, p. 23.

¹⁶ ARAÚJO, André Vidal de. Introdução à Sociologia da Amazônia. Manaus: Ed. Valer. 2003, p. 397 a 399.

desenvolveu vendo nas águas um elemento de ligação, foram fundamentais para o desenvolvimento de uma cultura baseada no transporte fluvial.

Em termos de economia, a exemplo do período áureo da borracha, percebe-se o quanto da relação homem-rio é fundamental para o desenvolvimento da região. Segundo relato de Roberto Araújo de Oliveira Santos, comentando sobre a era da borracha e suas características, quando o barão de Mauá investiu na região na navegação a vapor:

A Companhia começou a operar com três navios pequenos, dos quais o *Marajó* gastava 22 dias na viagem Belém-Manaus-Belém, o que significava uma velocidade sete vezes maior que a das embarcações. A receita total da Companhia triplicou em apenas quatro anos, o que a levou a ampliar a flotilha para dez paquetes. A receita continuou em ascensão; a média anual de 1863 a 1867 representou o décuplo do que fora em 1853. a demanda se intensificou a tal ponto que a Companhia não pôde continuar a atendê-la sozinha. Surgiram, assim, a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto-Amazonas.¹⁷

Historicamente, observamos que a “descoberta” da região pelos europeus veio nada mais do que confirmar a intrínseca relação do homem com os rios. Charles Boxer¹⁸ reafirma tal pensamento quando informa que, no momento do contato dos portugueses com a região, a constatação era que não havia estrada alguma naquele mundo aquático, e as canoas eram os meios universais de transporte. Percebemos, portanto, que os estrangeiros quando chegaram a esta terra identificaram essa relação de essencialidade da vida amazônica com as águas.

O autor mencionado acima, falando na sua obra sobre os missionários e moradores na Amazônia, descreve a imagem inicial que obtiveram os portugueses ao se

¹⁷ SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. História Econômica da Amazônia: 1800-1920. São Paulo: T.A. Queiroz. 1980, p. 55.

¹⁸ BOXER, Charles. A idade do ouro no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2000. p. 290.

deparar com a região mais bela do planeta. Ao se reportar à navegabilidade de tal região, ressalta-se, feita à vela no momento do descobrimento, e adiciona que

[...] de junho a dezembro os ventos e as correntes costumam opor-se, de forma que, na época da navegação a vela, um navio poderia fazer o caminho de subida ou descida do rio utilizando-se ora de um, ora de outro desses ventos.¹⁹

Isto serve para constatar que historicamente a região tem, na sua estrutura fluvial característica, a capacidade de interligar todas as localidades que, somadas, formam grandes contingentes populacionais, não importando a distância. O transporte terrestre não pôde ser uma opção, pois havia problemas causados pela recusa de escravização dos índios e o relevo irregular da região, o que tornava exorbitantes os custos a serem empregados na construção de estradas e pontes.

A possibilidade de entrada e saída da região a partir do rio principal, o Amazonas, foi fundamental para a ocupação e exploração comercial que resultou da apropriação destas terras pela coroa lusitana. A capacidade de se explorar as regiões adjacentes à principal artéria da região foi decisiva para as incursões portuguesas já que segundo Boxer “quase todos os tributos do Amazonas são navegáveis até grandes distâncias do rio principal (...) expedindo tentáculos em todas as direções mostrando sua influência sobre uma área de dimensões quase ilimitadas (...)”.²⁰

Depender da madeira, ou outros derivados vegetais, demonstra não só a relação da navegação com as características da região, mas também a especialidade adquirida com o tempo. Tal aspecto foi abordado pelo padre Antônio Vieira *apud* Boxer:

¹⁹ Idem.

²⁰ Ibidem.

[...] a Senhora Natureza (abaixo de Deus) fornecia tudo quanto era necessário para a organização de uma expedição rio acima, fossem trezentos ou três mil os homens que a ela se filiassem. As canoas eram cavadas nos troncos de árvores, a estopa de calafetação era tirada da casca, o breu e o alcatrão vinham da entrecasca resinosa de várias árvores. As velas eram feitas de algodão, ou de esteiras tecidas de madeira muito fina e flexível. Os toldos que eram trabalhados com vime, [...], e certas folhas largas (*ubi*) ‘tão tecidas e tapadas que não há nenhuns que melhor reparem do sol, nem defendam da chuva por mais grossa e continuada, e são leves que pouco pêso fazem a embarcação’. ‘O que havia de fazer o ferro fazem os vimes, a que também chamam cipós, muito fortes, com que as mesmas partes da canoa se atacam.’²¹

A partir do exposto, percebe-se, portanto, que as embarcações amazônicas possuem certas especificidades que as caracterizam como diferentes das demais que navegam fora da região. Por serem classificados como rios de baixo curso ou de planície, os rios da Amazônia, apesar de serem os mais favoráveis para a navegação²², não apresentam um grande fornecimento de energia eólica, razão pela qual a vela não é utilizada. Dessa forma, as embarcações possuem ainda o casco largo, em função da desnecessidade de se cortar ondas grandes, e também pela grande quantidade de material flutuante nos rios.

Tais conhecimentos práticos sobre as características da região adquiridos com o tempo são fundamentais para se navegar na região:

Os práticos sempre souberam, por exemplo, que as calhas profundas podem ser localizadas pela presença de folhagens flutuando, levadas pela correnteza, ou seja, quem navega pelo canal mais fundo segue sobre o “lixo”. Sabem, também, que um arbusto flutuando pode, muitas vezes, ser um galho de uma vastíssima árvore semi-submersa que, como um aríete à deriva, está pronta a colidir contra o casco, abrindo-lhe água, como ocorre com frequência nos rios da Amazônia.²³

Constata-se que, ao construir as embarcações, os amazônidas colocam nesse meio de transporte toda a forma de compreender sua natureza e história, transpondo aos

²¹ Ibidem. p. 290.

²² <www.mar.mil.br/dhn/bhmn/download/cap-40.pdf> Acesso em 01 de julho de 2007. Marinha Brasileira

²³ <www.mar.mil.br/dhn/bhmn/download/cap-40.pdf> Acesso em 01 de julho de 2007. Marinha Brasileira

seus barcos os formatos que revelam conhecimentos testados empiricamente ao longo do tempo, demonstrando, com isso, todo um desenvolvimento tecnológico que transcendeu de geração a geração os habitantes da região.

Entende-se que o construir das embarcações amazônicas revela uma diferença das formas de construção de barcos em outras regiões, pois se nota que a população, influenciando e influenciada pelo ambiente natural, também definiu os traços culturais característicos da região. Observa-se, portanto, o uso das embarcações no transporte da região como primordial para o povoamento bem como para as trocas comerciais necessárias.

De vital importância, é a referência da embarcação amazônica como patrimônio cultural. Toma-se inicialmente o conceito de patrimônio cultural como “aquele revelador de uma cultura determinada, mesmo bens materiais e imateriais que garantem ou revelem uma cultura”²⁴. Partindo-se da idéia de que o conhecimento pode ser definido como patrimônio cultural, observa-se, no tópico seguinte, algumas considerações sobre como se entende o conhecimento.

Neste capítulo, procuraremos observar esses aspectos, tanto do conhecimento tradicional, suas influências e desdobramentos, quanto do conhecimento científico, relacionado especificamente à construção das embarcações. Todas essas características se integrarão numa análise que envolverá ambas as temáticas do conhecimento, seus aspectos norteadores e modificadores da realidade que ajudou todo um desenvolvimento histórico e cultural da região desde as primeiras incursões humanas.

²⁴ FILHO, Carlos Frederico Marés de Souza. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: EU/Porto Alegre, 1999, p. 53.

1.1 O Conhecimento Tradicional;

O conhecimento humano estabelecido na forma de construir embarcações é o tema que norteia a presente parte do trabalho. Procurando defini-lo como tradicional, em contraponto ao próximo item, científico, busca-se ressaltar sua característica cultural intrínseca especialmente quando desenvolvido em lugares distintos das academias.

Para Cristiane Derani, “o conhecimento tradicional associado é conhecimento da natureza, oriundo da contraposição sujeito-objeto sem a mediação de instrumentos de medida e substâncias isoladas traduzidas em códigos e fórmulas”.²⁵ Tal conhecimento é o reflexo da experimentação humana sem parâmetros métricos, partindo, assim, do compreender a natureza a partir do viver e experimentar no dia-a-dia das populações tradicionais.

Dessa forma, a construção de embarcações em madeira na região amazônica surgiu como resultado da interação entre a cultura dos povos aqui presentes com o meio ambiente circundante. A partir desse ponto de vista, percebe-se a inter-relação da cultura com o conhecimento. Tão intrinsecamente ligados estão que, para o prof. Fernando Dantas:

Os saberes dos povos indígenas, assim como os de toda comunidade tradicional, conforme visto anteriormente, constituem fenômenos complexos construídos socialmente a partir de práticas e experiências culturais, relacionadas ao espaço social, aos usos, costumes e tradições. Por ser coletivamente construído, possuem características marcantes de relações compartilhadas, de intercâmbios, de solidariedades, o que os difere, substancialmente, do caráter individualista da propriedade privada.²⁶

²⁵ DERANI, Cristiane. Patrimônio genético e conhecimento tradicional associado: considerações jurídicas sobre seu acesso. *In*, LIMA, André. (org.). O direito para o Brasil socioambiental. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 2002, p.155.

²⁶ DANTAS, Fernando Antônio de Carvalho. Base jurídica para a proteção dos conhecimentos tradicionais. *Revista CPC*, São Paulo, v.1, n.2, p.80-95, maio-outubro. 2006, p. 89.

Portanto a relação entre população e meio ambiente, levando em consideração o espaço e o tempo, define a forma como surgem os conhecimentos. Ressalte-se, ainda, que a coletividade da construção de tal conhecimento empírico também influencia a forma como é percebido e gerado.

A realidade social da região demanda uma forma de transporte acessível e adaptada. As embarcações de madeira se adaptam perfeitamente às necessidades da população da região, que inicia e termina sua vida às margens dos rios.

Lévi-Strauss em seu livro “O pensamento Selvagem”, quando apresenta uma passagem com diversas descrições acerca de alguns povos tradicionais e sua relação com a natureza, tenta elucidar que uma das questões principais está relacionada à racionalidade. Inicialmente, é a partir desse aspecto que o cientificismo desqualifica o conhecimento tradicional, em um movimento explicado por Boaventura de Sousa Santos como:

[...] um modelo global (isto é, ocidental) de racionalidade científica que admite variedade interna, mas que se defende ostensivamente de duas formas de conhecimento não científico (e, portanto, potencialmente perturbadoras): o senso comum e as chamadas humanidades ou estudos humanísticos (em que se incluiriam, entre outros, os estudos históricos, filológicos, jurídicos, literários, filosóficos e teológicos).²⁷

Nessa mesma linha de pensamento, Lévi-Strauss apresenta observações de Tessman (1931, 71) no Gabão, sobre os Fang, quanto à “precisão com a qual eles reconhecem as menores diferenças entre as espécies de um mesmo gênero”²⁸, caracterizando assim a racionalidade na forma de abordar a natureza.

²⁷ SANTOS, Boaventura de Sousa. Para um novo senso comum: a ciência, o direito e a política na transição paradigmática. São Paulo: Cortez, 2002, p. 60.

²⁸ TESSMAN *apud* LÉVI-STRAUSS, C. O pensamento selvagem. Tradução: Tânia Pellegrini - Campinas: Papyrus, 1989, p. 19 e 20.

Sobre essa questão também Cookling afirma em sua pesquisa a existência dessa racionalidade:

Os hanunoo classificam as formas locais da fauna de aves em 75 categorias... distinguem por volta de 12 espécies de serpentes... 60 tipos de peixes... mais de uma dezena de crustáceos do mar e de água doce, outros tantos tipos de aranhas e de miriápodes... As milhares de formas de insetos estão agrupadas em 108 categorias nomeadas, das quais 13 são formigas e térmitas... Identificam mais de 60 classes de moluscos marinhos e mais de 25 moluscos terrestres e de água doce... quatro tipos de sanguessugas...; [ao todo, 461 tipos zoológicos recenseados] – (Cookling 1954, 249).²⁹

Dessa forma, pode-se compreender que tal conhecimento, adquirido e produzido com a interação com a natureza, faz do seu detentor um ser adaptado ao meio, de forma que a falta de tal conhecimento tradicional implica, às vezes, a impossibilidade de se sobreviver à região que se analisa, o que pode ser ainda confirmado nas pesquisas de Barrows:

[...] habitantes de uma região desértica do Sul da Califórnia, onde apenas algumas raras famílias de brancos conseguem hoje subsistir, os índios coahuilla, em números de vários milhares, não conseguiam esgotar os recursos naturais; vivem na abundância. Isso porque, nesse lugar de aparência desfavorecida, conheciam nada menos que 60 plantas alimentares e 28 outras com propriedades narcóticas, estimulantes ou medicinais (Barrows 1900).³⁰

Esses são apenas alguns exemplos de povos que, relacionados profundamente com o meio ambiente que o circunda, desenvolveram uma forma de observar e classificar a natureza que, apesar de não o ser científico para os padrões da cientificidade ocidental, é de profunda importância para os seus detentores, chegando a ser, por diversas vezes, objeto de apropriação e valorado economicamente.

²⁹ COOKLING *apud* LÉVI-STRAUSS, C. op.cit.

³⁰ BARROWS, *apud* LÉVI-STRAUSS, C. op.cit..

O conhecimento tradicional de fabricação de embarcações de madeira é apresentado como exemplo de conhecimento valorado no campo econômico. Desenvolvido a partir da vivência do amazônida na região, o conhecimento artesanal hoje descreve uma área da economia que é de extrema importância para o transporte na região, já que um grande contingente populacional é transportado pelos barcos de madeira.

A coletividade do conhecimento tradicional é uma das suas mais interessantes características. Assim confirma Boaventura de Sousa Santos quando fala sobre “a dicotomia saber moderno/saber tradicional assenta na idéia de que o conhecimento tradicional é prático, coletivo, fortemente implantado no local, refletindo experiências exóticas”.³¹

O autor defende o crescente movimento de abertura da visão hermética que se deu ao conhecimento, que “tem vindo a permitir o reconhecimento da existência de sistemas de saberes plurais, alternativos à ciência moderna ou que com esta se articulam novas configurações de conhecimentos”.³²

A coletivização do conhecimento tradicional da carpintaria naval amazônica é expressa na capacidade de se encontrar artesãos especializados em embarcações de madeira em praticamente todos os pontos da região amazônica. O transporte e comunicação fizeram com que a atividade de produzir barcos de madeira fosse amplamente utilizada.

O reconhecer dessa característica coletiva que se dá ao conhecimento tradicional é a fase mais importante das teorias sobre conhecimento nos tempos atuais. Desde o séc. XIX, há essa movimentação para observar as formas de conhecer, tradicionalmente estabelecidas, nos povos do Sul. A tecnologia naval amazônica,

³¹ SANTOS, Boaventura de Souza. Semear Outras Soluções: os caminhos da biodiversidade e dos conhecimentos rivais. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.53.

³² Idem, p.52.

perfeitamente adaptada já que surge a partir das influências entre cultura e ambiente, desenvolve-se de modo a encontrar nos dias atuais novas tecnologias e matérias-primas.

Portanto compreende-se que:

O futuro não está no retorno a velhas tradições, pois nenhuma tecnologia é neutra: cada tecnologia carrega consigo o peso do modo de ver e estar com a natureza e com os outros. O futuro encontra-se, assim, na encruzilhada dos saberes e das tecnologias.³³

A composição de conhecimentos é uma idéia propagada amplamente, já que “não há nem conhecimentos puros, nem conhecimentos completos; há constelações de conhecimentos”³⁴. É nesse sentido que entendemos o quanto o nosso trabalho prescinde da junção desses saberes, visto que a tecnologia de construção de embarcações em madeira, proveniente do conhecimento tradicional, pode ser sempre complementada com o conhecimento científico, promovendo avanços que se fundem num eterno desenvolver de combinações construtivas.

Assim, é necessário analisarmos os conceitos relacionados ao conhecimento científico para verificarmos sua importância e a influência que ele adquire no meio acadêmico e no senso comum.

1.2 O Conhecimento Científico;

³³ Ibidem, p.54.

³⁴ Ibidem, p.55.

De acordo com Boaventura de Sousa Santos, a natureza teórica do conhecimento científico decorre dos pressupostos epistemológicos e das regras metodológicas já referidas. Para ele, o conhecimento científico é um conhecimento depende de uma causa e que “aspira à formulação de leis, à luz de regularidades observadas, com vista a prever o comportamento futuro dos fenômenos.”³⁵

Ressalte-se que tal forma de conhecimento procura controlar a realidade, limitando todas as variáveis. O completo controle de tais variáveis é a regra que permite que o conhecimento possa ser reproduzido por qualquer um, desde que obedecidas as mesmas condições de quem o produziu.

Em contraposição ao conhecimento tradicional, entende-se que o conhecimento científico está intimamente relacionado a uma forma individualista de perceber a realidade. Tal individualismo confere ao detentor do conhecimento a sua propriedade e tal direito oponível contra qualquer um para fins econômicos, exhibe uma relação de poder.

Se considerarmos o conhecimento científico como uma continuidade no desenvolvimento do conhecimento tradicional, relacionamos ao objeto da nossa pesquisa quando observamos que as melhorias tecnológicas trazidas pela ciência, como a propulsão a vapor, inicialmente, e posteriormente à combustão, foram incorporadas às embarcações de madeira.

Com a chegada do barco a vapor, notou-se que havia espaço para a construção de grandes embarcações, utilizando-se da tecnologia já desenvolvida tradicionalmente. Combinando-se as duas tecnologias, nasce o grande barco de madeira até hoje utilizado, e

³⁵ SANTOS, Boaventura de Sousa. Para um novo senso comum: a ciência, o direito e a política na transição paradigmática. São Paulo: Cortez, 2002, p. 63.

desde o seu nascimento há a sua utilização como integrador de povoamentos e transportador de mercadorias.

É nesse aspecto que se observa a integração dos conhecimentos. Lógico se pensar que o conhecimento científico tem importância fundamental para o desenvolvimento da sociedade. Contudo não se deve descartar a importância do conhecimento tradicional, até pela sua forma de construção que, por ser coletiva, faz nascer um conhecimento mais democrático.

Atualmente, crescem as discussões sobre uma maior democracia no conhecimento. Boaventura de Sousa Santos é um desses intelectuais que assim entende quando diz que “começa hoje a reconhecer-se que o conhecimento científico atual impõe como única possível interpretação da realidade uma cosmovisão que é imposta como explicação global do mundo, anulando a possibilidade de complementaridade entre saberes”.³⁶ Para o autor, a hermeticidade do conhecimento científico, ao se ver incompatível com o conhecimento tradicional no momento de sua concepção, é a característica que mais o distancia da realidade que busca a interação de saberes.

Esse mesmo movimento entende que a ciência não pode se afastar do seu aspecto cultural, histórico, ou seja, não pode deixar de estar ligada à sociedade na qual está inserida. Santos assim entende quando afirma:

Falar de ‘limites da ciência’ não significa rejeitar de maneira liminar ou incondicional a ciência moderna. Implica, antes, uma concepção alargada de ‘pôr a ciência em cultura’, na esteira do que propôs o físico Jean-Marc Lévy-Leblond (1996), referindo-se à necessidade de restituir às ciências a sua espessura cultural e

³⁶ SANTOS, Boaventura de Souza, *Toward a New Common Sense*. Nova Iorque: Routledge In: SANTOS, B. Souza. *Semear Outras Soluções: os caminhos da biodiversidade e dos conhecimentos rivais*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p.32.

histórica, recuperar a sua história e examinar as suas implicações na sociedade e no mundo.³⁷

Constatação da posição atual do conhecimento científico, a hermeticidade que o permeia o levou a ignorar e por muitas vezes desqualificar o conhecimento tradicional. Antes entendido como uma reação natural do homem a seu meio circundante, hoje o conhecimento tradicional é observado como um produto da interação contínua entre ambiente e homem, gerando assim respostas únicas como é a sua cultura. A discriminação vem mudando com o passar do tempo, já que os pensadores perceberam a sua importância tanto para a diversidade cultural do planeta quanto para apropriação econômica.

Por tudo isso, é necessário também ressaltar que a forma como o conhecimento se compõe, na interação do tradicional com o científico, constitui-se, portanto, como um processo cultural de extrema relevância para a sociedade que o produz, devendo, então, ser preservado, já que os modos de fazer constituem patrimônio cultural daquela sociedade.

1.3 O Conhecimento como Patrimônio Cultural;

Para se compreender a amplitude do conceito de conhecimento como patrimônio cultural, necessitamos, inicialmente, fazer algumas abordagens acerca das definições de cultura e suas relações com a definição de patrimônio cultural.

As definições de cultura estão amplamente ligadas à relação homem-natureza, a questão de quem influencia quem é o cerne principal das discussões. Inserir o homem na natureza condiciona respostas completamente diferentes de acordo com o ambiente que o

³⁷ Idem, p.59.

circunda e como ele entende o ambiente, o que faz da conceituação de cultura um tema aberto a muitos entendimentos.

Ao ser influenciado pelo meio ambiente, o ser humano o influencia, criando uma vasta cadeia de relações que, refletida na cultura, faz a compreensão da natureza humana, no entender de Roque de Barros Laraia, “tema perene de incansável reflexão humana”.³⁸

O autor define o conceito de cultura partindo do ponto de vista de três abordagens diferentes, e a partir delas, descrevendo suas características e principais autores. Inicialmente indicando a definição de Keesing em seu artigo “Theories of Culture”, do ponto de vista das teorias que entendem a cultura como um sistema adaptativo, encontramos o entendimento de que culturas são:

[...] sistemas (padrões de comportamento socialmente transmitidos) que servem para adaptar as comunidades humanas aos seus embasamentos biológicos. Esse modo de vida inclui tecnologias e modos de organização política, crenças e práticas religiosas, e assim por diante.³⁹

Tal entendimento ressalta que cultura está intimamente relacionada a uma característica biológica do ser humano que expressa a adaptação como principal fator. Por ela, os principais aspectos norteadores da sociedade são resultado da adaptação e transmissão de comportamentos no decorrer do tempo.

