



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO

RENÃ MARGALHO SILVA

NAVEGAÇÃO TRADICIONAL DOS RIBEIRINHOS: uma abordagem sobre a
necessidade de compatibilização das normas de segurança da navegação com os direitos das
comunidades tradicionais na Amazônia.

Belém-PA
2024

RENÃ MARGALHO SILVA

NAVEGAÇÃO TRADICIONAL DOS RIBEIRINHOS: uma abordagem sobre a necessidade de compatibilização das normas de segurança da navegação com os direitos das comunidades tradicionais na Amazônia.

Tese de Doutorado apresentada ao Programa do Programa de Pós-graduação em Direito, Instituto de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Pará (PPGD/UFPA), como requisito para obtenção do título de Doutor em Direito.

Linha de Pesquisa: Direitos Humanos e Meio Ambiente.
Orientador: Prof. Dr. José Heder Benatti.

Belém-PA
2024

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

S586n Silva, Renã Margalho.
Navegação tradicional dos ribeirinhos : uma abordagem sobre a
necessidade de compatibilização das normas de segurança da
navegação com os direitos das comunidades tradicionais na
Amazônia. / Renã Margalho Silva. — 2024.
210 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. José Heder Benatti
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de
Ciências Jurídicas, Programa de Pós-Graduação em Direito, Belém,
2024.

1. Amazônia; Navegação; Comunidades Tradicionais;
Ribeirinhos; Quilombolas.. I. Título.

CDD 340

RENÃ MARGALHO SILVA

NAVEGAÇÃO TRADICIONAL DOS RIBEIRINHOS: uma abordagem sobre a necessidade de compatibilização das normas de segurança da navegação com os direitos das comunidades tradicionais na Amazônia.

Tese de Doutorado apresentada ao Programa do Programa de Pós-graduação em Direito, Instituto de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Pará (PPGD/UFPA), como requisito para obtenção do título de Doutor em Direito.

Linha de Pesquisa: Direitos Humanos e Meio Ambiente.

Data de aprovação: ____ / ____ / ____

Banca Examinadora:

Prof. Dr. José Heder Benatti
(Orientador - ICJ/PPGD/UFPA)

Prof^a. Dr^a. Sandra Suely Moreira Lurine Guimarães
(Avaliadora - ICJ/PPGD/UFPA)

Prof^a. Dra. Eliane C. P. Moreira Folhes
(Avaliadora - ICJ/PPGD/UFPA)

Prof^a. Dra. Eliane M. Octaviano Martins
(Avaliadora - PPGD/UNIFIEO)

Prof^a. Dra. Luciana Costa da Fonseca
(Avaliadora - PPGD/CESUPA)

Ao Quilombo Bom Remédío, a Vila do
Pirizinho e as comunidades tradicionais
ribeirinhas da Região Amazônica.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha mais profunda gratidão ao Professor Dr. José Heder Benatti, que foi muito mais do que um orientador ao longo dessa jornada. Com sabedoria, paciência e amizade, atuou como um verdadeiro conselheiro, guru e até advogado quando necessário, guiando-me com precisão e humanidade em todos os desafios enfrentados durante este percurso. Agradeço por ser uma presença constante e uma referência que levarei para a vida.

A minha esposa, Leydiane Costa Braga Margalho, dedico um agradecimento especial por todo o apoio incondicional e força nos momentos mais difíceis. Sua presença e incentivo foram fundamentais para a realização deste trabalho.

Sou eternamente grato aos meus pais, Ronaldo Gerson dos Santos Silva e Genilda do Socorro Margalho Silva, por absolutamente tudo na minha vida. Cada conquista é reflexo do amor, dedicação e dos valores que me transmitiram. Ao meu irmão, Gabriel Margalho Silva, que se revela cada vez mais como um exemplo de pessoa, profissional e pai de família, meu sincero reconhecimento e admiração.