Tal ponto de vista tenta convergir o aspecto natural que circunda o homem com a característica biológica intrínseca da adaptação já identificada por Darwin. Para os autores que defendem tal corrente, a cultura seria um produto da combinação da adaptação

³⁸ LARAIA, Roque de Barros. Cultura: um conceito antropológico. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2000, p. 60.

³⁹ KEESING *apud* LARAIA, Roque de Barros. Cultura: um conceito antropológico. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2000, p. 60.

do ser humano ao meio onde vive, sendo que tal adaptação vai sendo desenvolvida e passada pelos integrantes da sociedade com o passar do tempo.

As teorias idealistas de cultura se subdividem em três abordagens o assunto, uma considerando cultura como sistema cognitivo como entende Goodenough dizendo que é “tudo aquilo que alguém tem de conhecer ou acreditar para operar de maneira aceitável dentro de sua sociedade”⁴⁰.

O autor, tentando fazer uma correlação entre cultura e sistema cognitivo, chega a encontrar similaridade do conceito de cultura com o de linguagem. Perceber a realidade a sua volta está intimamente relacionado ao que se conhece ou crê, e tais compreensões estão imiscuídas com os pontos de vista da sociedade onde o indivíduo está inserido.

A segunda abordagem feita por Laraia é aquela que considera cultura como um sistema estrutural. É a perspectiva desenvolvida por Claude Lévi-Strauss entendendo-a como um sistema simbólico que é uma criação acumulativa da mente humana⁴¹.

Ao descrever sistema estrutural, o autor procura estabelecer uma relação entre os princípios da mente e a estruturação dos domínios culturais. Percebe a cultura como um produto da inter-relação da capacidade intelectual complexa do homem com o meio ambiente que o circunda.

O autor ainda ressalta que a “cultura não pode ser considerada nem simplesmente justaposta, nem simplesmente superposta à vida. Em certo sentido, substitui-

⁴⁰ W. GOODENOUGH *apud* LARAIA, Roque de Barros. Op. cit., p. 62.

⁴¹ LÉVI-STRAUSS, C. *apud* LARAIA, Roque de Barros. Cultura: um conceito antropológico. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2000, p. 62.

se a vida, e em outro sentido, utiliza-a e a transforma para realizar uma síntese de nova ordem”.⁴²

Imagina-se que a opinião do autor está na compreensão que não se pode dissociar a cultura das ações humanas, em alguns casos se responde instintivamente, em outros lançando mão da cultura, adapta-se para formar um novo horizonte que necessita de uma nova realidade.

A terceira e última abordagem apontada por Laraia, agora ressaltando Clifford Geertz, considera cultura como sendo um sistema simbólico, ou seja, “não deve ser considerada um complexo de comportamentos concretos, mas um conjunto de mecanismos de controle, planos, receitas, regras, instruções para governar o comportamento”⁴³.

Relacionando a cultura a uma forma de controle social que ultrapassa os níveis sociais e atinge alguns dos aspectos enfrentados pelo indivíduo, seja na consciência de sua participação social, seja no comportamento da coletividade em relação a esse indivíduo. No seu observar, todos os homens estão aptos a receber uma programação social chamada de cultura, a partir do seu nascimento e é a vivência em um determinado tempo e espaço que elabora os conceitos necessários à participação naquele dado lugar. Por esse prisma, o ser humano é capaz de viver em qualquer cultura se assim for “treinado”.

Entende-se que Marshall Sahlins complementa a discussão aberta a três vias por Laraia explicando que a cultura não é um objeto em vias de extinção. Inicialmente usada como forma de demarcação de diferenças, quando do seu uso discriminatório no colonialismo, ou mesmo no capitalismo, teria tal conceito a finalidade de diferenciação e dominação. Hoje, a expansão das culturas é entendida como um processo em pleno

⁴² LÉVI-STRAUSS, C. As Estruturas Elementares do Parentesco, São Paulo: Vozes Brasileiro, 1976, p. 42.

⁴³ GEERTZ, Clifford. A interpretação das Culturas. Rio de Janeiro: Koogan, 1988, p.56.

crescimento; as culturas se reinventam e se modificam, amoldando-se ao mundo e combatendo as tentativas de sua modificação para servir aos interesses econômicos.⁴⁴

No campo do Direito, a relação entre natureza e cultura também é observada por Cristiane Derani, quando aduz que os “elementos da realidade não partem do intelecto humano puramente, mas de relacionamentos com o meio natural”⁴⁵. A autora, ao compreender que cultura é essa inter-relação do homem com o meio onde está situado, define uma combinação construtiva onde o meio (região amazônica) ao ser entendido pelo ser humano é influenciado pela sua compreensão de mundo.

A construção de embarcações em madeira, portanto, expressa essa relação, já que a região é entrecortada por rios e cursos d’água, bem como o homem amazônico definindo a forma como quis entender seu ambiente, procurou nele e com ele definir a forma como constituir os contatos e transporte na região.

Para o jurista Carlos Frederico Marés, a cultura, no amplo conceito antropológico, evidenciando as características materiais e imateriais que ela possui, indica que:

[...] é o elemento identificador das sociedades humanas e engloba tanto a língua na qual o povo se comunica, conta suas histórias e faz seus poemas, como a forma como prepara seus alimentos, o modo como se veste e as edificações que lhe serve de teto, como suas crenças, sua religião, o saber e o saber fazer coisas, seu direito.⁴⁶

⁴⁴ SAHLINS, Marshall, O “pessimismo sentimental” e a experiência etnográfica: porque a cultura não é um “objeto” em via de extinção (Parte I) In: MANA, Estudos de Antropologia Social, vol. 3, n. 1, Abril 1997 p. 41-43.

⁴⁵ DERANI, Cristiane. Direito Econômico Ambiental. São Paulo: Max Limonad, 1997, p. 69.

⁴⁶ SOUZA FILHO. Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1999. p. 21.

Envolvendo ser humano e meio ambiente, a cultura se encontra em todas as formas de expressão, saber e fazer do povo amazônico. Sua forma de entender a sua relação com as águas, sua relação de vida, seus ensinamentos que são feitos com e a partir do meio é a característica que Japiassú, entende como “elemento radicalmente original.”⁴⁷

Permeando o conceito de cultura, analisa-se o patrimônio cultural observando a definição singular trazida pela Constituição da República Federativa do Brasil em vigor, em seu art. 216, que estatui como patrimônio cultural brasileiro os bens de “natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem as formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver dentre outros”.⁴⁸

A Constituição evolui ao ultrapassar a necessidade de se compreender o patrimônio cultural somente como aquele patrimônio estabelecido materialmente e de importância histórica. Ao descrever o patrimônio imaterial a constituição reconhece que, “por mais materiais que sejam, existe neles uma grandeza imaterial que é justamente o que os faz culturais”.⁴⁹

A materialidade de importância para o nosso trabalho é aquela estabelecida nas embarcações de madeira da região e, dando cumprimento à idéia de Carlos Frederico Marés vista acima, ela representa muito além de somente um instrumento, um objeto. Ao ser produzido pela cultura amazônica, a embarcação de madeira é resultado de toda uma vivência, caracterizando-se assim como patrimônio cultural.

⁴⁷ JAPIASSÚ, H. Introdução às Ciências Humanas: análise de Epistemologia Histórica. São Paulo: Ed. Betros & Betros, 1994.

⁴⁸ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988, art. 216.

⁴⁹ SOUZA FILHO. Carlos Frederico Marés de. Op. cit. p. 53.

Edis Milaré faz a ressalva que rompemos com a tradição do Direito Constitucional brasileiro, que, desde 1934, limitava-se a declarar protegidos os bens de valor “histórico, artístico, arqueológico e paisagístico”⁵⁰, sem procurar limitar a definição desses conceitos. O autor indica que a atual Constituição abraçou os mais modernos conceitos científicos sobre a matéria, inicialmente caracterizando o patrimônio cultural como brasileiro, e não municipal ou estadual, incluindo na definição bens tangíveis e os intangíveis, que em seu ver são os conhecimentos técnicos.

A importância da materialidade versus imaterialidade já é uma discussão ultrapassada. Antes, a “configuração material de bens culturais foi contemplada e amparada pelo direito nacional, na terceira década do século passado, a partir das prerrogativas traçadas por Mário de Andrade, que resultou na edição do Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937”⁵¹. Esta norma que descreve o instituto do tombamento teve inicialmente uma grande carga de preocupação com o aspecto material do patrimônio, contudo não deixou de fazer a ressalva a sua natureza imaterial como ligada aos aspectos valoráveis do bem relevantes para a cultura de um povo⁵².

Hoje, é patente o consenso de que o aspecto imaterial é importante, mesmo desprendido do bem cultural. Imaterial definiria exatamente o patrimônio cultural que é expresso através de uma característica fisicamente perceptível, mas que depende fundamentalmente da cultura, ou seja, o estilo, a forma de praticar ou construir, os materiais utilizados, dentre outros, portanto, um valor a ser expresso para a coletividade que o produziu.

⁵⁰ MILARÉ, Edis. Direito do Ambiente. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2004, p. 273 e 277.

⁵¹ DANTAS, Fernando Antônio de Carvalho. Base jurídica para a proteção dos conhecimentos tradicionais. Revista CPC, São Paulo, v.1, n.2, p.80-95, maio-outubro. 2006, p. 81.

⁵² Idem.

Esse valor terá diferentes intensidades de acordo com quem irá se deparar com tal característica imaterial. Assim como a cultura, o valor da imaterialidade está intimamente ligado ao contato daquele bem com a cultura que acompanha o indivíduo. Portanto presente está a necessidade de reconhecimento e proteção dos bens imateriais pelos integrantes da sociedade onde o bem está inserido. Caso não haja essa possibilidade, ao menos que possam eles reivindicar tal reconhecimento ou proteção.

Carlos Frederico Marés segue esse pensamento, que todo bem cultural contém uma parte imaterial, intangível, que justamente lhe dá esta característica. Ele entende que as “culturas são representadas não apenas por bens com existência material, mas, talvez com maior vigor e importância, por bens que não tem materialidade, por bens puramente imateriais ou intangíveis”⁵³.

No seu entender, os bens culturais só o são porque guardam uma evocação, representação, lembrança, quer dizer, por mais materiais que sejam, existe neles uma grandeza imaterial que os faz culturais. E é a importância da defesa desse tipo de bem sócio ambiental que está ligado profundamente ao sentimento da sociedade com relação a ele:

Todos os bens sócio ambientais, e não só os culturais, têm valor intrínseco que os diferencia dos demais, porque têm agregado a si uma qualidade que os faz excepcionais. Esta qualidade não é agregada pelo poder público quando declara de preservação ou o tomba, mas ao contrário, o poder público fica compungido a declarar sua preservação porque o bem já tinha adquirido esta qualidade ou porque é portador de referência cultural ou porque garante a biodiversidade. O bem não se torna relevante para a sociedade e seu ambiente porque o poder público, por ato administrativo, assim entende; ao contrário, porque é relevante para a sociedade e seu ambiente, cumpre ao poder público emitir o ato administrativo.⁵⁴

⁵³SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial. 1999, p. 54.

⁵⁴ Idem, p. 32 e 33.

O valor dos bens culturais está intrinsecamente relacionado com a sua representação para a sociedade de alguma forma de identidade. Carlos Marés confirma tal pensamento dizendo que o “valor dos bens tem a magnitude da consciência dos povos a respeito de sua própria vida, e muitas vezes o indivíduo de uma coletividade não consegue se aperceber do valor de sua própria cultura, imbuído que está no seu próprio individualismo”⁵⁵. Ou seja, a identidade do indivíduo sequer é percebida por ele como influenciada pelo bem cultural, apesar de estar presente em todos os aspectos que circundam a sua participação naquela sociedade.

O transporte por meio de embarcações de madeira pode não ser fundamental para uma parcela da população que dispõe de outros meios para se deslocar. Contudo a população de baixa renda se transporta para o interior da região por meio de embarcações que, mesmo que não notem, fazem parte da sua vida, do seu modo de viver e perceber a realidade em que estão incluídos.

O valor desse patrimônio cultural, a embarcação de madeira, vai além de somente o objeto que traz à mente a identidade da região. Todo o desenvolvimento cultural associado à cultura amazônica está imiscuído no modo de construção dessas embarcações, fazendo dos barcos não só um instrumento necessário à sobrevivência ou transporte, mas indo além, sendo resultado da interação entre homem e meio ambiente.

Paulo Affonso Machado ressaltando que a definição expressa na Constituição da República Federativa do Brasil em vigor indica nos incisos do art. 216 os bens de natureza material e imaterial. O importante em seu ver é que o conceito constitucional de

⁵⁵ Ibidem, p. 50.

patrimônio cultural permite uma proteção dinâmica e adaptável às contingências e transformações da sociedade⁵⁶.

A sua abrangência do patrimônio cultural vai além do que simplesmente alguns objetos que podemos elencar, ela perpassa uma ampla gama de áreas que já foram ou são registradas e vai além, chegando mesmo àquelas ainda não formalizadas. Assim nos descreve o autor:

No sentido puramente cultural, o patrimônio cultural brasileiro é muito mais amplo, porque abrange toda a produção cultural formal (Literatura, Pintura, Escultura, Arquitetura, Música, Dança, etc.), quer integre o patrimônio público ou esteja no poder de particulares, assim como a produção cultural material e espiritual constituída pelo processo civilizatório brasileiro, independentemente de constar do patrimônio cultural oficializado pelo Poder Público.⁵⁷

Apesar dessa proteção, observamos a cada dia que o patrimônio não só nacional, mas também mundial vem sofrendo perdas e modificações. A preocupação com tal patrimônio tem seu fundamento no possível desaparecimento da sociedade, como assim ressalta Carlos Frederico Marés:

O patrimônio ambiental – natural e cultural, assim, é elemento fundamental da civilização e da cultura dos povos, e a ameaça de seu desaparecimento é assustadora, porque ameaça de desaparecimento a própria sociedade. Enquanto o patrimônio natural é a garantia de sobrevivência física da humanidade [...], o patrimônio cultural é garantia de sobrevivência social dos povos, porque é produto e testemunho de sua vida.⁵⁸

A mesma preocupação é encontrada desde 1972, na Convenção para a Proteção do Patrimônio Natural e Cultural Mundial da UNESCO que, em sua exposição de motivos,

⁵⁶ MACHADO, Paulo Affonso. Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Ed. Malheiros. 2004, p. 876.

⁵⁷ SILVA, José Afonso da. Ordenação constitucional da cultura. São Paulo: Malheiros, 2001, p.101.

⁵⁸ SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial. 1999, p. 22.

descreve que a “deterioração ou desaparecimento de qualquer item do patrimônio cultural ou natural constitui um empobrecimento danoso do patrimônio de todas as nações do mundo”.⁵⁹

Percebemos, no órgão internacional, a nítida relação que se pode fazer entre o patrimônio cultural e o patrimônio das nações e povos do mundo. Permitir que haja a possibilidade de se deteriorar ou fazer desaparecer qualquer de seus itens é um dano talvez irreversível para a humanidade como um todo, já que a diversidade de culturas, que gera a diversidade de patrimônios, é a força viva que mantém em constante mudança a criatividade humana quando se relaciona ao meio em que está inserida.

Indo além da proteção do patrimônio, a convenção da UNESCO que se refere à Proteção e Promoção da Diversidade das Expressões Culturais, demonstra como importante também a preocupação com a relação que faz o homem com tal patrimônio entendendo que há:

Necessidade de se tomar medidas para a proteção das expressões de diversidade cultural, incluindo seus conteúdos, especialmente em situações em que expressões culturais podem ser ameaçadas pela possibilidade de extinção ou de grave deterioração.⁶⁰

Mesmo recente, “não tendo mais de cinco décadas”⁶¹, a proteção jurídica do meio ambiente integra tanto nacionalmente, quanto internacionalmente, princípios voltados ao reconhecimento da importância de se valorizar a cultura em todos os seus aspectos, seja o estabelecido no seu patrimônio cultural, seja nas suas expressões culturais.

⁵⁹ UNESCO. Convenção para a Proteção do Patrimônio Natural e Cultural Mundial. Paris: UNESCO, 1972.

⁶⁰ UNESCO, Convenção para a Proteção da Diversidade das Expressões Culturais. Paris: UNESCO, 2005, p. 1.

⁶¹ SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial. 1999, p. 24.

Neste curto período é que a humanidade passou a se importar mais, tanto com os impactos do seu desenvolvimento econômico no meio ambiente, quanto com a importância de seus traços característicos, estes ligados essencialmente a cada parte do globo onde surgiram os povos. Esperamos que apesar de recente, os órgãos internacionais e os países saibam reconhecer e proteger o meio ambiente e os bens culturais.

No que tange ao nosso trabalho, delimitando como patrimônio cultural imaterial, ou intangível, como preferem alguns, a forma de construção, a dependência dos amazônidas dos rios, dos barcos de madeira como fonte de suprimentos são os tópicos relacionados que justificariam a necessidade de defesa do patrimônio cultural estabelecido conforme determina o art. 216 da constituição federal.

Para a nossa pesquisa, a importância recai sobre a necessidade de proteção das embarcações de madeira como patrimônio cultural imaterial, a forma e a matéria-prima com a qual se constroem as embarcações na Amazônia perfazem as características culturais necessárias a tal proteção. O Direito nos apresenta uma das formas de proteção desse patrimônio, que é o registro no livro de saberes do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, procedimento regulamentado pelo Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000.

CAPÍTULO II – O Patrimônio Cultural como objeto de Proteção Jurídica

Neste segundo Capítulo, enfocam-se os aspectos históricos que envolvem um modo de ser que tiveram e têm os amazônidas com as águas, bem como sua locomoção nelas. Observar-se-ão também as abordagens legais e doutrinárias acerca da tecnologia naval como Patrimônio Cultural, verificando quais as posições dos autores e da legislação. Por fim, procuraram-se abordar as formas de proteção jurídica de tal patrimônio, seja no âmbito administrativo, seja no judicial.

2.1 A Tecnologia Naval na Amazônia – história e indispensabilidade

É histórica a relação do homem com as águas na região amazônica. Intrinsecamente ligadas a sua cultura, elas também trazem um novo horizonte de possibilidades de trocas, seja cultural, seja comercial. Essa necessidade de comunicação, comercialização e trocas é que impulsionou o uso da vasta rede de ligação fluvial da região.

Para aqueles que vivem em contato direto com as águas, seja nas cidades, seja nas comunidades do interior, a facilidade com que se aprende e se ensina o que utilizar dos rios está inter-relacionada ao crescimento e regras sociais desses locais. O relato histórico de Leandro Tocantins assim reafirma informando que “as comunidades, as barracas, os barracões se desenvolvem à beira dos rios, junto aos barrancos”⁶².

No período do descobrimento, as incursões dos portugueses, como nos relembra o mesmo autor, “através de contínuas e persistentes viagens de exploração do vale

⁶² TOCANTINS, Leandro. O rio comanda a vida. Manaus: Editora Valer, 2000, p. 277.

[...] para descobrir e assegurar a posse”⁶³, foram fundamentais para a expansão da política que implementaram na região. Tal persistência estava intimamente relacionada às águas, presentes em toda a região, mesmo que não pudessem ser vistas, já que havia sempre a “certeza do rio que sempre haveria além da selva”.⁶⁴

Nas incursões iniciais dos primeiros habitantes da região, o contato com uma farta disposição de águas permitiu todo um desenvolvimento cultural onde a relação do homem com as águas é o fator principal. Essa relação entre meio e ser humano foi fundamental já que a influência do homem sobre o seu meio e vive-versa foi imprescindível para o desenvolvimento da navegação na região, inclusive para o formato de embarcações que temos nos dias atuais. Leandro Tocantins, ao apresentar essa ligação fundamental com as águas, diz que o “destino humano estava no princípio e no fim do rio” já que “a Amazônia nasce, desenvolve-se, perdura, segundo o evangelho escrito”⁶⁵ por ele.

A produção de uma tecnologia naval amazônica foi possível a partir de algumas características encontradas na região. O vasto fornecimento de matéria-prima (madeira), a habilidade do homem amazônico em lidar com ela, a evolução histórica por que passou a região na época áurea da borracha, as mudanças trazidas pela zona franca de Manaus foram substrato para a tecnologia que encontramos hoje.

Essas razões históricas de desenvolvimento da região, sempre ligadas às águas, bem como da necessidade de utilização dos rios tanto para subsistência como para transporte está relacionada à cultura construída pelos amazônidas. Pelas palavras do autor, não existe a menor dúvida da relação de história e necessidade com relação aos rios:

⁶³ Idem, p. 265.

⁶⁴ Ibidem, p. 265.

⁶⁵ Ibidem, p. 266.

A noção do *jus soli* (direito ligado ao lugar onde se nasce) parece que se priva de seu conteúdo sentimental em detrimento do rio. Quando alguém se refere à terra natal só costuma dizer: eu nasci no Juruá, eu nasci no Purus. Se fala da borracha, esta perde a sua qualidade de produto silvestre para ser do rio: borracha do Abunã, borracha do Xingu. Quando há ocasião de assinalar uma área produtiva, o rio é que absorve os elogios: o Yaco é bom de leite, o Antimari é grande produtor de borracha. As ocorrências da vida de cada um estão ligadas ao rio e não à terra: fui muito feliz no Tarauacá, fiquei noivo no Envira e casei no Muru. O rio, sempre o rio, unido ao homem, em associação quase mística, o que pode comportar a transposição da máxima de Heródoto para os condados amazônicos, onde a vida chega a ser, até certo ponto, uma dádiva do rio, e a água uma espécie de fiador dos destinos humanos.⁶⁶

Ainda hoje essa relação com as águas é imprescindível. O desenvolvimento regional foi delineado a partir da sua mais importante forma de ligação, os rios. O transporte de pessoas ou mercadorias, em termos quantitativos, é maior por meio aquático do que de forma terrestre ou aérea. Assim confirma essa relação o III Relatório do Projeto THECNA:

O transporte hidroviário interior assume grande importância sócio-econômica na Região Amazônica, servindo como meio de integração de grande parte da população. Isso ocorre devido à grande extensão de rios navegáveis e reduzidas malhas rodoviárias e ferroviárias, bem como suas principais cidades estarem situadas às margens dos rios. Pelas hidrovias são transportados carga e passageiros.⁶⁷

Dessa forma, podemos entender que o patrimônio cultural estabelecido nas embarcações de madeira pode também se constituir na forma como as embarcações são construídas. Assim, todos os barcos trazem consigo toda uma história de desenvolvimento que vai desde a época da colonização, onde apenas os braços moviam os homens pelas correntes, aos vapores que logo depois encurtaram as distâncias, até os dias atuais, onde

⁶⁶ Idem, p. 278.

⁶⁷ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. III Relatório Parcial, p. 41.

embarcações de todos os tamanhos e tipos de propulsão são utilizadas para todas as funções que se pode imaginar.

Adentrando o campo econômico, percebe-se a importância das embarcações, já que “noventa por cento das trocas mundiais é transportada pela indústria naval” e sem a qual a “importação e exportação por embarcações de mercadorias na escala necessária para o mundo moderno não seria possível”⁶⁸, visto que o comércio da indústria naval é entendido como aquele realizado em rios e mares. Segundo dados oficiais acerca das hidrovias, na região amazônica, que possui a maior bacia hidrográfica do planeta, movimentam-se 81,4% das 22 milhões de toneladas de carga/ano transportadas no país.⁶⁹

A imponência do potencial é conhecida há muito tempo, já que “por ter a malha hidroviária mais extensa da Região Norte, o transporte fluvial tem papel fundamental no desenvolvimento da Amazônia”⁷⁰. Dessa forma, percebe-se a extrema importância das vias navegáveis na economia da região, e, ulteriormente, a importância das embarcações nesse processo. O relatório desenvolvido pelo projeto THECNA - Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia ressalta essa característica:

O transporte fluvial na Amazônia é, e continuará sendo, fundamental à economia e à vida social daquela Região, em decorrência das condições hidrográficas únicas ali existentes. Ao longo da história da Região, o emprego quase que exclusivo de embarcações como meio de transporte determinou que a grande maioria dos núcleos urbanos se formasse nas margens dos rios. Grandes centros, como Belém, Manaus, Santarém e Macapá ligam-se às cidades menores e vilarejos por meio de linhas regulares, servidas por navios construídos, em sua maioria, com cascos de madeira.⁷¹

⁶⁸ <<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/index.php>> Acessado em 01 de julho de 07. Câmara Internacional de Navegação.

⁶⁹ <<http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas/atlas/2006/aquaviario.asp>> Acessado em 23 de abril de 2007. Confederação Nacional dos Transportes.

⁷⁰ <<http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas/atlas/2006/aquaviario.asp>> Acessado em 23 de abril de 2007. Confederação Nacional dos Transportes.

⁷¹ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. III Relatório Parcial, p. 35.

Há muito tempo, portanto, observa-se a importância desses centros econômicos para o desenvolvimento da região. Tal relação entre as grandes cidades e as cidades do interior, além de histórica, depende também de outro elemento fundamental para a região e para a cultura regional que é a madeira, a matéria-prima principal utilizada para a construção de embarcações.

Portanto a necessidade de navegar e de comerciar determinou o uso intenso de embarcações na região, daí se retirando a importância da madeira como matéria-prima isso se refletindo na quantidade de embarcações, já que “a frota da Região Amazônica é composta de cerca de 5000 embarcações, sendo a maioria (cerca de 88%) em madeira e possuindo as mesmas características gerais.”⁷²

A tecnologia naval amazônica se desenvolveu com o passar do tempo e adaptaram-se outras matérias-primas na construção de embarcações. Os metais, como o aço naval e o alumínio passaram a ser utilizados em substituição à madeira. Apesar disso, considerando-se os barcos de linha⁷³, a forma estrutural da embarcação não se modifica quando construída em madeira ou em metal, já que “a construção artesanal é pouco dispendiosa, com pouco compromisso e sem projeto. Barcos em aço possuem estrutura igual aos barcos em madeira.”⁷⁴

Cumprido mencionar que a madeira é o dinamismo fundamental dessa forma de transporte em razão de sua abundância em toda a região, seu valor ser menor que as matérias-primas metálicas, e os construtores (artesãos e carpinteiros navais) se encontrarem

⁷² UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. IV Relatório Parcial, p. 45.

⁷³ Aqueles que transportam muitos passageiros e carga, normalmente atingindo todas as cidades do interior do Estado.

⁷⁴ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. IV Relatório Parcial, p. 47.

em quase todas as comunidades da região. O projeto THECNA relata que historicamente “as embarcações Amazônicas, em sua maioria, vêm sendo construídas em madeira, seguindo a tradição do século XIX na forma e processo de construção”⁷⁵.

Ademais, historicamente adaptando o meio às suas necessidades o homem amazônico desenvolveu uma cultura de absorção de diversas espécies na construção de suas embarcações. Vale ressaltar que, de acordo com a parte que se constrói da embarcação, diferentes espécies são utilizadas em razão das suas qualidades físicas e de manejo. Desse modo nos confirma o projeto THECNA:

Os tipos de madeiras mais comuns, utilizadas na construção de barcos são:

1. Itaúba (*Mezilaurus itauba* – Lauraceae): Madeira moderadamente pesada (0,70 g/cm³). Difícil de serrar; fácil de aplainar, secagem lenta e acabamento regular. Ela é usada principalmente na construção naval, para fazer o casco e as paredes externas.
2. Cumarú (*Dipteryx odorata* - Fabaceae): Madeira muito pesada (0,97 g/cm³). Moderadamente difícil de serrar, fácil de aplainar, fácil de secar e de bom acabamento. Em barcos, pode ser utilizada para móveis e paredes internas.
3. Sucupira-amarela (*Enterolobium schomburgkii* - Mimosaceae): Madeira moderadamente pesada (0,68 g/cm³). Fácil de serrar, fácil de aplainar, secagem lenta e bom acabamento.⁷⁶

É importante ressaltar que a cultura regional relacionada às águas, aproveitando o potencial florestal disponível, buscou em diferentes espécies vegetais a resposta às suas necessidades fabris navais. A frequência da construção com as diversas matérias-primas para as embarcações é um dado que reforça o entendimento de que é cultural a construção das embarcações em madeira. Contudo, verificamos uma preocupação com a segurança que pode justificar a razão de encontrarmos também, na região, muitas embarcações fabricadas com aço naval. É o que se entende quando se apresenta:

⁷⁵ Idem, p. 35.

⁷⁶ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2006. I Relatório Parcial, p. 106

[...] a distribuição do tipo de material empregado na fabricação do casco: aço, madeira ou alumínio. Cerca de 95% das embarcações são construídas em aço ou madeira. Existem apenas duas embarcações construídas em alumínio, empregadas nas linhas Belém-Macapá e Manaus-Santarém. Observa-se que apenas na linha Belém-Manaus os barcos construídos em aço são maioria quando comparados com as embarcações de madeira. Nas linhas de Manaus-Porto Velho e Santarém-Macapá, observa-se o amplo predomínio dos barcos com casco de madeira.⁷⁷

Acerca do formato como se constroem os barcos, historicamente, para as embarcações relacionadas ao transporte de passageiros, temos um desenvolvimento. Inicialmente, os “descobridores” encontraram na região as grandes canoas, movidas pela força humana a remo. Trazendo a tecnologia do uso dos ventos, no período colonial, tivemos as embarcações à vela. Posteriormente, a propulsão a vapor trouxe a necessidade de se adaptar as embarcações a novas tecnologias, aumentando os tamanhos e forma estrutural das embarcações, bem como o uso de matérias-primas metálicas.

Esse desenvolvimento surgiu na sociedade amazônica a partir de novas necessidades. Limitando-se ao transporte de passageiros e de mercadorias, ao se aumentarem os tamanhos das embarcações para o uso de novas tecnologias, tivemos a incorporação de novos instrumentos na cultural arte de construção de barcos em madeira. Desse modo, quando os indígenas locais foram utilizados na fabricação de embarcações à vela para os “descobridores” houve uma ampliação nos tamanhos dos barcos.

Ademais, com a expansão da economia da borracha aparecendo os motores a vapor, houve a necessidade de se modificar a estrutura das embarcações para suportar a nova tecnologia de propulsão. Como a sociedade estava adaptada à técnica de construção de embarcações de madeira de grande porte, as modificações não foram tão grandes, ou seja, apenas foram feitas adequações para receber a potência dos motores.

⁷⁷ Idem, p. 108

O formato das embarcações permanece muito parecido até a chegada do motor à explosão, a força que se imprime aos barcos foi brutalmente aumentada e em função disso:

Atualmente, as condições operacionais dessas embarcações são mais severas, pois os motores existentes e a necessidade de maior desempenho imprimem velocidades bem maiores do que aquelas que consagravam as embarcações de madeira do século XIX e início do século XX. Dessa forma, comparando as embarcações, percebemos que as atuais convivem com maiores esforços em suas estruturas, possuindo uma vida útil menor e estando sujeitas a maiores riscos de avarias no caso de ocorrência de encalhes e colisões.⁷⁸

A preocupação com essa mudança nas tecnologias atinge também a segurança dos passageiros e carga, pois se considera a qualidade das vias navegáveis. Na região, em função da idade de alguns rios e das características geomorfológicas do solo, o leito dos rios pode ter diferentes constituições e diferentes profundidades. Ademais, em função da velocidade de alguns deles, a quantidade de obstáculos flutuantes pode ser grande. Desse modo se observa que:

Os canais navegáveis dos rios contêm, com frequência, troncos de árvores, rochas, que, com o choque, podem romper os cascos das embarcações, levando-as a naufragar. Como esses obstáculos, por vezes, não são fixos, pois se movem com a correnteza, é praticamente impossível mantê-los sinalizados ou delimitar cursos de navegação que os evitem.⁷⁹

A classificação dos rios com base na sua navegabilidade levou a Marinha a editar um documento sobre navegação fluvial onde se orienta que:

⁷⁸ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. IV Relatório Parcial, p. 36

⁷⁹ Idem.

As condições de navegabilidade dos rios de médio curso e, principalmente, dos rios de baixo curso (rios de planície) também dependem do tipo de fundo do seu leito. Rios de leito pedregoso normalmente têm um canal estreito, embora estável. Por outro lado, rios de fundo de lama, barro ou argila são, em geral, de formação mais recente, sendo caracterizados por instabilidade do leito e por apresentarem um canal sinuoso, apesar de razoavelmente profundo. Rios de fundo de areia apresentam, quase sempre, um canal altamente variável entre o inverno (estação chuvosa) e o verão (estio); à medida que as águas baixam, com o conseqüente aumento da corrente, o rio vai cavando no leito arenoso um canal, conhecido na Amazônia como canal de verão. No começo do inverno, este canal continua sendo o canal principal, pois será o de maior profundidade do leito. Conforme a cheia avança, o rio tende a nivelar-se, ficando profundo quase que de margem a margem, até que um novo ciclo recomeça e surja um outro canal, de configuração diferente do anterior.⁸⁰

A possibilidade de se encontrar uma grande quantidade de material flutuante nas vias navegáveis gera receios quanto à segurança. Como a forma de construção das embarcações influencia nesse campo, a Marinha do Brasil editou e segue a NORMAN 02, que regulamenta a construção de embarcações empregadas na navegação interior.

Ressalte-se que em a norma não indica uma matéria-prima preferencial ou recomendada para a construção das embarcações. Pela lógica das propriedades físicas das matérias-primas possíveis, percebe-se que o metal é mais seguro, contudo a construção de embarcações em madeira não é de modo algum rechaçada.

Estruturalmente, as embarcações de metal suportam maiores velocidades e são mais resistentes a choques. Entretanto a idéia de que somente a matéria-prima da construção das embarcações define a sua segurança é equivocada. O que se pode analisar dos acidentes, apesar de haver uma diferença entre a resistência das embarcações em madeira e metal, é que a segurança está muito relacionada à habilidade humana de condução dessas embarcações, já que “segundo o estudo realizado pela COPPETEC para a ANTAQ, cerca de 80% das causas de acidentes com embarcações estão relacionadas com

⁸⁰ <<http://www.mar.mil.br/dhn/bhmn/download/cap-40.pdf>> Acessado em 12/07/07. Marinha Brasileira

fator humano, tornando o treinamento de tripulações imprescindível para a prevenção de novos acidentes.”⁸¹

A propulsão cada vez mais eficiente exige mais da estrutura da embarcação, o que poderia ser indicativo de que a preocupação com a segurança tem levado alguns proprietários a substituir as embarcações de grande porte de madeira pelas fabricadas em aço. Assim percebe o Projeto THECNA quando reporta que:

O que se percebe, em boa parte das construções em aço na Amazônia, é a ocorrência pura e simples da substituição da madeira pelo aço, mantendo as mesmas formas topologias estruturais. Porém, para a construção de embarcações em aço, existem regulamentos diferenciados ditados pelas Sociedades Classificadoras.⁸²

No entendimento dos organizadores desse projeto, o fator principal que se observa para a permanência da construção de embarcações em madeira é o financeiro já que é característica a facilidade com que se adquire a matéria-prima, bem como se encontra a mão-de-obra para a sua construção. Desse modo, o preço das embarcações é um dos pontos que são ressaltados, como se observa:

Tabela 1 – Preços das embarcações – 2003

Material	Ano de construção	Capacidade (passageiros)	Preço de compra (R\$)	Preço corrigido *(R\$ _{dez2002})
Aço	1997	235	800.000	1.264.000
Aço	1994	305	1.800.000	4.374.000
Alumínio	1999	90	1.300.000	1.820.000
Madeira	2000	236	150.000	183.000
Madeira	2002	172	250.000	250.000

⁸¹ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. IV Relatório Parcial, p. 38.

⁸² Idem, p. 36.

Madeira	2002	172	250.000	250.000
Madeira	2001	194	300.000	330.000
Madeira	2002	270	450.000	450.000
Madeira	1998	304	1.700.000	2.584.000

Fonte: IGP apud COPPETEC, segundo Relatório Intermediário, 2003⁸³

A influência pela escolha da matéria-prima está relacionada ao valor da embarcação, entretanto, na opinião do projeto THECNA, a justificativa pela escolha da madeira está na possibilidade de o armador sagrar-se proprietário sem dívidas após a construção da embarcação, já que acaso construída em madeira ela segue as possibilidades de investimento de cada um. Já a procura por linhas de financiamento que os endividam por muitos anos, é pouca já que oneram um investimento vultoso por longo período de tempo.

Assim se observa:

A aquisição de embarcações para o transporte de passageiros na Região Amazônica, basicamente, é feita com recursos do próprio armador, sendo poucos os casos de financiamento à construção. As embarcações de passageiros para o transporte fluvial e travessias, construídas com recursos do FMM. Observa-se que, no período compreendendo desde a criação do FMM até 2003, apenas 31 embarcações foram construídas utilizando recursos do Fundo, e, desse total, 12 destinavam-se à Região Amazônica. É um número bastante reduzido, considerando-se a importância do transporte hidroviário de passageiros na região e a quantidade total de embarcações para navegação interior financiadas pelo FMM. Esses dados estão sendo atualizados para o próximo relatório, mas a impressão geral continua, i.é., é baixa a utilização dos recursos, pelo que, torna-se fundamental aclarar as razões para tais números.⁸⁴

Discordamos da opinião exibida no projeto THECNA por entendermos que a história demonstrou que culturalmente a embarcação de madeira se tornou indispensável para a região. Desde a sua inserção no modo de ser e viver do amazônida, a embarcação de madeira foi adaptada a novas necessidades e funções de acordo com o desenvolver da

⁸³ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2006. I Relatório Parcial, p. 116.

⁸⁴ Idem, p. 110.

sociedade. Essa adaptação poderia ser incluída na teoria da tradução de Boaventura, pelo entendimento que é “o procedimento que permite criar inteligibilidade recíproca entre as experiências do mundo”⁸⁵.

A sua teoria busca explicar a adaptação que a cultura amazônica fez a partir das novas necessidades que se fizeram presentes no decorrer da história. Ao integrar a forma de construção de embarcações de grande porte aprendida com os “descobridores” as influências nas formas dos barcos e modo de fazê-los se adaptam à idéia de tradução, já que ela “também é fundamental para permitir a articulação entre recursos intelectuais e cognitivos diversos e de origem distinta que são articulados nos vários modos de produzir conhecimento”⁸⁶.

Cabe ressaltar que a aparente substituição das embarcações de madeira pelas construídas em aço está relacionada ao tamanho e uso das mesmas. As que fazem o transporte de linha de grandes distâncias, notadamente entre as metrópoles da região, precisam de uma maior velocidade, razão pela qual procuram a matéria-prima metálica. Entretanto milhares de embarcações menores navegam na região, e em sua maioria, senão quase absoluta, são fabricadas em madeira.

O uso das embarcações é tão intenso, que se chega a relatar a sua propriedade da mesma forma como as pessoas normalmente se referem aos carros nas cidades. A cultura da região está tão ligada às embarcações de madeira, que suas potências, dimensões, usos são tidos como assuntos comuns e corriqueiros. Assim se percebe da própria opinião dos amazônicos já que:

⁸⁵ <<http://www.fsmt.org.co/DocPdf/BoaventuradeSousaSantos-OFuturoDoForumSocialMundialOTrabalhoDaTradu%E7%E3o.pdf>> Acessado em 15 de julho de 2007. Foro Social Mundial Temático.

⁸⁶ SOUSA SANTOS, Boaventura de (org). Reconhecer para libertar: os caminhos do cosmopolitismo multicultural. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 41.

Barcos de madeira são os principais meios de transporte no interior do Estado do Amazonas. Eles são fundamentais para a população ribeirinha trabalhar, levar crianças à escola, fazer compras, procurar assistência médica e hospitalar e fazer negócios, entre outros usos. 'As hidrovias são as nossas avenidas. Aqui quem tem um 'casquinho' de nove metros com motor de 12 cavalos, tem um fusca, diz Francisco Carlos Barreto, associado da Cooperativa Constrói Barcos e Móveis de São Sebastião do Uatumã.⁸⁷

Convém registrar que a mão-de-obra influencia fortemente a construção das embarcações. A carpintaria naval, atividade culturalmente estabelecida e transmitida através das gerações ainda não está organizada em empresas. O conhecimento da carpintaria naval culturalmente estabelecido na região ainda é transmitido por via oral e o aprendizado se faz com a prática. Ressalte-se que os artesãos e carpinteiros, os verdadeiros técnicos em reparo e construção, estão espalhados pelo interior do estado.

Algumas tentativas surgem para “profissionalizar” a atividade da carpintaria naval. Em alguns dos estados da Amazônia Legal ações governamentais procuram difundir e incentivar técnicas de construção de embarcações em madeira através de escolas, cursos e projetos. Empreendimentos desse porte estão sendo postos em prática como o curso de construção de embarcações artesanais maranhenses no estaleiro escola do Maranhão⁸⁸. No Pará temos como exemplo a escola de trabalho e produção de Abaetetuba⁸⁹ e no Amazonas o projeto desenvolvimento do setor de carpintaria naval de São Sebastião do Uatumã⁹⁰.

⁸⁷ <http://www.portal.sebrae.com.br/integra_noticia?noticia=6029553> Acessado em 03 de julho de 2007. Sebrae - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.

⁸⁸ <<http://agenciact.mct.gov.br/index.php/content/view/44031.html>> Acessado em 03 de julho de 2007. Ministério da Ciência e Tecnologia.

⁸⁹ <<http://portal.mec.gov.br/index.php?option=content&task=view&id=2510&FlagNoticias=1&Itemid=2633>> Acessado em 03 de julho de 2007. Ministério da Educação.

⁹⁰ <http://www.portal.sebrae.com.br/integra_noticia?noticia=6029553> Acessado em 03 de julho de 2007. Sebrae - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.

Contudo, apesar dos esforços para incentivar uma atividade tão importante para a região, percebe-se que a atividade é amplamente efetuada por artesãos localizados no interior da região. Com isso, verifica-se que a atividade ainda é largamente transmitida culturalmente pela prática na região, já que a necessidade das embarcações de madeira é somada à facilidade com que se encontram os carpinteiros navais em quase todas as localidades da região.

A organização de estaleiros ainda é uma prática a ser encontrada somente nas principais cidades da região possivelmente em função da sua concentração populacional. Assim, de uma forma bem genérica, classificam-se os estaleiros em quatro classes: a de construção de embarcações de médio porte (apoio *offshore*, pesqueiros de maior capacidade e sofisticação, embarcações de alumínio, etc.), a de construção de embarcações fluviais com ou sem autopropulsão (rebocadores portuários e outras embarcações de aço, além de embarcações de alumínio simples e pequenas), a de instalações que, embora não possam ser considerados estaleiros organizados, produzem regularmente embarcações de pequeno porte, fluviais, pesqueiras, de recreio e por fim, as instalações militares.⁹¹

Tendo evoluído das pequenas canoas para os grandes barcos de linha hoje encontrados circulando freqüentemente nas águas da região, a embarcação de madeira é o principal meio de transporte de passageiros e mercadorias para o interior da região amazônica. Apesar de encontrar-se uma certa substituição da madeira por matéria-prima metálica, a embarcação de madeira, assim como a sua forma e seus usos e significados dificilmente seriam substituídos, pois estão imiscuídos na cultura da região.

⁹¹ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2006. I Relatório Parcial, p. 112.

Novas tecnologias de propulsão exigiram novos materiais em função da resistência, entretanto o fator primordial para a consideração da segurança nas viagens fluviais é a ação humana. Ao escolher a organização e os riscos de algumas decisões, o proprietário da embarcação, muitas vezes põe em risco a sua vida e a vida de seus passageiros. Desse modo, quando observamos as outras classes de embarcação menores, verificamos que a madeira é a matéria-prima predominante.

A qualidade técnica desenvolvida ao longo da história, culturalmente estabelecida, está na sociedade encontrada nos diversos artesãos navais em milhares de localidades do interior da região. Essa característica é um reflexo de que a navegação fluvial por meio de barcos de madeira é demonstrada pela história como indispensável à região porque nasceu e evoluiu com ela.

2.2 A tecnologia Naval Amazônica como Patrimônio Cultural

A tecnologia naval amazônica pode ser entendida como Patrimônio Cultural. Tal assertiva se fundamenta no fato de ser criada uma técnica única, utilizando-se de matéria-prima encontrada num ambiente singular. Toda essa técnica está culturalmente ligada à região, e assim também ao tempo que passou para ser estruturada. Tal patrimônio, expresso materialmente pelos barcos, representa toda uma história de conquistas e sobrevivência em relação aos rios, e está estabelecido na forma de construção, nos aspectos estéticos e estruturais das embarcações amazônicas de madeira.

Para o trabalho, toma-se o entendimento de que são patrimônio cultural os bens móveis e imóveis de valor cultural, os históricos, os monumentos naturais, como sítios e paisagens, por sua feição notável, ou aqueles que têm a característica de estarem vinculados

a fatos da história do Brasil ou terem excepcional valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico, artístico⁹². Considera-se, ainda, os de natureza material e imaterial, portadores de referência à identidade, ação, e memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira⁹³.

Márcia Sant'anna ao falar acerca de onde advém as influências para a importância desse tipo de patrimônio indica que:

[...] este valor atribuído às práticas culturais imateriais não terá sido fruto de uma concepção européia ou Ocidental de cultura. Decorreu de uma idéia de um patrimônio incorpóreo de países asiáticos e de outros denominados de terceiro mundo, que têm nas criações populares anônimas, independentemente de qualquer materialidade, um grande patrimônio.⁹⁴

Compreende-se que a preocupação com o universo imaterial do patrimônio provém das manifestações populares que são inúmeras, assim como suas criações. Melhor, essa preocupação nasceu da enorme quantidade de diferenças nas crenças populares dos países asiáticos e do “terceiro mundo”, o que faz delas, verdadeiramente, únicas em todos os aspectos, razão pela qual devem ser protegidas.

Pode-se observar esse desenvolvimento tecnológico a partir dos primeiros encontros que os “descobridores” tiveram com a população da nossa região. Inicialmente as canoas eram construídas diretamente dos troncos e, com o desenvolver da história, com a inserção de novas tecnologias como o motor a vapor, os formatos já eram bem diferentes. Os barcos tinham estruturação similar às de hoje em dia.

⁹² BRASIL. Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. In: Diário Oficial da União, Brasília, 06 dezembro, 1937, art. 1º.

⁹³ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988, art. 216.

⁹⁴ SANT'ANNA, Márcia. A face imperial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (orgs.) Memória do Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003, p. 49.

A diferença da construção está bem relacionada a todo o processo artesanal desenvolvido na região. A espécie de madeira retirada, levando-se em consideração o período do ano, a forma de secagem, a estruturação da embarcação, o tempo que se leva na construção. Todos esses aspectos, apesar de serem necessários em embarcações construídas a partir da madeira, em qualquer lugar do planeta, possuem uma diferenciação se comparados à região amazônica já que:

Como ser cultural – característica só sua – o homem desenvolveu formas específicas de sociabilidade, reprodução e interação com o meio físico e com as outras espécies e transformou o seu meio com o fim de satisfazer as suas necessidades biológicas e sociais, fazendo desse acervo social e antropológico um bem cultural integrante do meio ambiente.⁹⁵

Para o nosso trabalho, observa-se que a importância de se caracterizar como patrimônio imaterial as embarcações amazônicas, nos seus aspectos estruturais, estéticos e técnicos, traz a consolidação de uma intenção de proteção que está relacionada a sua importância para a região. Essa proteção é incentivada através de órgãos internacionais como a UNESCO, que reconhece a importância da defesa desse tipo de patrimônio, bem como a sua possibilidade de extinção, pois entendem que:

[...] os processos de globalização e de transformação social, ao mesmo tempo em que criam condições propícias para um diálogo renovado entre as comunidades, geram também, da mesma forma que o fenômeno da intolerância, graves riscos de deterioração, desaparecimento e destruição do patrimônio cultural imaterial, devido em particular à falta de meios para sua salvaguarda.⁹⁶

⁹⁵ MIRRA, Álvaro Luiz Valery. Ação Civil Pública e a reparação do dano ao meio ambiente. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2002, p. 16.

⁹⁶ UNESCO. Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. Paris: UNESCO, 2003, p. 3.

Observa-se a nítida preocupação com as influências dos processos de globalização e o seu impacto danoso na transformação social do patrimônio imaterial. Nessa mesma linha de pensamento, percebe-se o reconhecimento de que é nos meios de sua proteção que estão as respostas para a sua defesa. A Convenção também reconhece que a própria sociedade, atribuindo valor a tal patrimônio, dedica-se à sua defesa já que:

[...] que as comunidades, em especial as indígenas, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos desempenham um importante papel na produção, salvaguarda, manutenção e recriação do patrimônio cultural imaterial, assim contribuindo para enriquecer a diversidade cultural e a criatividade humana [...].⁹⁷

Resultante das suas próprias mãos, do seu modo de viver e compreender o meio em eu vivem, tal patrimônio é repassado de geração a geração sendo perpetuado e cristalizado na vida dos integrantes dessa comunidade ou grupo. Conclui-se, portanto, que fica reconhecido o fato de os indivíduos, grupos e comunidades serem os criadores e que deveriam ser os maiores protetores de tal patrimônio.

Para se discutir a definição de imaterialidade, deve-se lembrar que já se elencou o que se pode considerar por patrimônio cultural brasileiro anteriormente. Em prol de uma compreensão maior do assunto, ressalta-se a importância de tal patrimônio já que associa o desenvolvimento do presente com o esforço do passado. Esse elo unindo o presente ao passado está representado pelo patrimônio cultural de onde se deduz o seu valor, já que é com base na reflexão que se faz do que seria o presente sem o registro pretérito, já que é essa combinação que tanto justifica a trajetória humana.⁹⁸

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ FEITOZA, Paulo Fernando de Britto. A responsabilidade objetiva na proteção do patrimônio cultural. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004.

Interessantemente, a preocupação de alguns autores com tal patrimônio perpassa o campo da proteção da sociedade em si. Ao se proteger o patrimônio cultural, cuida-se de todo o desenvolvimento da sociedade, buscando conservar o que foi adquirido com o passar do tempo. Para Cristiane Derani, o entendimento vai além, quando relaciona esse cuidado à qualidade de vida:

O conceito de Patrimônio Cultural está inexoravelmente associado à garantia da qualidade de vida do povo, pois o patrimônio cultural é testemunho de um modo de viver de determinada comunidade. Se não houver preocupação com a preservação do meio cultural, esvai-se a garantia da manutenção da tradição, da memória e da própria história.⁹⁹

Em nosso trabalho, reconhece-se como patrimônio cultural as embarcações amazônicas construídas em madeira, bem como sua forma de construção. Entende-se como uma possível ameaça a tal patrimônio, a norma de 21 de maio de 2001 da SNPH – Sociedade de Navegação Portos e Hidrovias que requisitava que fossem substituídos para embarcações de aço os barcos de linha¹⁰⁰, em sua maioria construídos em madeira.

Levando-se em consideração que o patrimônio cultural, além de estar relacionado à qualidade de vida, se liga à identidade de um povo confirmando em todos os seus objetos e modos de fazer a sua cultura, a importância de sua proteção é patente.¹⁰¹

Como se percebe, muitos são os aspectos que configuram a definição de patrimônio cultural imaterial. Chegar-se a uma definição é fazer um esforço de compilar

⁹⁹ DERANI, Cristiane. Patrimônio cultural. Curso de Mestrado em Direito Ambiental – Universidade do Estado do Amazonas, jun/2002. (notas de aula) *apud* TEIXEIRA, Heloysa Simonetti. Patrimônio cultural – o tombamento como instrumento de preservação. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004, p. 49.

¹⁰⁰ Barcos de linha são aqueles que fazem as viagens para o interior dos estados da região amazônica, notoriamente conhecidos por serem os transportadores da maior parte das pessoas em trânsito na região, bem como das mercadorias a partir dos grandes centros urbanos ou não.

¹⁰¹ TEIXEIRA, Heloysa Simonetti. Patrimônio cultural – o tombamento como instrumento de preservação. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004.

essas várias características em uma amplitude que faça universal a sua aplicação. Pode-se entender como patrimônio cultural imaterial aquele que, apesar de poder se ligar a um substrato físico, pode não necessitar dele já que a sua essência está no que reflete, não onde pode ser encontrado fisicamente. Tal patrimônio tomado individual ou coletivamente evoca a identidade do povo a que está relacionado “seja um estilo, um processo tecnológico ou um fato histórico”.¹⁰²

A Constituição, de forma exemplificativa, elenca tal patrimônio em: formas de expressão, os modos de criar, saber e viver, as criações científicas, artísticas e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, e ainda os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico faz.¹⁰³

Nessa mesma linha de pensamento, pode-se depreender que além de englobar seu “conhecimento, costumes, instruções e outras formas derivadas de saberes que são transmitidas, em geral, oralmente ou através e métodos próprios que os caracterizam singularmente”.¹⁰⁴

Desse modo, a partir das definições legais e teóricas observadas, bem como na Constituição da República Federativa do Brasil e na legislação infraconstitucional, entende-se que patrimônio cultural imaterial imprime, assim, uma valorização da cultura local a partir de onde se desenvolvem as bases da sociedade brasileira.

¹⁰² SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1999. p. 53.

¹⁰³ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988, art. 216.

¹⁰⁴ CARVALHO, Carla Brum. A educação ambiental no processo de valorização cultural para a conservação do patrimônio cultural imaterial das comunidades locais. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004, p. 34.

Nessa mesma linha de pensamento, de uma forma tão ampla quanto a Constituição brasileira, entende a UNESCO quando diz que:

Entende-se por 'patrimônio cultural imaterial' as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Este patrimônio cultural imaterial, que se transmite de geração em geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade e contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana.¹⁰⁵

Tentar criar uma lista com todas as formas possíveis de patrimônio cultural imaterial é pouco possível. De todas as formas apresentadas até agora, ainda há outras possíveis de serem apresentadas como as tradições e expressões orais, incluindo o idioma como veículo do patrimônio cultural imaterial, as artes de espetáculo, os usos sociais, rituais e atos festivos, os conhecimentos e usos relacionados com a natureza e o universo e as técnicas artesanais tradicionais.¹⁰⁶

Como visto, a amplitude da definição de patrimônio cultural imaterial é vastíssima e certamente engloba, para a região amazônica, a tecnologia naval estabelecida nas embarcações construídas em madeira. Todo o desenvolvimento cultural histórico da região está ligado aos barcos de madeira. A absorção e incorporação de novas tecnologias, adaptações e invenções fazem desse patrimônio imaterial uma característica regional passível de proteção.

2.3 A Proteção Jurídica do Patrimônio Cultural

¹⁰⁵ UNESCO. Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. Paris: UNESCO, 2003, p. 5.

¹⁰⁶ Idem.

Apesar de ser atécnica¹⁰⁷, se comparada à definição de patrimônio do direito civil, a definição de Patrimônio Cultural serve para “identificar uma universalidade juridicamente protegida sob as mesmas condições”¹⁰⁸. A universalidade é aquela do patrimônio que guarda uma evocação, representação, lembrança. Essa carga cultural inerente faz de tais bens únicos, pois “não precisam ter valor econômico e não têm o mesmo titular, já que podem ser bens públicos ou privados, sob a propriedade de qualquer pessoa física ou jurídica”¹⁰⁹. Nessa linha de pensamento, portanto, patrimônio cultural é “o conjunto de bens materiais e imateriais que garantem ou revelam uma cultura”¹¹⁰.

Cumprе mencionar que, em termos normativos, antes da Constituição de 1988, tivemos o Decreto 92.489 de 24 de março de 1986, que disпondo sobre a estrutura do Ministério da Cultura, entendeu o Patrimônio Cultural “como um todo orgânico, cuja unidade expressa a identidade do País e cuja significação é tanto maior quanto mais incorporado se encontra ao viver corrente da cidadania”¹¹¹.

Registra-se que o Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937, disпondo sobre a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional instituiu o Tombamento como forma de proteção. Apesar de, naquelas décadas, o patrimônio cultural estar relacionado apenas a prédios históricos, sítios arqueológicos e monumentos naturais, era inevitável também se proteger a referência que tais locais faziam e fazem à identidade nacional, à época descritos

¹⁰⁷ SOUZA FILHO. Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1999. p. 52.

¹⁰⁸ Idem.

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Ibidem. p. 53.

¹¹¹ BRASIL. Decreto 92.489 de 24 de março de 1986. Dispõe sobre a estrutura básica do Ministério da Cultura e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 24 de março de 1986, art. 1º.

como “vinculação a fatos memoráveis” ou “feição notável”. Portanto, apesar da nomenclatura utilizada, ainda assim se fazia a proteção do patrimônio cultural imaterial.¹¹²

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 levando em consideração a identidade, a ação e a memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, define como patrimônio cultural as formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver, as criações científicas, artísticas e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.¹¹³

Uma forma diferente de proteger a cultura fica estabelecida na Constituição de 1988. Preocupado com a multiculturalidade presente em seu território, o Brasil inicia um novo tempo de reconhecimento e valorização da sua cultura multifacetária, quando foi além do físico e se preocupou com a referência cultural estabelecida, também, nos diversos modos de entender sua realidade e inter-relação da população com o meio ambiente.

Nota-se, portanto, uma nova proteção advinda com a Constituição. Anteriormente preocupava-se em proteger o patrimônio material, (prédios, sítios, locais, monumentos) e, a partir de 1988, a concepção de proteção foi modificada, e a amplitude do objeto jurídico defendido foi ampliada já que se incluiu o aspecto imaterial, ou seja, aquele aspecto que não pode ser tocado, mas sim sentido.

Esse novo entendimento inclui outras preocupações. Antes de 1988, a preocupação jurídica estava relacionada a limitar-se o direito de propriedade sobre o bem cultural, forçar a reparação em função de lesão causada a esse bem, ou ainda a bloquear

¹¹² BRASIL. Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional In: Diário Oficial da União, Brasília, 6 de dezembro de 1937, art. 1º.

¹¹³ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988, art. 216.

qualquer tentativa de se decidir de modo a causar dano a este tipo de bem. Após a preocupação, toma os traços de monitoração, que é como deve ser observado o Registro.

No aspecto formal, dois são os meios principais de proteção do patrimônio cultural, o judicial e o administrativo. A proteção judicial é realizada pelas Leis 7.347/85, a Lei da Ação Civil Pública, destinada a proteger os interesses individuais, coletivos e difusos, a 4.717/65, Lei da Ação Popular, que busca anular lesões ao Patrimônio dos entes políticos, bem como a Lei 1.533/51, Lei do Mandado de Segurança, que também assegura a proteção contra atos lesivos ao Patrimônio.

Administrativamente, a proteção desse patrimônio é realizada pelo instituto do Tombamento, no caso de Patrimônio Material (Decreto-Lei 25, de 30 de novembro de 1937), e através do Registro (Decreto 3.551, de 04 de agosto de 2000), no caso de Patrimônio Imaterial. Ambos os instrumentos são de responsabilidade do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, contudo podem ser iniciados por outras pessoas ou entidades como se verá mais à frente.

Além das normas brasileiras teceremos comentários também sobre as Convenções da UNESCO. Um exemplo delas, a Convenção relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural celebrada em Paris de 23/11/1972 recepcionada no ordenamento brasileiro por meio do Decreto 80.978 de 12 de dezembro de 1977.

2.3.1 Proteção Judicial

A Ação Civil Pública, instituída pela lei 7.347/85, tem por função proteger direitos ou interesses coletivos e difusos. Vale ressaltar que a explicação daqueles direitos ou interesses é trazida pelo Código de Defesa do Consumidor, em seu art. 81. Os interesses

ou direitos difusos são os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato. Os interesses ou direitos coletivos são os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base. Por fim, os interesses ou direitos individuais homogêneos, assim entendidos os decorrentes de origem comum.¹¹⁴

A doutrina explica tais definições legais a partir do grupo de pessoas influenciado pelo dano e o modo como se as considera. Os interesses difusos são aqueles em que são indefinidas as pessoas e o interesse ou direito as liga uniformemente. Os coletivos ligam um determinado grupo, categoria ou classe de pessoas, como afirma a lei, mas todas elas estão ligadas ou possuem por um interesse ou direito comum.¹¹⁵

No que pertine ao nosso trabalho, o interesse é o de proteger um patrimônio cultural traduzido no conhecimento relacionado a uma forma de transporte culturalmente estabelecida. A embarcação de madeira, assim como sua forma de construção, referências ou usos, perpassa os interesses ou direitos de diversos agrupamentos humanos na região amazônica. Portando referência à identidade regional, o barco de madeira envolve diversos interesses e direitos, podendo ser defendidos por meio da Ação Civil Pública.

Difusos seriam os direitos ou interesses de toda a sociedade amazônica que tem nas embarcações de madeira e na forma de construção delas referências a sua cultura, e complementarmente sua identidade. A relação criada com o uso de tal meio de transporte perpassa a compreensão do barco de madeira apenas como um patrimônio valorável

¹¹⁴ BRASIL. Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 12 de setembro de 1990, art. 81.

¹¹⁵ GRINOVER, Ada Pellegrini et. al. Código brasileiro de defesa do consumidor: comentado pelos autores do anteprojeto. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

economicamente. A sua forma de construção traduz uma cultura única e que, passada pela prática, se perpetua no tempo com os desenvolvimentos possíveis que representam a adaptação cultura ao tempo em que se encontra.

Qualquer ameaça, portanto, à embarcação construída em madeira, indicando a possibilidade de seu desaparecimento significaria a extinção de parte significativa da própria cultura amazônica, já que ela é fortemente influenciada pelo meio de transporte mais utilizado na região.

No âmbito coletivo, os interesses ou direitos poderiam ser aqueles relacionados às pessoas que constroem ou trabalham nas embarcações, fazendo, assim, um grupo de pessoas que tem uma relação jurídica base, segundo o objetivo que busca a norma. O seu interesse poderia ser definido como a preocupação com as suas atividades laborais caso se abolissem as embarcações de madeira, dentre outras possibilidades.

Qualquer atentado à forma de construção das embarcações de madeira, sua forma culturalmente estabelecida, ou até o seu uso, tradicionalmente reproduzido, poderia ser uma afronta passível de Ação Civil Pública.

A legitimidade para a propositura da Ação Civil Pública está descrita no art. 5º da Lei 7.347/85 onde se observa a seguinte relação: Ministério Público, a Defensoria Pública, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, autarquia, empresa pública, fundação ou sociedade de economia mista, ou ainda a associação que, concomitantemente esteja constituída há pelo menos 1 (um) ano nos termos da lei civil e inclua, entre suas finalidades institucionais, a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à

ordem econômica, à livre concorrência ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.¹¹⁶

Para não se limitar o direito de forma a impedir o seu exercício “o requisito da pré-constituição poderá ser dispensado pelo juiz, quando haja manifesto interesse social evidenciado pela dimensão ou característica do dano, ou pela relevância do bem jurídico a ser protegido”.¹¹⁷

Outra forma de proteção judicial do patrimônio cultural é feita pela Lei da Ação Popular, a Lei 4.717/65, que permite a qualquer cidadão ser parte legítima para pleitear a anulação ou a declaração de nulidade de atos lesivos ao patrimônio da União, do Distrito Federal, dos Estados, dos Municípios, ou suas entidades.¹¹⁸

Para se intentar a Ação Popular, é necessário cumprir o requisito da comprovação da cidadania. Infelizmente para tal instrumento processual, um requisito formal é o necessário, a cidadania, apesar de o termo poder ser compreendido de modo material ou formal.

O requisito estampado na lei, que demanda, como prova da cidadania para ingresso em juízo, o título eleitoral, ou documento que a ele corresponda¹¹⁹, soa muito restritivo e deveria ser flexibilizada para abranger toda e qualquer pessoa que tenha relação com o patrimônio defendido.

Formalmente, define-se a cidadania como a capacidade de votar e ser votado segundo o que dispõe o art. 14 da Constituição. O conceito formal de cidadania está adstrito

¹¹⁶ BRASIL. Lei 7.347 de 24 de julho de 1985. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 25 de julho de 1985, art. 5º.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ BRASIL. Lei 4.717 de 29 de junho de 1965. Regula a ação popular In: Diário Oficial da União, Brasília, 5 de julho de 1965, art. 5º.

¹¹⁹ Idem, art. 1º, § 3º.

ao Direito Eleitoral, no que tange à capacidade eleitoral ativa que é admitida a partir dos 16 anos¹²⁰. Vale ressaltar que, para os fins do instrumento processual analisado, o eleitor que inicia a Ação Popular não precisa necessariamente ser inscrito no domicílio eleitoral onde o dano ao patrimônio público ocorreu.

A cidadania material possui uma amplitude maior do que a designada ao aspecto formal, pois não está ligada à possibilidade de votar ou ser votado, mas sim ao sentimento de preocupação com o local ou patrimônio de onde se reside ou ao local ou patrimônio por que se tem uma afeição sentimental. Nessa linha de pensamento, leva-se em consideração que a proteção do patrimônio cultural não envolve somente os participantes da cultura local.

Por tal aspecto material, qualquer pessoa poderia ser titular da defesa do patrimônio público, já que a preocupação em se proteger não deve ser somente do Estado brasileiro, mas sim da sua população. Esperar que o Estado expresse preocupação e reaja na defesa contra qualquer ameaça ao patrimônio cultural brasileira é uma posição confortável para a população, pois “cumprir ao povo detentor ou reconhecedor da cultura a sua proteção, o que inclui exigir do Estado atos concretos nessa direção”.¹²¹

O Mandado de Segurança é ação permitida pela Constituição Federal no art. 5º impetrado para “proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do Poder Público”.¹²²

¹²⁰ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988, art. 14, § 1º, II, “c”.

¹²¹ SOUZA FILHO. Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1999. p. 53.

¹²² BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988, art. 5º, LXIX.

Regulamentado pela Lei 1.533/51, é concedido, no que tange ao propósito do nosso trabalho, para proteger contra ato lesivo ao patrimônio cultural. A Administração Pública direta ou indiretamente pode decidir de modo a criar situações que ameacem a integridade do patrimônio cultural, tais ações, devendo ser monitoradas pela população, são passíveis de Mandado de Segurança que analisa a legalidade da ação ou o ultrapassar de limites estipulados pela Lei.

2.3.2 Proteção Administrativa

Várias são as possibilidades de ação de proteção do patrimônio cultural conferidas à Administração Pública. Seja por ações processuais permitidas pela legislação, seja por ações institucionais de incentivo ou proteção, cabe ao Estado a preocupação com a cultura da sua sociedade já que é esta o substrato da sua existência.

Ações de incentivo e difusão da cultura podem atingir as mais variadas formas. Instituições ligadas ao Estado, ou mesmo programas de proteção, classificação e catalogação de manifestações culturais são bastante conhecidos como, por exemplo, o Centro Nacional de Referência Cultural, ou a Fundação Nacional Pró-Memória, dentre outros. Ademais, saliente-se que feiras, festivais, museus, filmes, documentários, reportagens e uma vasta gama de possibilidades são utilizadas como forma de reconhecimento e proteção da cultura.

As ações que podem ser tomadas pela administração diretamente para a proteção do patrimônio cultural são o tombamento e o registro. Ambos institutos regulamentados em formalmente, o primeiro pelo Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937, e o segundo pelo Decreto 3.551 de 04 de agosto de 2000. Apesar de serem normas

que determinam ações interventivas de proteção ambas são utilizadas de forma diferenciada por terem sido criadas para fins distintos.

O Tombamento, regulamentado pelo Decreto-Lei 25, busca a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, no entender que este patrimônio consiste no conjunto dos bens móveis e imóveis ou ainda monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens, que sejam considerados de valor memorável para a história do país ou mesmo considerando o seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.¹²³

Tal instituto, considerado limitação administrativa¹²⁴ da propriedade, provém de uma época em que a proteção significava limitação de direitos, pelo “estabelecimento de penas ou sanções restritivas de liberdade”¹²⁵. A preocupação estava relacionada ao material, ao suporte, ou seja, diretamente a prédios e locais, como os sítios arqueológicos ou monumentos naturais, apesar de proteger conseqüentemente o aspecto material que tais bens culturais relembram.

Instituído pelo Decreto 3.551, de 04 de agosto de 2000, o registro tem a preocupação com a proteção do patrimônio imaterial de forma a inscrevê-lo em três livros, dependendo do tipo de patrimônio imaterial que se analisa. A função de tal forma de proteção está estampada no parágrafo segundo do primeiro artigo de tal norma, que diz “a inscrição num dos livros de registro terá sempre como referência a continuidade histórica do bem e sua relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira”.

¹²³ BRASIL. Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional In: Diário Oficial da União, Brasília, 6 de dezembro de 1937, art. 1º.

¹²⁴ GASPARINI, Diógenes. Direito Administrativo. São Paulo: Saraiva, 2005.

¹²⁵ SOUZA FILHO. Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1999. p. 53.

O Registro, regulamentado pelo Decreto 3.551, é utilizado para a proteção do Patrimônio Imaterial. Aqui a preocupação está concentrada no aspecto imaterial do bem cultural, mesmo que destacada do seu substrato material, ou mesmo que ele não exista. A relação do bem cultural imaterial com a cultura em que está inserido é o aspecto fundamental para a sua caracterização. Ao se procurar proteger tal bem, valoriza-se a cultura e não o objeto específico em si.

Assim, protege-se uma determinada cerâmica de uma população tradicional não pelo seu uso específico como utensílio, mas, sim, pelo que representa para aquela cultura, ou qual significação tem para o dia-a-dia daquela população. Além de poder ser valorado economicamente apenas como utensílio, tal bem cultural possui ainda o aspecto imaterial que relembra a sua importância para a cultura em que se encontra, seja pelo seu uso em um determinado ritual, seja pela sua presença habitual na vida daquela coletividade.

Nessa mesma linha de pensamento, protege-se o bem cultural mesmo que não apresente suporte, substrato. Assim se dá com as manifestações culturais que somente podem ser descritas e portanto não apresentam materialidade. Mesmo não possuindo aspecto material não deixam de ser de fundamental importância para a cultura de um lugar, como o Boi Bumbá de Parintins/AM ou ainda o festival de cirandas de Manacapuru/AM, dentre outros exemplos, levando-se em consideração as proporções continentais do país e suas muitas culturas conviventes.

Nota-se neste instituto uma outra forma de entender o conceito de preocupação. Antes relacionada à limitação do direito de propriedade, e que apesar de ser de importância para a coletividade, necessitava possuir um proprietário específico para que seu direito fosse limitado. A partir do Decreto 3.551, entende-se que a preocupação não está adstrita à limitação em qualquer sentido. Ela está especificamente relacionada ao acompanhamento,

pois o ponto principal que norteia a sua aplicação é a “continuidade histórica do bem e sua relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira”¹²⁶.

Esta preocupação do Registro, portanto, está ligada a um inventário o patrimônio imaterial na cultura que se analisa. A catalogação não tem por fim cristalizar um aspecto da cultura de um povo, mas sim fotografar em um dado momento um patrimônio especial e verificar como se dão as suas transformações com o evoluir daquela sociedade.

Ambos os institutos podem ser iniciados pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Por sinal, ambos os decretos, tanto do tombamento, quanto do registro, indicam como primeiro colocado na ordem de início dos procedimentos o órgão citado. Entretanto, nos dois institutos a população organizada ou mesmo o proprietário individual podem procurar iniciar o tombamento ou o registro.¹²⁷

2.3.3 Proteção Internacional

Internacionalmente, a preocupação com o desaparecimento do patrimônio cultural não é recente. A proteção internacional é o reconhecimento da importância fundamental que possuem todas as culturas para a composição do conceito de humanidade. Tal proteção está expressa nas Convenções Internacionais da UNESCO e em todas as Convenções internacionais ou protocolos assinados bilateral ou multilateralmente com o fim de se proteger o patrimônio cultural, seja em seu aspecto material ou imaterial.

¹²⁶ BRASIL. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 4 de agosto de 2000, art. 1º, § 2º.

¹²⁷ Idem, art. 7º.

A preocupação com o possível desaparecimento de algumas culturas presentes em nosso planeta foi um dos dínamos fundamentais que estimularam os países integrantes das Nações Unidas, reunidos em Paris, no dia 23 de novembro de 1972 a assinar a Convenção da UNESCO¹²⁸ relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. Tal norma foi recepcionada pelo ordenamento brasileiro por meio do Decreto 80.978.¹²⁹

Na mesma cidade, três décadas depois, em 17 de outubro de 2003, confirma-se internacionalmente a preocupação com o aspecto imaterial dos bens culturais, com a promulgação da Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. Dois anos após, em 21 de outubro de 2005, foi assinada a Convenção sobre a proteção e a promoção da diversidade das expressões culturais, ratificada pelo Brasil por meio do Decreto Legislativo 485/2006.¹³⁰

A preocupação internacional em todos esses campos surge considerando que:

O Patrimônio Cultural e o patrimônio natural são cada vez mais ameaçados de destruição, não somente pelas causas tradicionais de degradação, mas também pela devolução da vida social e econômica, que se agrava com fenômenos de alteração ou de destruição ainda mais temíveis.¹³¹

A idéia que todos os povos são essenciais para o planeta, considerando-se que as suas culturas compõem a diversidade essencial criada pelo homem levou as Nações Unidas a se preocuparem com a possível destruição dessas culturas uma vez que “a

¹²⁸ Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e Cultura.

¹²⁹ BRASIL. Decreto 80.978 de 12 de dezembro de 1977. Promulga a convenção relativa à proteção do patrimônio mundial, cultura e natural, de 1972 In: Diário Oficial da União, Brasília, 12 de dezembro de 1977.

¹³⁰ BRASIL. Decreto Legislativo 485/2006. Aprova o texto da Convenção sobre a Proteção e Promoção da Diversidade das Expressões Culturais, celebrada em Paris, em 20 de outubro de 2005 In: Diário Oficial da União, Brasília, 22 de dezembro de 2006.

¹³¹ UNESCO. Convenção relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. Paris: UNESCO, 1972, preâmbulo.

degradação ou o desaparecimento de um bem do patrimônio cultural e natural constitui um empobrecimento nefasto do patrimônio de todos os povos do mundo”.¹³²

Esse é um reflexo de que, protegendo-se esse patrimônio, valoriza-se a humanidade em si, bem como a identidade de cada país, salvaguardando esses bens excepcionais que refletem a própria complexidade do ser humano, levando em consideração que a sua produção é diferenciada e única onde quer que se encontre. Desse modo, ressalta-se que a proteção de tal patrimônio está relacionada também à conservação, o progresso e a difusão do saber já que esse conhecimento provém de bens incomparáveis e insubstituíveis.¹³³

As definições de patrimônio cultural internacionalmente se aliam às feitas no direito brasileiro. Complementam-se, portanto, com a idéia de que afora os monumentos, obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos ou estruturas de natureza arqueológica, as inscrições, cavernas e grupos de elementos, que tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência também fazem parte do patrimônio cultural mundial.¹³⁴

Ademais, tal patrimônio se compõe também pelos conjuntos, ou seja, grupo de construções isoladas ou reunidas que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência, e ainda os lugares notáveis, que seriam as obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, inclusive lugares arqueológicos, que tenham valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.¹³⁵

¹³² Idem.

¹³³ Ibidem.

¹³⁴ Ibidem.

¹³⁵ Ibidem.

Valorizar o patrimônio cultural da humanidade é valorizar cada produção cultural dos povos que a compõem. Deixar que essas culturas desapareçam, e junto com elas suas produções, artefatos, compreensões e saberes é a maior perda que a humanidade pode sofrer. Apesar de tal proteção ser incentivada internacionalmente através de um órgão como as Nações Unidas, os Estados Nacionais devem também promovê-la e suas populações devem, sobretudo, estar cientes da importância das suas culturas. A valorização do ser humano depende do reconhecimento de que a sua característica mais impressionante é a sua cultura.

CAPÍTULO III – Globalização e Patrimônio Cultural

O presente capítulo tem por função analisar o que é globalização e apontar as influências dos processos que são desencadeados com ela. Inicialmente, traz-se uma reflexão sobre o conceito de globalização e a sua relação com o conhecimento tradicional refletido na tecnologia naval amazônica. Em um segundo momento, analisa-se a possibilidade de se combinar as duas matérias-primas que são utilizadas para a construção de embarcações na região.

3.1 Globalização e tecnologias: entre o moderno e o tradicional

Historicamente, reconhece-se que diversos povos tiveram suas histórias e culturas construídas numa estreita relação com as águas. Desde os fenícios, egípcios, gregos, cartagineses, chineses, vikings, omani, espanhóis, portugueses, italianos, bretões, franceses, alemães, polinésios e celtas, a história do mundo é uma história de exploração, conquista e trocas pelo mar.¹³⁶

Tal afirmação nos dá a magnitude da importância das embarcações para os povos do nosso planeta. Na região amazônica, da mesma forma, isso acontece, pois há uma relação histórica e cultural com esse meio de transporte, o que fez dele um patrimônio cultural. A região repleta de rios das mais diversas magnitudes e características influenciou o nascimento de culturas que viam nas águas importância fundamental para a subsistência, transporte e trocas.

136

<http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D15659/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfigures.pdf> Acessado em 02 de julho de 2007. Organização Marítima Internacional.

As relações criadas entre homem e natureza fizeram surgir as embarcações de madeira que, no passar do tempo, de acordo com as necessidades de transporte e velocidade foram evoluindo com as tecnologias que surgiam. Desse modo, transforma-se também a sociedade, cresce em números, mais embarcações são necessárias para transportar mercadorias e pessoas.

Com a expansão da sociedade, percebeu-se, no mundo, várias influências que se traduzem na chamada globalização que segundo Boaventura é o processo “através do qual uma determinada condição ou entidade local amplia seu âmbito a todo globo, e ao fazê-lo, adquire a capacidade de designar como locais as condições ou entidades rivais”¹³⁷. Esse processo mundial tem causado várias conseqüências e implicações na forma como os povos se vêem e como vêem o mundo. Tais relações têm se modificado e modificado a forma milenar como os povos têm se relacionado com a natureza ou com outros povos dos locais onde vivem.

Globalização apesar de ser um termo novo, refere-se também a trocas e inter-relações que acompanham povos e grupos sociais ao longo da história. Desse modo, pode-se afirmar que é um “processo histórico que, embora tenha sido muito acelerado nos últimos dez anos, reflete uma transformação incessante”¹³⁸. A amplitude de tal processo tem definido várias implicações no mundo atual não só no campo econômico, mas também em outros aspectos como o cultural e o político, dentre outros.

Nessa mesma linha de pensamento, entende Boaventura de Sousa Santos quando afirma que os estudos sobre o processo de globalização indicam que esse fenômeno

¹³⁷ SOUSA SANTOS, Boaventura de. *La Globalización Del Derecho: los nuevos caminos de la regulación y la emancipación*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998, p. 56.

¹³⁸ HOBBSBAWN, Eric J. *O novo século: entrevista a Antonio Polito*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p.69.

é multifacetado com dimensões que se combinam entre si e influenciam aspectos econômicos, sociais, políticos, culturais, religiosos e jurídicos, combinados das maneiras mais complexas.¹³⁹

No plano internacional, e envolvendo o aspecto econômico, o processo de globalização, tanto para as relações entre países, quanto para as relações entre empresas e clientes é uma preocupação internacional. O Consenso de Washington, conhecido como movimento de ideologia neoliberal, entende que o “crescimento só pode ocorrer em uma economia globalmente integrada, fundada na liberalização comercial, na privatização e na estabilidade macro-econômica”¹⁴⁰. Conseqüentemente nessa lógica a estabilidade micro-econômica será uma conseqüência de longo prazo.

Consenso de Washington foi uma expressão cunhada por John Willianson para descrever o resumo de pontos achados fundamentais para o desenvolvimento dos países em uma reunião ocorrida naquela cidade. Convocados pelo Instituto Econômico Internacional, estavam presentes diversos “economistas latino-americanos de perfil liberal, funcionários do Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do governo norte-americano”¹⁴¹ que discutiram sobre o tema “ajuste da América Latina: o quanto aconteceu?”.

Nesse consenso, Willianson utilizou o termo para descrever os menores denominadores comuns de conselhos de políticas que envolviam disciplina fiscal, um redirecionamento das prioridades públicas de gastos para oferecer altos retornos

¹³⁹ SOUSA SANTOS, Boaventura de. *La Globalización Del Derecho: los nuevos caminos de la regulación y la emancipación*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998.

¹⁴⁰ BACKER, Larry Catá. Globalização econômica e crise do Estado: um estudo em quatro perspectivas *in* SEQUÊNCIA: estudos jurídicos e políticos. Florianópolis: Fundação Boiteux, ano XXV, n 51. 2005, p. 257.

¹⁴¹ <<http://www.cefetsp.br/edu/eso/globalizacao/consenso.html>> Acessado em 15 de julho de 2007. Centro Federal de Educação e Tecnologia de São Paulo.

econômicos e o potencial para distribuir o consumo, como saúde, educação e infraestrutura, reforma tributária, liberação financeira, uma competitiva taxa de comércio, liberalização do comércio, liberalização dos investimentos externos diretos, privatização, desregulação (para abolir barreiras de importação e exportação) e defesa dos direitos de propriedade.¹⁴²

Cumpra salientar que esse processo pode também ser percebido desde as grandes navegações dos séculos XIV/XV e também após as Guerras Mundiais. Hoje, a globalização integra fortemente muitas economias internacionais, levando o interesse econômico a ser considerado acima de todos os outros fatores, pois:

Os Estados, especialmente os países em desenvolvimento, servem agora como ferramentas adicionais no complexo jogo de vantagens econômicas internacionais, ao invés de agirem como atores independentes defendendo agressivamente seus interesses. Um bom exemplo desta realidade pode ser retirado da procura constante, por parte da indústria naval, de bandeiras de aluguel entre países ansiosos por renovarem seus sistemas jurídicos, a fim de proporcionar vantagens econômicas a atores não estatais muito mais poderosos. As Bahamas, a Libéria e outros Estados são casos muito interessantes nesse sentido.¹⁴³

As influências do processo de globalização têm, como conseqüências, as alianças e conflitos em termos econômicos, em que os países mais ricos e desenvolvidos impõem aos países sub-desenvolvidos dependência econômica. Muitas dessas conseqüências são percebidas a partir de quando o “processo de globalização altera e influencia o mundo causando uma crescente desigualdade a nível mundial, explosão demográfica, catástrofe ambiental, proliferação de armas de destruição em massa e a

¹⁴² <<http://www.cid.harvard.edu/cidtrade/issues/washington.html>> Acessado em 15 de julho de 2007. Centro para o desenvolvimento internacional na Universidade de Harvard.

¹⁴³ BACKER, Larry Catá. Globalização econômica e crise do Estado: um estudo em quatro perspectivas *in* SEQUÊNCIA: estudos jurídicos e políticos. Florianópolis: Fundação Boiteux, ano XXV, n 51. 2005, p. 262

consideração da democracia formal como condição de assistência internacional a países periféricos e semiperiféricos”.¹⁴⁴

Apesar dos seus efeitos, a população brasileira tem uma compreensão bem diversificada sobre os impactos que causa a globalização no país. Em 2001, a CNT – Confederação Nacional dos Transportes pesquisou no Brasil e observou que 17,8% das pessoas entrevistadas acreditam que a globalização beneficia o país, 19% acreditam que prejudica o país, 22,5% acreditam não ser claro se beneficia ou prejudica, 21% não ouviram falar ou não têm opinião e 19,8% opinaram não saber ou não ter resposta¹⁴⁵. Percebe-se que a população se divide quase igualmente em termos da percepção das influências positivas ou negativas (36,8%) contra 40,8% que não têm opinião formada ou sequer se têm resposta.

Importante ressaltar que as trocas e inter-relações com outros sistemas socioculturais e econômicos ocorrem na região desde a chegada dos “descobridores” até os dias atuais, e, ao longo da história, este processo foi sendo aprimorado, pois as trocas entre as culturas não dependem de relações entre “blocos culturais” separados por tradições fixas na sua diversidade, mas, sim, como um processo de diálogo de que as culturas em si mesmas não participam, mas, sim, seus representantes, indivíduos, instituições e grupos, dentre outros, transmitindo sua diferença cultural em toda a sua ambivalência e historicidade.¹⁴⁶

¹⁴⁴ SOUSA SANTOS, Boaventura de. *La Globalización Del Derecho: los nuevos caminos de la regulación y la emancipación*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998, p. 39.

¹⁴⁵ <http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas_mundial.asp> Acessado em 12 de julho de 2007. Confederação Nacional dos Transportes.

¹⁴⁶ FORNET-BETANOURT, Raúl. *Interacción y asimetría entre las culturas en el contexto de la globalización*. In: FORNET-BETANOURT, Raúl. *Culturas y Poder*. Bilbao: Desclée de Brouwer, S.A., 2003.

Acerca dessas influências, abordando a tecnologia naval amazônica, cumpre salientar que os processos de globalização econômica e cultural são os que mais podem afetar a cultura tradicional na utilização e produção de embarcações de madeira. A inserção de novas tecnologias trouxe novas perspectivas e influências que modificaram sensivelmente a forma como as embarcações são construídas, principalmente, quando se fala na substituição, em alguns casos, das embarcações de madeira pelas construídas em metal.

Quando se ampliaram as dimensões das embarcações, modificando-as para a propulsão eólica (barco à vela) uma nova abordagem entre as espécies de árvores usadas para a fabricação das embarcações foi desenvolvida. Agora com necessidades maiores e com uma nova forma de construção, a habilidade dos amazônidas foi incentivada.¹⁴⁷

Com a chegada do motor a vapor, uma adaptação foi requerida, já que foram trazidas novas velocidades e impressas outras forças às estruturas das embarcações. A importância de tais melhorias foi percebida já que “sem dúvida que o navio a vapor tinha sido o grande passo dado para a frente, na conquista da Amazônia, a partir de meados do séc. 19, graças a ele fora possível a penetração das principais vias navegáveis”.¹⁴⁸

A adaptação de novas tecnologias de construção de embarcações em madeira foi bastante modificada se tomarmos como referência as distâncias entre a construção de canoas no período dos primeiros habitantes da região em um extremo e nas grandes embarcações de transporte de passageiros e cargas nos dias atuais em outro. Portanto a

¹⁴⁷ Com relação às embarcações indígenas ver DANIEL, João, op.cit. Sobre propulsão à vapor ver BATISTA, Djalma, op. cit.

¹⁴⁸ BATISTA, Djalma. O complexo da Amazônia, análise do processo de desenvolvimento. 2ª Ed.. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa. 2007, p. 310.

embarcação de madeira, patrimônio cultural da região amazônica, desenvolveu-se a partir das trocas e influências de outras culturas.

Essa adaptação está refletida na teoria da tradução de Boaventura que, no seu entender, é o “procedimento que permite criar inteligibilidade recíproca entre as experiências do mundo, tanto as disponíveis quanto as possíveis, reveladas pela sociologia das ausências e a sociologia das emergências”¹⁴⁹. Nesse entender, nenhum conjunto de experiências é considerado como exclusivo ou homogêneo, fazendo, assim, das experiências do mundo um mosaico em diferentes momentos e realidades incidindo tanto sobre saberes quanto sobre práticas (e os seus agentes).¹⁵⁰

A cultura de construção de embarcações de madeira desenvolvida ao longo dos anos sofreu modificações seguindo influências que foram trazidas por outros povos. Entretanto a maneira como foi incluído nas vidas das populações amazônicas o barco de madeira de todos os tamanhos, seus usos, referências e significados, bem como a vasta rede de cursos d’água fez do barco uma das maiores figuras representativas da região.

Essa cultura amazônica da navegação que hoje persiste vivamente, é um produto de trocas e influências de diversas culturas, razão pela qual seu desaparecimento dificilmente poderá acontecer. Como diz Sahlins, a cultura não tem a menor possibilidade de desaparecer, já que, apesar de ter perdido parte das qualidades de substância natural, ela procura compreender a organização da experiência e da ação humanas por meio simbólicos, nos seus valores e significados.¹⁵¹

¹⁴⁹ SOUSA SANTOS, Boaventura de. *A Gramática do Tempo: para uma nova cultura política*. São Paulo: Cortez, 2006, p. 123.

¹⁵⁰ Idem.

¹⁵¹ SAHLINS, Marshall, O “pessimismo sentimental” e a experiência etnográfica: porque a cultura não é um “objeto” em via de extinção (Parte I) In: *MANA, Estudos de Antropologia Social*, vol. 3, n. 1, Abril 1997.

A preocupação do direito com influências e trocas entre culturas reside no valor que possui a cultura amazônica, pois se salienta que essas influências, quando resultantes dos processos de globalização, podem ser resultados de imposições em razão de interesses econômicos que descartam o valor cultural do conhecimento regional, afinal, como explica Milton Santos “quanto mais tecnicamente ‘contemporâneos’ são os objetos, mais eles se subordinam à lógica global”¹⁵². Desse modo, tanto o conhecimento associado às embarcações de madeira, quanto a preocupação com as influências que circundam esse conhecimento são abordados pelo Direito quando observa esse conhecimento como objeto de proteção jurídica através do instituto do registro.

3.2 As identidades amazônicas relembradas pelas embarcações

As embarcações são fundamentais para a região amazônica. Tal afirmação baseia-se na idéia de que este é o meio de transporte mais utilizado por sua população ribeirinha¹⁵³. A embarcação de madeira devido a todo um desenvolvimento histórico e cultural acompanhou essa mudança em tamanhos e necessidades, contudo não viu ser modificada de forma radical sua forma de construção desde o período colonial.

A principal alteração por que passaram os barcos de madeira está relacionada a sua propulsão. Com a chegada do motor a vapor, uma grande evolução em velocidades e capacidades de carga foi implementada. Com a época áurea da borracha, a movimentação

¹⁵² <<http://br.geocities.com/madsonpardo/ms/artigos/msa02.htm>> Acessado em 25 de agosto de 2007. Geografia e Poesia.

¹⁵³ BATISTA, Djalma, op. cit., DANIEL, João, op. cit., BOXER, Charles, op. cit., TOCANTINS, Leandro, op. cit.

de cargas pelas embarcações foi crucial. Diversas companhias foram criadas e se confirmou a idéia de que era necessário investir em barcos para explorar esse mercado em ascensão.

Guiados pela importância da borracha no mercado internacional, devido ao seu uso na indústria automobilística, a região tinha necessidade de exportar, e grandes companhias foram formadas para dar saída a essa mercadoria. Assim, nesse período, foi introduzido o barco a vapor, que depois foi substituído pelos movidos a motores de explosão. Acerca do aumento da importância dessa nova forma de propulsão dos barcos nos informa o historiador:

Perto de 70 anos depois da organização da navegação a vapor nos rios da Amazônia, por iniciativa do visconde de Mauá e do comendador Alexandre Amorim, surgiram nos altos rios, e foram totalmente aprovados, os motores de popa ou de centro, especialmente os de rabeta, do tipo 'Godille', situando-se entre os vapores e as lanchas (que navegam até onde o seu calado permita, e somente na época dos rios cheios), e as canoas a remo, varejão ou sirga, cuja movimentação, especialmente na subida, constitui a prova máxima da resistência física do homem. O acontecimento, de grande importância, vem de ser assinalado por Epaminondas Baraúna (1974:181), que registra ter sido em 1915, no Alto Juruá, o ano da inauguração dos motores.¹⁵⁴

O auge do transporte a vapor na região se deu em função da época áurea da borracha (final do séc. XVIII e início do séc. XIX). Com o declínio da economia gomífera, restou à sociedade buscar uma alternativa à importação de embarcações, que era a forma como haviam sido introduzidas as diversas componentes das companhias de exportação.¹⁵⁵

A estrutura das embarcações, muito similar às encontradas hoje em dia sofreram modificações em função da mudança naquelas necessidades econômicas. Com o declínio da economia da borracha, não havia mais capacidade financeira para se importar as embarcações para transitarem na região, pois segundo Djalma Batista:

¹⁵⁴ BATISTA, Djalma. O complexo da Amazônia, análise do processo de desenvolvimento. 2ª Ed.. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa. 2007, p. 310.

¹⁵⁵ Ver TOCANTINS, Leandro, op. cit.

Não houve condições econômicas, entretanto, para as organizações privadas promoverem a substituição, desde o declínio da goma elástica; para manter a navegação foi encontrada a solução de construir barcos em madeira, do tipo lanchas, e instalar neles motores de explosão, chamados apenas 'motores' que vêm assumindo o encargo do comércio e do intercâmbio com os diversos lugares, com a dupla vantagem de penetrarem em afluentes e subafluentes de menor volume de água e serem movimentados por pequena tripulação. Nas proximidades de Manaus, essas embarcações são conhecidas como 'motores de recreio' ou simplesmente 'recreios', havendo um número imenso em atividade.¹⁵⁶

Com o uso freqüente das embarcações de madeira, uma preocupação da sociedade que se apresenta na atualidade é a exploração predatória das espécies específicas que são utilizadas pela carpintaria naval. Paradoxalmente, embora haja a preocupação com a ameaça dessas espécies vegetais, também, existe a possibilidade de se incentivar o manejo florestal relacionados a tais espécies usadas para a construção de embarcações.

Aponta-se que a retirada de madeira para a construção de barcos está limitada a algumas espécies como a itaúba, o cumaru e a sucupira amarela dentre outros, como se apontou anteriormente no item 2.1. A exploração específica dessas espécies poderia levar à sua extinção, contudo ressalte-se que os programas de incentivo ao manejo florestal ainda não chegaram às espécies utilizadas pela carpintaria naval.¹⁵⁷

Ademais, analisando-se a capacidade de poluição das embarcações e a necessidade de desmatamento para a construção do modal de transporte, podem-se verificar que outras influências envolvem a escolha das embarcações como principal meio de transporte em uma região.

Acerca da emissão de poluentes, um estudo feito pela administração marítima dos Estados Unidos sobre as vantagens ambientais do transporte interno por barcos, exhibe a

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ < http://www.florestas.am.gov.br//programas_01.php?cod=1136> Acessado em 29 de julho de 2007. Agência de Florestas e Negócios Sustentáveis do Amazonas.

emissão de três tipos de gases poluentes e demonstra que a menos poluente em termos comparativos é a hidrovia:

Tabela 2 – Emissões de gases dos modais de transporte – 1994

Modal de Transporte	Hidróxido de Carbono	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: Environmental Advantages of Inland Barge Transportation, 1994 - US Maritime Administration¹⁵⁸

É importante observar que o modal menos poluente influencia nas políticas públicas destinadas ao setor. Apesar de o trabalho se destinar a ressaltar a importância do patrimônio cultural considerado nas embarcações de madeira, deve-se lembrar que há a possibilidade de se refletir sobre tal patrimônio em suas semelhanças com outros campos, neste caso, no campo econômico e ambiental.

Ao se valorizar a embarcação de madeira, visando a sua importância econômica e cultural para o desenvolvimento da região, deve-se considerar também o quanto é explorada a floresta quando da construção da infra-estrutura necessária para a utilização de um dos três modais de transporte. Do quadro abaixo, notamos a imensa vantagem que apresenta a região amazônica para o investimento em transporte naval:

Tabela 3 – Área desmatada e investimento por modal de transporte – 1994

Modal de Transporte	Extensão (km)	Área Desmatada (km ²)	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

¹⁵⁸ <<http://www.ahsfra.gov.br/impacto.htm>> Acessado em 12 de julho de 2007. Administração Hidroviária do São Francisco.

Fonte: Dergo, Valec, Ahitar/MT¹⁵⁹

Em função de ter a sua estrutura em sua maior parte criada pela natureza, o transporte por hidrovia necessita de um investimento menor em relação aos outros modais. Na região amazônica tal estrutura já é bem conhecida e utilizada, contudo as políticas públicas de incentivo não visam ao desenvolvimento da região a partir do transporte fluvial.

Historicamente, na região, a Administração Pública tem valorizado outras formas de transporte, notadamente a rodovia. Na década de 1970, a rodovia BR-230, mais conhecida como transamazônica surge como um exemplo de grande investimento, bem como a BR-319, que liga Manaus a Porto Velho, esta atualmente ainda se encontra com problemas já que nem a sua construção, nem a reconstrução obtiveram êxito em termos práticos.

A devastação causada pelas rodovias na região amazônica tem sido objeto de crítica de muitos autores, dentre eles Djalma Batista. A influência causada pelas ocupações humanas ao longo de suas extensões são alvos de críticas em razão das características da região. Assim entende o autor citado quando apresenta que:

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, seguida do abandono e da instalação de uma atividade agrícola condenável, seguida do abandono das terras desnudas pelas culturas itinerantes, a que se segue a erosão, considerada a 'lepra do solo' (Antônio 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.¹⁶⁰

¹⁵⁹ <<http://www.ahsfra.gov.br/impacto.htm>> Acessado em 12 de julho de 2007. Administração Hidroviária do São Francisco.

¹⁶⁰ BATISTA, Djalma. O complexo da Amazônia, análise do processo de desenvolvimento. 2ª Ed. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa. 2007.

A preocupação com o meio ambiente está muito inserida na decisão sobre o desenvolvimento da região. Ao escolher o modal de transporte utilizado para comunicar a região com resto do país o Estado pode ter escolhido as opções que menos atingem o total da população e mais se relacionam com os interesses econômicos satisfeitos pelas obras de construção das estradas.¹⁶¹

É notório, portanto, que o Estado, ao escolher o modal de transporte, não valoriza o barco de madeira, patrimônio cultural que reflete a relação do homem amazônico com o meio ambiente. Este patrimônio ressalta a identidade da população amazônica conhecida por ter nas águas a sua principal forma de transporte. A identidade que se entende como uma percepção em constante transformação como diz Stuart Hall é uma “‘festa móvel’ formada e transformada continuamente em relação às maneiras pelas quais somos representados e tratados nos sistemas culturais que nos circundam”.¹⁶²

Nessa linha de pensamento, a identidade vai sendo modificada à medida que se multiplicam os sistemas de significado e de representação cultural¹⁶³. Assim, a identidade dos povos amazônicos sofre influências e influencia outras culturas ao longo do tempo, a exemplo do que ocorreu com as trocas efetuadas com os portugueses no período colonial brasileiro.

Assim, a partir do momento em que se apresenta mais fortemente o processo de globalização, nota-se uma aceleração da compreensão da realidade, traduzidas em modificações que diminuem as distâncias e as escalas temporais. Essas mudanças afetam as identidades culturais, pois, segundo Hall, a “configuração e a reconfiguração das relações

¹⁶¹ Idem, p. 314.

¹⁶² HALL, Stuart. A Questão da Identidade Cultural In: ARANTES, Antônio Augusto. Textos Didáticos. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1995, p. 12.

¹⁶³ Idem.

espaço-tempo no interior de diferentes sistemas de representação têm impacto profundo sobre como as identidades são localizadas e representadas”.¹⁶⁴

A partir disso, pode-se afirmar que essa relação histórica e cultural que fez surgir os barcos de madeira fez nascer também a identidade da população com a região amazônica. Resalte-se que essa identidade vem mudando com o passar do tempo e com as influências em trocas com outras culturas. Portanto, seguindo esse entendimento, a identidade da população amazônica do período do “descobrimento” foi sendo alterada para chegar àquela que temos hoje, a de uma população que faz das embarcações de madeira um instrumento fundamental a sua sobrevivência e transporte.

Por isso mesmo, as trocas e influências entre as sociedades fizeram nascer uma combinação local de valores, possivelmente surgidos em outros lugares do mundo. Juridicamente, deve-se atribuir a isso um significado importante, pois, como afirma Carlos Marés, preservar os bens culturais é valorizar as diferenças que constituem a sociedade brasileira fazendo delas a resistência a sua transformação¹⁶⁵.

A preservação jurídica se faz fundamental em tal linha de pensamento, já que a tecnologia de construção de embarcações de madeira envolve um processo de muitas etapas, conhecimentos e técnicas normalmente passadas de geração a geração através da tradição oral. As influências que se fazem presentes com a globalização podem ameaçar este que é um símbolo da cultura local e que possui também um valor imaterial fundamental para a população da região. As ameaças que envolvem essa forma de saber da vida amazônica ficam mais evidentes, pois, segundo Hall:

¹⁶⁴ Ibidem, p. 56.

¹⁶⁵ SOUZA FILHO, Carlos Frederico Marés de. Bens Culturais e Proteção Jurídica. 2ª ed. Porto Alegre: EU/ Porto Alegre. 1999, p. 11.

Quanto mais a vida social torna-se mediada pelo marketing global de estilos, lugares e imagens, pelos trânsitos internacionais, por imagens de mídia e sistemas de comunicações em redes globais, mais as identidades tornam-se destacáveis – desconectadas – de tempos, lugares, histórias e tradições específicas, parecendo estar ‘à deriva’ Somos confrontados por uma série de diferentes identidades, cada uma delas nos atraindo, ou antes atraindo diferentes partes de nós, a partir das quais parece possível fazer escolhas.¹⁶⁶

É importante ressaltar ainda que a Globalização traz influências na identidade das populações mundiais, enfraquecendo as identidades nacionais. Entretanto um movimento de fortalecimento das identidades locais, regionais e comunitárias já foi percebido apesar de alguns acreditarem que a homogeneização das identidades globais pode ser vir a ser uma realidade¹⁶⁷. Um exemplo desse fortalecimento pode se refletir na proteção do patrimônio cultural estabelecido na tecnologia naval amazônica.

A identidade refletida por um bem cultural está ligada à criação de diferentes significados e está intimamente ligada ao uso que se dá a esse patrimônio, pois:

Culturalmente também apreendemos significados diferentes para um mesmo bem de natureza material, variando em função das diferenças regionais ou do uso atribuído pela sociedade que o manuseia. [...] A apreensão de significados específicos sob o manuseio de um bem ou de seu uso também é uma expressão cultural, cabendo sob o enfoque sistêmico e complexo em que enumeramos um grupo social, uma comunidade ou nação, que existem como fruto do esforço coletivo pelo aprimoramento dos seus valores materiais e espirituais, só que de natureza imaterial.¹⁶⁸

Observando a identidade sob um prisma geográfico, José Alcindo acredita que a humanidade passa pela construção de um território em que os homens possam partilhar suas diferenças e que impeçam que eles sejam aquilo que outros desejam, portanto as

¹⁶⁶ HALL, Stuart. A Questão da Identidade Cultural In: ARANTES, Antônio Augusto. Textos Didáticos. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1995, p. 57.

¹⁶⁷ Idem.

¹⁶⁸ CARVALHO, Carla Brum. A educação ambiental no processo de valorização cultural para a conservação do patrimônio cultural imaterial das comunidades locais. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004, p. 35.

funcionalidades territoriais são de extrema importância para se exaltar a identidade regional.¹⁶⁹

A identidade a que o autor se refere evidencia a influência de outras culturas em prol do compartilhamento de valores “universais” impostos meramente no campo instrumental/econômico¹⁷⁰. Portanto a forma como um povo observa seu território também pode ajudar a compor a definição de identidade conjuntamente com as relações culturais criadas entre homem e meio em que vive. Assim, a globalização traz influências que podem levar a conseqüências que indicam um fortalecimento das identidades locais, ou à produção de novas identidades.¹⁷¹

3.3 Por um diálogo entre as tecnologias de construção naval na Amazônia

A discussão central desta pesquisa foi iniciada a partir de uma norma editada pelo SNPH – Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias do Amazonas, a resolução 005/2001, que regulamentava a emissão do Certificado de Linha, documento que habilita a embarcação a circular nas águas do estado do Amazonas para o transporte de passageiros. Tal norma extrapola a competência do órgão quando determinou que as embarcações construídas em madeira não iriam receber tal certificado a partir de janeiro de 2006, devendo todas ser adaptadas para que fossem construídas em alumínio ou aço naval.

¹⁶⁹ JOSÉ DE SÁ, Alcindo. Regionalização brasileira, cultura, identidade: algumas reflexões In: Regionalização e Análise Regional, perspectivas e abordagens contemporâneas. Editora Universitária, UFPE, 2006, p. 20.

¹⁷⁰ JOSÉ DE SÁ, Alcindo. Regionalização brasileira, cultura, identidade: algumas reflexões In: Regionalização e Análise Regional, perspectivas e abordagens contemporâneas. Editora Universitária, UFPE, 2006.

¹⁷¹ HALL, Stuart. A Questão da Identidade Cultural In: ARANTES, Antônio Augusto. Textos Didáticos. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1995, p. 67.

Não existe norma específica obrigando a construção das embarcações em um material específico, no entanto existe regulamentação acerca de como serão construídas as partes das embarcações como as normas da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, através do Comitê Brasileiro de Navios, Embarcações, e Tecnologia Marítima (NBR 10880, NBR 6625, NBR 8035)¹⁷². A competência para análise sobre estrutura e segurança é da Marinha, e a NORMAN 02 a normatização que regulamenta tal assunto, contudo, ela nada fala acerca do material de construção, mas tão-somente sobre as partes necessárias de serem construídas nas embarcações e seus respectivos qualitativos técnicos.

A partir do momento em que a SNPH editou uma norma abordando o material de construção das embarcações, o órgão adentrou à área de atuação da marinha e, conseqüentemente, extrapolou a sua competência normativa. Apesar da revogação da norma, a discussão gerada realçou a importância do setor de carpintaria naval do estado do Amazonas. Por um breve momento houve incerteza sobre o futuro das grandes embarcações de madeira.

Um dos fatores que pode ter influenciado a existência da norma está relacionado à segurança dos barcos que navegam em rios de características únicas. Como o rio Amazonas é de formação recente, o seu leito vai definindo também as suas margens, o que faz suas águas serem barrentas e apresentarem constantemente árvores à deriva. Tais troncos flutuantes e instáveis formações de bancos de areia trazem insegurança às nossas vias navegáveis.

Já no rio Negro, de formação antiga, as maiores preocupações estão relacionadas ao seu leito já formado. Como é um rio de águas mais calmas, a preocupação se resume nas pedras que surgem principalmente no período da seca. Ambos os tipos de

¹⁷² <<http://www.abnt.org.br>> Acessado em 20 de julho de 2007. Associação Brasileira de Normas Técnicas.

formação de leitos, recente ou antiga, trazem a temática da segurança para a discussão em nosso trabalho.

O entendimento expresso no projeto THECNA - Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia onde se encontra a justificativa para a escolha da matéria-prima é o valor respectivo da madeira e dos metais. Entende-se que a embarcação variando se valor entre R\$ 183.000,00 e R\$ 4.374.000,00 é um investimento vultoso.

Tabela 4 – Preços das embarcações – 2003

Material	Ano de construção	Capacidade (passageiros)	Preço de compra (R\$)	Preço corrigido* (R\$ _{dez2002})
Aço	1997	235	800.000	1.264.000
Aço	1994	305	1.800.000	4.374.000
Alumínio	1999	90	1.300.000	1.820.000
Madeira	2000	236	150.000	183.000
Madeira	2002	172	250.000	250.000
Madeira	2002	172	250.000	250.000
Madeira	2001	194	300.000	330.000
Madeira	2002	270	450.000	450.000
Madeira	1998	304	1.700.000	2.584.000

Preços das Embarcações. Fonte: IGP apud COPPETEC, segundo Relatório Intermediário, 2003.¹⁷³

Nessa mesma linha de pensamento, o investimento financeiro é o ponto principal que define qual a matéria-prima para a construção das embarcações. Caso se escolha fazer a construção em metal, o valor é alto e normalmente a construção é feita em

¹⁷³ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2006. I Relatório Parcial, p. 116.

estaleiros bem estruturados. Em madeira, o valor é mais baixo e a construção ocorre onde quer que se encontrem os artesãos, o que pode ser nas mais variadas cidades da região.¹⁷⁴

Nessa linha de pensamento, ao escolher a matéria-prima, os donos das embarcações escolhem também a forma de investir. Como normalmente os proprietários de embarcações são comerciantes que precisam fazer transporte de mercadorias, eles optam mais comumente pelas embarcações de madeira, por serem de valor mais baixo, e ainda permitirem a possibilidade de construção por partes, de acordo com as possibilidades do armador.

Essa escolha econômica se faz em função de três aspectos: proximidade da mão-de-obra, acesso à matéria-prima e segurança. A possibilidade de se encontrar em quase todas as localidades do interior da região a mão-de-obra necessária e especializada na construção dos barcos de madeira é o primeiro aspecto. O segundo é a ocorrência da madeira em toda a região, ao passo que as matérias-primas metálicas dificilmente se encontram nas cidades do interior. Por fim, a segurança das embarcações que está relacionada de forma fundamental à condução das embarcações, já que 80% dos acidentes ocorrem por erro humano.¹⁷⁵

Levando em consideração que a segurança das embarcações de madeira está também relacionada à construção obedecendo aos parâmetros estruturais estipulados pela NORMAN 02, a operação pelo ser humano é lembrada como um dos fatores principais para os acidentes, o que faz do treinamento de tripulações um fator importante para a prevenção de novos acidentes.

¹⁷⁴ FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Lício da Silva (org.). Estudos de Transporte e logística na Amazônia. Manaus: Novo Tempo, 2006.

¹⁷⁵ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. IV Relatório Parcial, p. 38.

Embora a segurança se mostrasse como o principal motivo para a criação da resolução 005/2001 da SNPH – Superintendência de Navegação, Portos e Hidrovias, nota-se também a influência de valores neoliberais que seguidos pela globalização econômica requisitavam a construção das embarcações ignorando a forma culturalmente já estabelecida.

Assim, a globalização privilegia interesses econômicos que atuam não se importando com as características da região em que se investe, em detrimento de valores culturais locais. Percebe-se uma discrepância com os interesses culturais históricos da sociedade amazônica, notadamente quanto à sua forma de transporte, a embarcação de madeira.

Outra possibilidade de construção de embarcações, que está ligada à problemática da segurança é a combinação de tecnologias. Utilizar o metal e a madeira conjuntamente seria uma solução para evitar o temor de que as embarcações não são seguras. Entende-se que existe a possibilidade de se combinar as duas tecnologias, metal e madeira, de modo a conferir maior resistência a algumas partes, mais especificamente àquelas que sofrem maiores esforços na propulsão e sustentabilidade.

Entendendo que um dos maiores problemas para a segurança dos barcos da Amazônia é a falta de estanqueidade¹⁷⁶, ao se verificar que os cascos de madeira são menos resistentes que os de metal, a solução seria a construção de tais cascos, compartimentos de carga e convés em metal. Não somente relacionando a segurança do metal a sua resistência a choques com troncos e pedras, mas também à sua capacidade de suporte maior do estresse causado pela força das águas no choque do deslocamento.

¹⁷⁶ Característica do que é estanque, que segundo o Dicionário Houaiss significa vedado, isolado. Ver NBR11351 – Condições para verificação da estanqueidade em compartimentos e acessórios estanques de embarcações.

Já a madeira, tendo uma capacidade de acabamento mais refinado que o metal seria aplicada a toda a estrutura superior da embarcação. Andares superiores e camarotes necessitando serem mais leves e podendo ser melhores ornamentados seriam construídos em madeira, nos diversos tipos que se encontrem.

Outra questão que se apresenta diz respeito à busca por uma embarcação de grande porte e mais resistente, mais leve e capaz de transportar grandes quantidades de passageiros e carga, o que seria complementado com o formato característico da embarcação regional.

Com respeito à capacidade de passageiros, as maiores embarcações da região, os chamados barcos de linha referidos anteriormente, chegam a transportar até mais de setecentos passageiros como se observa na tabela abaixo:

Tabela 5 – Capacidade das Embarcações – 2006

Embarcação	Terminal	Destino	Dias de saída	Capacidade	Período
AMAZON STAR	Armazém 10	Manaus	Quarta-Feira	713	Quinzenal
BITA COSTA	Mundurucus	Macapá	Sexta-Feira	50	Semanal
CISNE BRANCO	Armazém 10	Manaus	Sexta-Feira	232	Quinzenal
CLÍVIA	Armazém 10	Manaus	Sábado	248	Quinzenal
NÉLIO CORRÊA	Marques Pinto	Manaus	Terça-Feira	196	Quinzenal
NORONHA NETO	São Benedito	Macapá	Terça-Feira	25	Semanal
ONZE DE MAIO	Armazém 10	Manaus	Sexta-Feira	242	Quinzenal
RODRIGUES ALVES V	Palmeiraço	Santarém	Quarta-Feira	326	Semanal
SANTARÉM	Marques Pinto	Manaus	Terça-Feira	285	Quinzenal
SÃO FRANCISCO DE PAULA	Armazém 10	Macapá	Quarta-Feira	215	Semanal

Fontes: Armazém 10; Capitania dos Portos e Delegacias, 2006¹⁷⁷

Já as embarcações menores são utilizadas principalmente para o transporte de cargas, notadamente o de pescado, e, apesar de todas elas se resumirem a um formato

¹⁷⁷ UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. III Relatório Parcial, p. 62.

estrutural muito parecido, os tamanhos são os definidores para as distâncias, pois a potência da propulsão define a força que a embarcação possui.

Temos que levar em consideração a amplitude da população que é servida por tal meio de transporte. O poder aquisitivo declarado está intimamente relacionado com o uso de tal meio de transporte, pois:

No que se refere à renda familiar mensal dos passageiros, 29% declaram um rendimento de até 1 salário mínimo, 40 % declararam um rendimento de 1 a 3 salários mínimos, 17 % apresentam um rendimento entre 3 e 5 salários mínimos, 9% apresentam entre 5 e 10 salários. Um baixo percentual (3%) apresenta um salário acima de 10 salários mínimos. Considerando-se 97% dos passageiros distribuídos nas cidades de Manaus, Santarém, Belém, Macapá, Tabatinga e Porto Velho.¹⁷⁸

Apesar de o transporte aéreo regional estar se desenvolvendo, a viagem por barcos ainda continua sendo a forma mais barata de transporte.¹⁷⁹ A mais abrangente também, pois as rotas ligam quase todas as cidades do interior do Estado levando não só pessoas, mas mercadorias.

A amplitude da importância das embarcações é reconhecida pelo Estado quando realiza alguns projetos sociais que procurando atingir a população do interior do Estado. Deslocam-se via barcos pelas mais diversas localidades levando serviços de saúde, por meio do navio de assistência hospitalar da Marinha do Brasil¹⁸⁰, ou ainda serviços de comunicação através dos barcos da ECT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

¹⁷⁸ *Idem*, p. 57.

¹⁷⁹ FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio da Silva (org.). Estudos de Transporte e logística na Amazônia. Manaus: Novo Tempo, 2006.

¹⁸⁰ <http://www2.uol.com.br/pagina20/23022005/c_1223022005.htm> Acessado em 01 de agosto de 2007. Universo On Line.

Notórias na região são as campanhas da cidadania feitas pelo Judiciário estadual que busca legalizar a condição de milhares de pessoas sem qualquer documentação formal nas diversas calhas dos rios amazônicos através da Justiça Fluvial Itinerante¹⁸¹.

¹⁸¹ <<http://www.stf.gov.br/noticias/imprensa/ultimas/ler.asp?CODIGO=88840&tip=UN¶m=>> e <http://www.tjap.gov.br/jus_itinerante.php> Acessados em 02 de agosto de 2007. Supremo Tribunal Federal e Tribunal de Justiça do Amapá.

CAPÍTULO IV – O Registro da Tecnologia Naval Amazônica como patrimônio cultural dos povos amazônicos e brasileiros

O presente Capítulo tem por função explicitar o registro como forma de proteção do patrimônio cultural insculpido na tecnologia naval amazônica. O seu procedimento pelo órgão condutor o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional foi analisado em todas as fases, bem como se salientam algumas características fundamentais ao instituto jurídico.

4.1 Possibilidades e limites do registro como forma de proteção jurídica

Como forma de proteção administrativa, lembrando que a judicial já foi abordada anteriormente no item 2.3, reconhece-se a possibilidade de registro da tecnologia naval amazônica no livro de saberes do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, de acordo com a permissão normativa inserida no Decreto 3.551 de 04/08/2000. Tal norma cumpre o que está disposto no artigo 13 da Convenção para Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial de 2003 da UNESCO e regulamenta o art. 216 da Constituição da República Federativa do Brasil.

Para se compreender melhor a função do registro no ordenamento jurídico como forma de proteção dos bens imateriais, deve-se observar brevemente a evolução da noção de proteção dos bens culturais.

No Brasil, a preocupação com os bens culturais fica mais evidente com Mário de Andrade, nos anos 30, que estava preocupado não com o desaparecimento das manifestações culturais, mas sim com o “conhecimento e o reconhecimento enquanto

cultura brasileira”¹⁸². Após o Decreto-Lei 25/37, que institui o Tombamento, o Centro Nacional de Referência Cultural desenvolveu uma “série de experiências de registro, documentação e análise de inventários realizados sob a forma de projetos, que não seguiam um mesmo padrão, nem partiam dos mesmos pressupostos”.¹⁸³

Em 1947, nasce a Comissão Nacional do Folclore ligada ao Instituto Brasileiro de Educação, Ciência e Cultura – IBECC do Ministério das Relações Exteriores. Em 1958, foi criada a Campanha em Defesa do Folclore Brasileiro – CDFB, subordinada ao Ministério da Educação e Cultura. A CDFB foi incorporada à FUNARTE – Fundação Nacional de Arte, que em 1980 se transforma em Instituto Nacional do Folclore. Em 1990, passou a ser denominada Coordenação de Folclore e Cultura Popular, e depois Centro Nacional de Folclore e Cultura Popular - CNFCP. A função deste órgão é a “pesquisa, documentação e difusão das expressões de folclore e cultura popular em âmbito nacional”¹⁸⁴. Sua atuação envolve dois objetivos básicos: a conservação, promoção e difusão do conhecimento acumulado pela cultura popular e sobre ela, e apoio às condições de existência e florescimento da cultura popular.¹⁸⁵

Em agosto de 1977, foi criado pelo Ministério do Trabalho o Programa Nacional de Desenvolvimento do Artesanato – PNDA. Em 1990, com a criação do Ministério de Ação Social é criado o Programa do Artesanato Brasileiro – PAB, que posteriormente é transferido ao Ministério da Indústria, Comércio e Turismo.

¹⁸² INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Patrimônio Imaterial: O registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: IPHAN, 2000, p. 84.

¹⁸³ Idem.

¹⁸⁴ <<http://www.cnfcp.com.br/tesouro/cnfcp.html>> Acessado em 25 de julho de 2007. Conselho Nacional de Folclore e Cultura Popular.

¹⁸⁵ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Patrimônio Imaterial: O registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: IPHAN, 2000, p. 89.

Ainda nos anos 70, levando a cabo a preocupação de Mário de Andrade, foi criado o Centro Nacional de Referência Cultural cujo trabalho foi continuado pela Fundação Nacional Pró-Memória. Culminando com esse processo, temos a Constituição da República Federativa do Brasil em 1988, que nos seus artigos 215 e 216 faz alusão à preocupação com o patrimônio material e imaterial brasileiro.

Em 1997, após um seminário internacional promovido pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional com o objetivo de discutir estratégias e formas de proteção, foi elaborada a Carta de Fortaleza que culminou anos depois com a edição do Decreto 3.551/2000, que regulamenta o registro como forma de proteção.

Nota-se que várias ações como o Programa do Artesanato Brasileiro (PAB) e a construção do estaleiro escola do Maranhão, dentre outros, foram tomadas por ministérios diferentes como o do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Ministério da Educação. Essas ações tomadas em conjunto poderiam ser entendidas como um grande programa de proteção do patrimônio cultural, o que infelizmente na prática não acontece. Os programas governamentais voltados à proteção do patrimônio cultural foram iniciativas que tiveram também perspectivas distintas relacionadas à cultura local, infelizmente só tendo em comum o fato de estarem relacionadas ao Patrimônio Cultural do Brasil.

Alguns projetos, como os de fomento à produção artesanal, podem perder o foco da preocupação com o patrimônio cultural ao seguirem a política econômica de aumento da produtividade e emprego de grandes contingentes humanos. A preocupação com o aspecto econômico cria a possibilidade de que se perca o foco da proteção como valorização da cultura local, como se percebe no Programa do Artesanato Brasileiro (PAB)

do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que busca a produtividade na exploração comercial do patrimônio cultural.¹⁸⁶

Em tais projetos, o valor cultural do objeto artesanal é algo abstrato, não definitivo e não se valorizam as características culturais particulares que contribuem para a auto-afirmação dos indivíduos envolvidos e garantem a pluralidade cultural brasileira¹⁸⁷. A preocupação que circula este projeto específico, o PAB – Programa do Artesanato Brasileiro, parece ser mais a produção de renda do que o seu outro objetivo que é a valorização da cultura.

Além do registro, que é uma medida administrativa, há outras formas de proteção dos bens imateriais. Ela pode se dar pelo “inventário, a documentação, medidas de apoio financeiro (suporte econômico a atividades vinculadas e aos detentores de conhecimentos), difusão do conhecimento sobre as manifestações e proteção à propriedade intelectual”.¹⁸⁸ As diversas formas de proteção do patrimônio cultural surgem em função da sua importância para a sociedade brasileira.

O inventário, subsidiário das ações de registro, tem por função a elaboração de uma metodologia de inventário de referências culturais, procurando realizar um recenseamento mais amplo de todas as manifestações culturais brasileiras, levando em consideração as categorias criadas pelo Decreto 3.551/2000. O Inventário Nacional de Referências Culturais é um “instrumento de pesquisa que busca dar conta dos processos de produção desses bens, dos valores neles investidos, da sua transmissão e reprodução, bem

¹⁸⁶ <<http://pab.desenvolvimento.gov.br/TEMPLATE.ASP?ID=Apresentacao>> Acessado em 17 de julho de 2007. Programa do Artesanato Brasileiro.

¹⁸⁷ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Patrimônio Imaterial: O registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: IPHAN, 2000, p. 90.

¹⁸⁸ Idem, p. 13.

como das suas condições materiais de produção”, buscando superar a dicotomia entre material e imaterial.¹⁸⁹

Muitas podem ser as formas de ameaça ao patrimônio cultural da sociedade brasileira. Os principais problemas que interferem na continuidade e na manutenção das expressões da cultura tradicional são o “turismo predatório, sua apropriação inadequada pela mídia, a uniformização de produtos decorrentes do processo de globalização da economia, a apropriação industrial desses conhecimentos e a comercialização inadequada, tanto no âmbito nacional quanto no internacional”.¹⁹⁰

Internacionalmente, a preocupação com o patrimônio cultural se apresenta na convenção da UNESCO sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural de 1972 em Paris. Naquele ano alguns países do chamado “terceiro mundo” expressaram suas preocupações acerca de formas jurídicas de proteção às manifestações da cultura tradicional e popular como importante aspecto do patrimônio da humanidade¹⁹¹. Levaram em consideração que este patrimônio é em grande parte constituído de criações populares anônimas, e fundamentais pelo fato de serem expressões de conhecimentos, práticas e processos culturais, bem como de um modo específico de relacionamento com o meio ambiente¹⁹². Desde aquela década, a preocupação com as expressões culturais e seu respectivo patrimônio vem crescendo principalmente no ocidente.

¹⁸⁹ SANT’ANNA, Márcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 53.

¹⁹⁰ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Patrimônio Imaterial: O registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: IPHAN, 2000, p. 14.

¹⁹¹ SANT’ANNA, Márcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.

¹⁹² Idem.

Nesses países de “terceiro mundo”, “mais relevante do que conservar um objeto como testemunho de um processo histórico e cultural passado, é preservar e transmitir o saber que o produz, permitindo a vivência da tradição no presente”¹⁹³. Nota-se, portanto, que a valorização do aspecto imaterial do bem cultural é fundamental para a continuidade da cultura, pois as pessoas que possuem os conhecimentos transmitindo a tradição são mais importantes do que as coisas que as corporificam.¹⁹⁴

Em outubro de 2003, novamente em Paris, foi elaborada a convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. A proteção deste patrimônio se dá quando os países adotam uma política geral visando promover a função do patrimônio cultural imaterial na sociedade e integrar sua salvaguarda em programas de planejamento, ou quando designam ou criam um ou vários organismos competentes para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial presente em seu território, ou ainda ao fomentar estudos científicos, técnicos e artísticos, bem como metodologias de pesquisa, para a salvaguarda eficaz do patrimônio cultural imaterial.¹⁹⁵

Nessa mesma linha de pensamento, a proteção também se dá quando os países adotam medidas de ordem jurídica, técnica, administrativa e financeira adequadas para favorecer a criação ou o fortalecimento de instituições de formação em gestão do patrimônio cultural imaterial, bem como a transmissão desse patrimônio nos foros e lugares destinados à sua manifestação e expressão, garantir o acesso ao patrimônio cultural imaterial, respeitando ao mesmo tempo os costumes que regem o acesso a determinados

¹⁹³ *Ibidem*, p. 49.

¹⁹⁴ *Ibidem*.

¹⁹⁵ UNESCO. Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. Paris: UNESCO, 2003, art. 13.

aspectos do referido patrimônio e criar instituições de documentação sobre o patrimônio cultural imaterial e facilitar o acesso a elas.¹⁹⁶

Observa-se que o Decreto 3.551/2000, relativo ao registro, está aplicando os parâmetros gerais estabelecidos internacionalmente, já que esta norma é parte de uma política de proteção do Patrimônio Imaterial, e designa o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como o órgão responsável pelo comando do processamento do registro e conseqüentemente, pela defesa de tal patrimônio.

O citado Decreto institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial e cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, fazendo a ressalva que a inscrição terá sempre como referência a continuidade histórica do bem e sua relevância nacional para a memória, a identidade, e a formação da sociedade brasileira¹⁹⁷. Aqui se pode observar o limite imposto a tal instrumento jurídico.

Considerando a amplitude de utilização, imagina-se que todos os bens culturais ou expressões culturais são passíveis de registro. Leva-se em apreço a idéia de que mesmo ligado a um substrato material, o aspecto imaterial do bem faz referência à identidade cultural que o liga ao Brasil, sendo, portanto, importante para a própria definição de sociedade brasileira, já que:

Ao ser individuado o bem jurídico, ganha status de cultural – ou histórico ou artístico etc. –, é modificada em profundidade sua essência jurídica, e por isto não só o conceito de bem cultural como o processo de sua constituição estão expressos na lei, quer dizer, têm relevância jurídica.¹⁹⁸

¹⁹⁶ Idem.

¹⁹⁷ BRASIL. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 4 de agosto de 2000, art. 1º, § 2º.

¹⁹⁸ FILHO, Carlos Frederico Marés de Souza. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: EU/Porto Alegre, 1999, p. 41.

Em nosso trabalho, partimos da necessidade de defender o Patrimônio Cultural Imaterial constante da tecnologia naval amazônica baseada em madeira, frente a ameaças a exemplo da norma da SNPH - Superintendência de Navegação Portos e Hidrovias do Amazonas, que obrigava a conversão da construção em madeira para metais. Essa defesa se faz necessária em função da grande quantidade de embarcações amazônicas de madeira encontradas na região constituindo parcela do patrimônio cultural brasileiro.

Nesse sentido, a embarcação, sua forma de construção, seu significado, e a identidade que relembra são os pontos de referência para seu registro junto ao IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

A forma de construção da embarcação amazônica desenvolveu-se de acordo com a as necessidades da sociedade brasileira fixada na região amazônica. Inicialmente movida à força humana e depois evoluindo juntamente com as tecnologias que se faziam presentes. E ainda, adaptando-se às novas necessidades de distâncias, transporte de cargas e passageiros, potência de propulsão ela tomou a forma notória que se observa nos rios amazônicos hoje.

A embarcação em si, nada mais é do que o substrato material de um significado que vai muito além do que somente um meio de transporte. O aspecto imaterial observado nas embarcações de madeira faz alusão à identidade amazônica da sua população, já que reflete uma cultura, um modo de ser e viver específico relacionado a esta região. Desse modo, entende-se que esse objeto que lembra qual o propósito de vida e as relações intrínsecas com as águas complementa o patrimônio cultural imaterial brasileiro.

4.2 Procedimentos e sistemática do registro

Os estudos que levaram à criação do registro como instrumento de proteção indicaram a necessidade de se seguir dois princípios: o primeiro vinculado à natureza desse tipo de bem, o segundo seria a não aplicabilidade ao patrimônio imaterial do conceito de autenticidade. Ambos estão inter-relacionados e dividem a mesma importância por refletirem-se na prática em ações que importam na proteção dos bens culturais imateriais.

O primeiro princípio está voltado à consideração de que a proteção do patrimônio cultural imaterial é uma “prática social que implica um processo de interpretação da cultura como produção não apenas material como também simbólica”¹⁹⁹.

Este patrimônio é oriundo de:

Processos culturais de sociabilidades, formas de sobrevivência, apropriação de recursos naturais e relacionamento com o meio ambiente essas manifestações culturais possuem uma dinâmica específica de transmissão, atualização e transformação que não pode ser submetida às formas usuais de proteção.²⁰⁰

Em função disso, a proteção do patrimônio imaterial pelo registro não quer dizer conservação de modo a protegê-lo fisicamente, pois essa não é a lógica da sua preservação pelos grupos a quem importe, mas sim acompanhamento periódico, divulgação e apoio, ou seja, mais documentação e acompanhamento e menos intervenção com proteção física²⁰¹. Na concepção de Márcia Fonseca, “o que importa para esses grupos é assegurar a

¹⁹⁹ FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da *pedra e cal*: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 67.

²⁰⁰ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Patrimônio Imaterial: O registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: IPHAN, 2000, p. 15.

²⁰¹ FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da *pedra e cal*: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 65.

continuidade de um processo de reprodução preservando os modos de fazer e o respeito a valores”.²⁰²

Nessa linha de pensamento, frisa-se que a palavra proteção para o patrimônio cultural imaterial deve estar relacionada a uma observação constante de modo a perceber a sociedade brasileira e sua cultura. Com isso, entende-se que a embarcação amazônica imprescindivelmente reflete a cultura do homem amazônico ao mesmo tempo que compõe o patrimônio cultural brasileiro. A divulgação, apoio ou incentivo desse patrimônio significam demonstrar a importância desse tipo de bem para a cultura onde está inserido e para a sociedade brasileira.²⁰³

O segundo princípio está voltado à idéia de que a noção de autenticidade deve ser substituída pela de continuidade histórica para avaliação de sua permanência e registro das transformações e interferências em sua trajetória.²⁰⁴ Este princípio envolve ainda estudos que indiquem as características essenciais da manifestação, ou seja, um acompanhamento periódico que observe a manutenção desse bem e relacionando à tradição a qual se vincula. Portanto a proteção do bem imaterial não está vinculada a uma conservação em museus como peças únicas, mas sim o que importa é saber produzir o bem cultural²⁰⁵. Ademais, o acompanhamento desse bem frisa a necessidade de verificar possíveis transformações e interferências no seu desenvolver.

²⁰² Idem, p. 70.

²⁰³ FILHO, Carlos Frederico Marés de Souza. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: EU/Porto Alegre, 1999.

²⁰⁴ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Patrimônio Imaterial: O registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: IPHAN, 2000, p. 15.

²⁰⁵ SANT'ANNA, Márcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.

A legitimidade para iniciar o procedimento administrativo do registro terá caráter coletivo e sua instauração poderá ser provocada pelo Ministro de Estado da Cultura, por instituições vinculadas ao Ministério da Cultura, por Secretarias de Estado, de Município e do Distrito Federal, ou ainda por sociedades ou associações civis.²⁰⁶

Assim, como no tombamento, o registro tem por instituição reguladora responsável pelo registro o IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e ao presidente dele serão dirigidas as propostas de registro, que as enviará ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural²⁰⁷.

A instrução do procedimento será supervisionada pelo IPHAN, e nela constará a descrição pormenorizada do bem a ser registrado, acompanhada da documentação correspondente, e deverá mencionar todos os elementos que lhe sejam culturalmente relevantes²⁰⁸. Uma das diferenças do processamento do tombamento reside no fato de ser feito em parceria com outras instituições públicas e/ou privadas, buscando aproveitar o conhecimento já produzido e acumulado sobre essas manifestações²⁰⁹, o que é um avanço na medida em que não despreza o conhecimento cultural sobre essa temática.

Ultimado o processamento, a decisão final sobre o registro ficará a cargo do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural que, decidindo pelo registro faz o bem ser inscrito no livro correspondente, recebendo o título de Patrimônio Cultural do Brasil²¹⁰. O

²⁰⁶ BRASIL. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 4 de agosto de 2000, art. 2º.

²⁰⁷ Idem, art. 3º.

²⁰⁸ Ibidem, art. 3º, § 1º e 2º.

²⁰⁹ FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da *pedra e cal*: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.

²¹⁰ BRASIL. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 4 de agosto de 2000, art. 4º e 5º.

registro define algumas obrigações, ao Ministério da Cultura a documentação por todos os meios técnicos admitidos, cabendo ao IPHAN manter banco de dados expondo o material coletado junto ao processamento do pedido, e ainda, a obrigação de divulgação e promoção.²¹¹

A proteção a que se faz alusão no registro está relacionada a um acompanhamento do desenvolvimento do bem cultural, pois o “objetivo é manter o registro da memória desses bens e de sua trajetória no tempo, porque só assim se dá a sua proteção”²¹², ao passo que a proteção para o tombamento é uma limitação administrativa. Esta limitação está restrita a um bem imóvel, de tal forma que, como exemplo, o processo do Santuário de Bom Jesus da Lapa, na Bahia, foi arquivado porque o “relator via um conflito entre a conservação da edificação com o seu uso para a prática de um culto popular que implicava a ampliação, renovação e inovação do espaço”²¹³.

O IPHAN tem a obrigação de reavaliar os bens registrados a cada dez anos pelo menos. Importa ressaltar que caso o bem não seja revalidado como patrimônio cultural seu registro será mantido como referência cultural de seu tempo.²¹⁴

Como efeitos do registro também se pode apontar a obrigação pública de documentar e acompanhar a dinâmica das manifestações culturais registradas. Com o registro, o reconhecimento da importância desses bens e sua valorização, mediante a concessão do título de Patrimônio Cultural do Brasil e a implementação, em parceria com

²¹¹ Idem, art. 6º.

²¹² SANT'ANNA, Márcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 52.

²¹³ FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da *pedra e cal*: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 61.

²¹⁴ BRASIL. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 4 de agosto de 2000, art. 7º.

entidades públicas e privadas, de ações de promoção e divulgação²¹⁵, como a “abertura e a manutenção de espaços culturais para que as manifestações ocorram”²¹⁶.

Seguindo essa linha de pensamento, estabelece-se a manutenção, pelo IPHAN, de banco de dados sobre os bens registrados aberto ao público, pois o “conhecimento gerado sobre essas formas de expressão, no processo de registro, permite identificar de modo bastante preciso as maneiras mais adequadas de apoio à sua continuidade”²¹⁷. E ainda, se estabelece a transmissão e a continuidade das manifestações registradas mediante a identificação de ações de apoio no âmbito do programa nacional do patrimônio imaterial. Ademais disso, o registro enseja a realização de inventário de referencia cultural que permite o mapeamento dessas manifestações no território nacional.²¹⁸

Ressalte-se, ainda, que existe uma amplitude na definição dos quatro livros que podem abordar o Patrimônio Cultural: Livro de Registro dos Saberes, Livro de Registro das Celebrações, Livro de Registro das Formas de Expressão, Livro de Registro dos Lugares²¹⁹. Pela amplitude, mantém-se aberta a todas as possibilidades que pode encontrar a cultura nacional de se manifestar, já que este instrumento jurídico leva em consideração a “natureza dinâmica e processual desses bens”.²²⁰

²¹⁵ FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da *pedra e cal*: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 69.

²¹⁶ FILHO, Carlos Frederico Marés de Souza. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: EU/Porto Alegre, 1999, p. 55.

²¹⁷ SANT'ANNA, Márcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 52.

²¹⁸ Idem, p. 54.

²¹⁹ BRASIL. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 4 de agosto de 2000, art. 1º, § 1º.

²²⁰ SANT'ANNA, Márcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003, p. 54.

Frisa-se ainda que os custos de proteção de um bem cultural de natureza imaterial é bem inferior do que a defesa por meio do tombamento²²¹. Enquanto a defesa do bem imóvel exige a sua restauração e guarda constante para que não seja deteriorado, o bem cultural imaterial depende de estudos que indiquem a sua origem, o seu registro e acompanhamento contínuo para se analisar as influências que se dão com o passar do tempo.

Enfocando-se o objetivo do nosso trabalho, deve-se conferir a importância à tecnologia naval amazônica, levando-se em consideração que é característica cultural fundamental para a região. Produto da atuação do homem amazônico na região, a embarcação de madeira evoluiu com as necessidades da sociedade e hoje chega a participar quase que imprescindivelmente do cotidiano da população da região.

A embarcação de madeira é característica cultural marcante da região amazônica e, por conseguinte, definidora da sociedade brasileira, sendo passível de ser reconhecida como Patrimônio Cultural do Brasil.

CONCLUSÕES

A navegação na Amazônia é uma temática complexa, visto que essa região possui características únicas com respeito a sua hidrografia, clima, fauna e flora que suscitam do navegante local conhecimentos sobre suas especificidades, que, quando não consideradas, não permitem um “andar sobre águas” coroado de êxitos. Entendemos que a Administração responsável sobre a navegação deve levar em conta as características da região, valorizando mais a construção das embarcações em madeira do que as de metal.

²²¹ OLIVEN, Ruben George. Patrimônio Intangível: considerações iniciais. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (org). Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.

Nossa pesquisa teve como objetivo a análise e compreensão da problemática amazônica de navegação fluvial em barcos de madeira como Patrimônio Cultural Imaterial. A tecnologia de navegação produzida na região pode ser entendida como conhecimento tradicional originado a partir do relacionamento do homem amazônico com o meio em que vive. Ao identificarmos o que é patrimônio cultural na sua distinção material e imaterial, chegamos à conclusão de que a tecnologia naval amazônica é sim uma tecnologia única e necessária de ser protegida juridicamente.

Ao analisarmos a relação fundamental que o homem amazônico possui com as águas, foi possível aprofundarmos ainda mais as definições acerca do patrimônio cultural bem como suas concepções. Desse modo, entende-se que é necessária a proteção do Patrimônio Cultural Imaterial estabelecido nas embarcações em madeira, levando em consideração as possibilidades de proteção.

Quando da discussão sobre Globalização e tecnologia naval, discutimos sobre as influências e intercâmbios que conduziram à construção de embarcações na região, sobre a relação que o homem amazônico criou com o seu principal meio de transporte, e as atuais pressões da globalização econômica. Ainda, nesse capítulo, discute-se a relação entre as diferenças entre as tecnologias navais na Amazônia e a questão da sua regulação.

Analisando a possibilidade de se transformar as tecnologias atuais em madeira que estão presentes em prol de estruturas mais seguras para a navegação fluvial, confirmamos que existe interesse da Universidade Federal do Amazonas em tal assunto. Em conjunto com várias outras instituições, ao pesquisar sobre uma embarcação que combina as duas matérias-primas, de modo a adaptar tanto as características regionais exigidas pelos rios, quanto as preocupações com a segurança, elas futuramente nos apresentarão modelos que possivelmente serão adotados.

Os objetivos englobaram a discussão sobre a importância da proteção da embarcação de madeira como patrimônio cultural na região Amazônia. Considerou-se, como de fundamental importância, o estudo dos saberes, ciências e tecnologias gerais, ou seja, os processos de conhecimento da navegação na Amazônia. Acerca das definições jurídicas sobre Patrimônio Cultural, procuramos nos ater às formas que o Direito nos permite para a proteção de tal tipo de patrimônio.

A compreensão das definições relacionadas ao Patrimônio Cultural Imaterial e sua relação com a tecnologia naval regional foi também objeto do nosso estudo, assim como a discussão sobre os processos de Globalização Econômica e Cultural, quando do entendimento das influências de tais processos na forma de construção das embarcações da Amazônia. Por fim, a identidade amazônica lembrada pelas características culturais presentes nos barcos encerra o conjunto de temáticas abordadas no trabalho.

Respondendo aos questionamentos e aos objetivos do trabalho, chegamos à algumas conclusões e reflexões:

No capítulo I, analisando as teorias que definem o conhecimento, percebemos que existe no panorama regional a navegação amazônica como valor que se relaciona à identidade de toda uma região. Cheia de perspectivas próprias e características naturais, a região sempre se apresentou como um desafio às distâncias. Tal desafio dificilmente vai ser suplantado por qualquer meio de transporte que não a embarcação por um diferencial simples, seus custos e sua adaptação à região. Portanto entende-se a tecnologia naval amazônica como conhecimento tradicional e conseqüentemente patrimônio cultural imaterial brasileiro.

No capítulo II, percebemos que o homem amazônico, ao se adaptar as características naturais da região, desenvolveu um meio de transporte que se amoldou

perfeitamente às suas necessidades. A embarcação amazônica, inicialmente construída em um pequeno porte, evoluiu para transportar, hoje, uma grande quantidade de mercadorias e pessoas. Tal evolução adaptando inicialmente a estrutura de engenharia do barco a vapor para a construção em madeira, fixou e confirmou a engenhosidade do homem amazônico.

Entendendo a tecnologia naval amazônica como patrimônio cultural brasileiro, buscou-se analisar a forma de proteção jurídica que poderia envolver este patrimônio. Diversas formas foram apresentadas, incluindo os campos administrativo e judicial, contudo a forma que mais se adapta à proteção deste tipo de bem cultural é o registro, instituído pelo Decreto 3.551/2000.

A adaptação da madeira ao transporte fluvial de grande porte deve ser reconhecida como uma tecnologia própria da região. Apesar de encontrarmos embarcações de madeira em todos os estados costeiros e em muitos que possuem grandes bacias hidrográficas, é na região amazônica, que se encontra a embarcação como principal meio de transporte de pessoas ou mercadorias para todas as partes dos estados amazônicos.

Nos estados costeiros, as embarcações dos pescadores como jangadas ou traineiras são de pequeno porte e não visam principalmente ao transporte de pessoas ou mercadorias. Na região amazônica, a relação que o homem possui com a embarcação de madeira está presente em todos os aspectos da sua vida. Imensos barcos que chegam a transportar mais de setecentos passageiros circulam entre as principais cidades da região, e além desses milhares de outros barcos de pesca, transporte de animais, pessoas, mercadorias, serviços, de todos os tamanhos circulam como numa grande cidade circulam os carros.

Embora para o Direito a definição de Patrimônio Cultural seja bastante ampla, ressaltamos que tal amplitude se amolda à idéia que se procura com o presente trabalho, ou

seja, é bem complementar já que permite englobar um universo de possibilidades como nos mostra a cultura local. Ao se definir tal patrimônio, encaixamos perfeitamente a idéia de que a tecnologia de construção de embarcações em madeira, muito adaptada às características dos nossos rios, desenvolveu-se de modo a ser encontrada nesta região.

A partir da definição do Patrimônio Cultural, envolvemos também as formas de sua proteção. Procuramos definir como pode a população direta ou indiretamente proteger o seu arcabouço cultural, seja de forma administrativa, seja judicial. A necessidade de proteção de tal patrimônio está justificada na característica fundamental de ser parte da nossa evolução a embarcação de madeira. A adaptação do homem amazônico está refletida nos seus modos de viver e fazer.

Indo além nas definições que englobam o Patrimônio Cultural, abordamos as características da materialidade e imaterialidade. Discutimos as características que compõem a materialidade das embarcações, seu formato específico relacionado estritamente à região, seus rios e particularidades físico-químicas das suas águas. A imaterialidade, sendo a característica que envolve a identificação do amazônida com o barco, o faz de forma a caracterizar a região em que vive, já que a presença de toda uma cultura envolvendo a relação homem com as águas é característica.

Ao analisarmos os processos de globalização, compreendemos que suas influências nos campos econômico e cultural se fazem presentes, pois se entende que é a partir das influências deles que surgiu a norma editada pelo SNPH. A influência econômica pode ter surgido em função dos estaleiros ou importadores da matéria-prima metálica, que não é produzida no estado. A influência cultural é um resultado do interesse econômico, já que a mudança na matéria-prima, acaso fosse permitida para as embarcações de linha, definiria uma nova perspectiva para uma área hoje bem estabelecida e estruturada.

Tal temática envolve a identificação com a região por que sempre passa o amazônida, já que sua relação é de dependência com os rios. A identificação passa pelo componente cultural de vida que possui quando observa os rios. A necessidade de transporte e de comunicação está sempre ligada aos rios, como se observa da medição das distâncias, em horas de diferentes formas, de acordo com o tipo de embarcação que se usa.

Perpassando todos os pontos apresentados, imagina-se perfeitamente possível o registro da embarcação de madeira amazônica como Patrimônio Cultural da região. Toda a sua característica única, seu desenvolvimento de acordo com as necessidades da sociedade, usos e expressões podem ser abordados tanto no aspecto material, quanto imaterial. Reconhecer a importância que possui o barco de madeira para a região amazônica é perceber que a vastidão dos conhecimentos das populações amazônicas faz parte fundamentalmente do Patrimônio Cultural da sociedade brasileira.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, André Vidal de. Introdução à Sociologia da Amazônia. Manaus: Ed. Valer. 2003.

BACKER, Larry Catá. Globalização econômica e crise do Estado: um estudo em quatro perspectivas *in* SEQUÊNCIA: estudos jurídicos e políticos. Florianópolis: Fundação Boiteux, ano XXV, n 51. 2005.

BARBOSA, Walmir de Albuquerque. O regatão e suas relações de comunicação da Amazônia. São Paulo, 1980. Dissertação de Mestrado, USP, 1980.

Barcos de Madeira podem colocar o Amazonas em mercado milionário. A Crítica, Manaus, 23 de abril de 2005.

BATISTA, Djalma. O complexo da Amazônia, análise do processo de desenvolvimento. 2ª Ed. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa. 2007.

BOXER, Charles. A idade do ouro no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2000.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Decreto 3.551 de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 4 de agosto de 2000.

BRASIL. Decreto 92.489 de 24 de março de 1986. Dispõe sobre a estrutura básica do Ministério da Cultura e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 24 de março de 1986.

BRASIL. Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional In: Diário Oficial da União, Brasília, 6 de dezembro de 1937.

BRASIL. Lei 4.717 de 29 de junho de 1965. Regula a ação popular In: Diário Oficial da União, Brasília, 5 de julho de 1965.

BRASIL. Lei 7.347 de 24 de julho de 1985. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 25 de julho de 1985.

BRASIL. Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências In: Diário Oficial da União, Brasília, 12 de setembro de 1990.

CARVALHO, Carla Brum. A educação ambiental no processo de valorização cultural para a conservação do patrimônio cultural imaterial das comunidades locais. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004.

CHIZZOTTI, Antônio. Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais. São Paulo: Cortez, 2001.

DANIEL, João. Tesouro descoberto no máximo rio Amazonas, v. 1. Rio de Janeiro: Contraponto, 2004.

DANTAS, Fernando Antônio de Carvalho. Base jurídica para a proteção dos conhecimentos tradicionais. Revista CPC, São Paulo, v.1, n.2, p.80-95, maio-outubro. 2006.

DERANI, Cristiane. Direito Econômico Ambiental. São Paulo: Max Limonad, 1997.

DERANI, Cristiane. Patrimônio cultural. Curso de Mestrado em Direito Ambiental – Universidade do Estado do Amazonas, jun/2002. (notas de aula) *apud* TEIXEIRA, Heloysa Simonetti. Patrimônio cultural – o tombamento como instrumento de preservação. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004.

DERANI, Cristiane. Patrimônio genético e conhecimento tradicional associado: considerações jurídicas sobre seu acesso. In, LIMA, André. (org.). O direito para o Brasil socioambiental. Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 2002.

FEITOZA, Paulo Fernando de Britto. A responsabilidade objetiva na proteção do patrimônio cultural. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004.

FILHO, Carlos Frederico Marés de Souza. Bens Culturais e Proteção Jurídica. Porto Alegre: EU/Porto Alegre, 1999.

FONSECA, Ozório José de Menezes. Amazônia: olhar o passado, entender o presente, pensar o futuro. Hiléia: Revista de Direito Ambiental da Amazônia, Manaus, v. 4, n. 4, 87-146, janeiro-junho 2005.

FORNET-BETANOURT, Raúl. Interacción y asimetría entre las culturas en el contexto de la globalización. In: FORNET-BETANOURT, Raúl. Culturas y Poder. Bilbao: Desclée de Brouwer, S.A., 2003.

GASPARINI, Diógenes. Direito Administrativo. São Paulo: Saraiva, 2005.

GEERTZ, Clifford. A interpretação das Culturas. Rio de Janeiro: Koogan, 1988.

GRINOVER, Ada Pelegrini et. al. Código brasileiro de defesa do consumidor: comentado pelos autores do anteprojeto. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

HALL, Stuart. A Questão da Identidade Cultural In: ARANTES, Antônio Augusto. Textos Didáticos. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1995.

HOBBSAWN, Eric J. O novo século: entrevista a Antonio Polito. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Patrimônio Imaterial: O registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: IPHAN, 2000.

JAPIASSÚ, H. Introdução às Ciências Humanas: análise de Epistemologia Histórica. São Paulo: Ed. Betros & Betros, 1994.

JOSÉ DE SÁ, Alcindo. Regionalização brasileira, cultura, identidade: algumas reflexões *in* Regionalização e Análise Regional, perspectivas e abordagens contemporâneas. Editora Universitária, UFPE, 2006.

LARAIA, Roque de Barros. Cultura: um conceito antropológico. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2000.

LESSA, Ricardo. Amazônia: as raízes da destruição. São Paulo: Atual, 1991.

LÉVI-STRAUSS, C. As Estruturas Elementares do Parentesco, São Paulo: Vozes Brasileiro, 1976.

_____. O pensamento selvagem. Tradução: Tânia Pellegrini - Campinas: Papirus, 1989.

MACHADO, Paulo Affonso. Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Ed. Malheiros. 2004.

MILARÉ, Edis. Direito do Ambiente. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2004.

MIRRA, Álvaro Luiz Valery. Ação Civil Pública e a reparação do dano ao meio ambiente. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2002.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. O Regatão (Notícia Histórica). Manaus: Ed. Sérgio Cardoso & Cia LTDA, 1958.

SAHLINS, Marshall, O “pessimismo sentimental” e a experiência etnográfica: porque a cultura não é um “objeto” em via de extinção (Parte I) In: MANA, Estudos de Antropologia Social, vol. 3, n. 1, Abril 1997 p. 41-43.

SANT'ANNA, Márcia. A face imperial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (orgs.) Memória do Patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. História Econômica da Amazônia: 1800-1920. São Paulo: T.A. Queiroz. 1980.

SILVA, José Afonso da. Ordenação constitucional da cultura. São Paulo: Malheiros, 2001.

SILVA, Marilene Corrêa da. O Paiz do Amazonas. Manaus: Editora Valer, 2004.

SOUSA SANTOS, Boaventura de. A Gramática do Tempo: para uma nova cultura política. São Paulo: Cortez, 2006.

_____. La Globalización Del Derecho: los nuevos caminos de la regulación y la emancipación. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1998.

_____. Para um novo senso comum: a ciência, o direito e a política na transição paradigmática. São Paulo: Cortez, 2002.

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

_____. Semear Outras Soluções: os caminhos da biodiversidade e dos conhecimentos rivais. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

TEIXEIRA, Heloysa Simonetti. Patrimônio cultural – o tombamento como instrumento de preservação. Manaus (AM): UEA, 2004. Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental, PPGDA, UEA – Universidade do Estado do Amazonas, 2004.

LÉVI-STRAUSS, C. O pensamento selvagem. Tradução: Tânia Pellegrini - Campinas: Papirus, 1989.

TOCANTINS, Leandro. O Rio comanda a vida. Manaus: Editora Valer/Edições Governo do Estado, 2000.

UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2006. I Relatório Parcial.

UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. III Relatório Parcial.

UFAM. Projeto THECNA: Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia. Manaus: UFAM, 2007. IV Relatório Parcial.

UNESCO, Convenção para a Proteção da Diversidade das Expressões Culturais. Paris: UNESCO, 2005.

UNESCO. Convenção para a Proteção do Patrimônio Natural e Cultural Mundial. Paris: UNESCO, 1972.

UNESCO. Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial. Paris: UNESCO, 2003.

<<http://agenciact.mct.gov.br/index.php/content/view/44031.html>> Acessado em 03 de julho de 2007.

<<http://pab.desenvolvimento.gov.br/TEMPLATE.ASP?ID=Apresentacao>> Acessado em 17 de julho de 2007.

<<http://portal.mec.gov.br/index.php?option=content&task=view&id=2510&FlagNoticias=1&Itemid=2633>> Acessado em 03 de julho de 2007.

<<http://www.abnt.org.br>> Acessado em 20 de julho de 2007.

<<http://www.ahsfra.gov.br/impacto.htm>> Acessado em 12 de julho de 2007.

<<http://www.cefetsp.br/edu/eso/globalizacao/consenso.html>> Acessado em 15 de julho de 2007.

<<http://www.cid.harvard.edu/cidtrade/issues/washington.html>> Acessado em 15 de julho de 2007.

<<http://www.cnfcp.com.br/tesouro/cnfcp.html>> Acessado em 25 de julho de 2007.

<<http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas/atlas/2006/aquaviario.asp>> Acessado em 23 de abril de 2007.

<<http://www.cultura.gov.br/documentos/Artesanato.pdf>> Acessado em 17 de julho de 2007.

<<http://www.fsmt.org.co/DocPdf/BoaventuradeSousaSantos-OFuturoDoForumSocialMundial OTrabalhoDaTradu%E7%E3o.pdf>> Acessado em 15 de julho de 2007.

<http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D15659/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfigures.pdf> Acessado em 02 de julho de 2007.

<<http://www.mar.mil.br/9dn/OM/Amazon.htm>> Acesso em 02 de janeiro de 2007.

<<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/index.php>> Acessado em 01/07/07.

<http://www.portal.sebrae.com.br/integra_noticia?noticia=6029553> Acessado em 03 de julho de 2007.

<www.mar.mil.br/dhn/bhmn/download/cap-40.pdf> Acesso em 01 de julho de 2007.

<<http://br.geocities.com/madsonpardo/ms/artigos/msa02.htm>> Acessado em 25 de agosto de 2007.