Aos meus tios e avós, que sempre acreditaram em mim e ofereceram suporte emocional e incentivo ao longo de todo o caminho.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Pará (PPGD/UFPA) pelos ensinamentos que enriqueceram minha formação acadêmica e profissional.

Ao Professor Breno Baia, coordenador do PPGD/UFPA, meu agradecimento por segurar a mão da turma de doutorado de 2020, com muita sensibilidade e dedicação, apoiando o pleito de mudança do nosso prazo ordinário e compreendendo os desafios enfrentados pela nossa turma durante o percurso acadêmico.

Sou profundamente grato, também, aos professores avaliadores, que aceitaram gentilmente o convite para participar desse momento tão importante, contribuindo de forma significativa com sugestões e reflexões que enriqueceram esta pesquisa.

Ao quilombo Bom Remédio, expressei meu sincero agradecimento pelas lideranças que me acolheram e possibilitaram a realização deste estudo, fornecendo dados valiosos e compartilhando suas experiências. Em especial, agradeço ao Vanilson, ao Sr. Vadico e à Dona Kátia por me acolherem e abrigarem durante a pesquisa de campo.

À família Costa e Ramos, da Vila do Pirizinho, meus sinceros agradecimentos. Em especial, à minha sogra, Célia Maria da Paixão Costa, e aos seis irmãos, Roberto e Cilda, que ofereceram transporte e hospedagem durante a realização do estudo, proporcionando-me um

ambiente acolhedor e colaborativo.

Agradeço também à Marinha do Brasil e ao Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), especialmente ao ex-comandante Josué, que auxiliou de todas as formas possíveis para o deferimento da licença, viabilizando a execução desta pesquisa.

Por fim, ao PPGD/UFPA, sou grato pela oportunidade de desenvolver este estudo, cercado por professores de altíssimo nível acadêmico, e por proporcionar um ambiente que estimula a produção científica e a reflexão crítica.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

“Amar e mudar as coisas me interessa mais”.
(Belchior)

“É justo que muito custe o que muito vale”.
(Santa Teresa D'Ávila)

RESUMO

A navegação tradicional dos ribeirinhos possui multidimensões, vinculando-se a outros direitos humanos. As normas de navegação impõe padrões incompatíveis com a realidade sociocultural dessas comunidades, criando um sistema estanque em relação aos direitos humanos dessas comunidades. O presente estudo responde o problema de pesquisa “quais os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica?”. O objetivo geral é identificar os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica. Nos objetivos específicos, buscamos: 1 - demonstrar a importância cultural do uso da navegação, no contexto ribeirinho; 2 - explicar como é organizado o sistema regulatório e normativo relacionado a segurança da navegação; 3 - identificar os anseios dos ribeirinhos relacionados ao direito de navegação e pressupostos que vinculam as normas e políticas públicas relacionadas ao tema. Enquanto método de pesquisa, foi empregado o estudo de caso, utilizando o método de abordagem indutivo e o método de análise qualitativo, por meio do emprego de multitécnicas, que incluem pesquisa de campo, entrevistas semiestruturadas, grupos focais vivenciais e observação direta intensiva assimétrica não-participante, de modo a mitigar os riscos e aumentar a confiabilidade dos dados obtidos, aliados a levantamentos documentais e bibliográficos. Como recorte espacial, optamos pela Comunidade Quilombola Bom Remédio, localizada nas ilhas do Município de Abaetetuba e pela Vila do Pirizinho, localizada no Município de Limoeiro do Ajuru, todas no Estado do Pará. Dividimos a tese em quatro seções primárias, além da introdução e conclusão. Os principais resultados da pesquisa foram: 1 – a incomunicabilidade e incompatibilidade das normas de segurança da navegação com os direitos humanos das comunidades ribeirinhas; 2 – o reconhecimento institucional local da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental da essencialidade da navegação ribeirinha; 3 – o anseio das comunidades ribeirinhas por uma presença educativa e estruturante da Marinha do Brasil nas comunidades; 4 – a necessidade de adequação das normas da navegação por parte da Marinha do Brasil, observando os contornos estabelecidos pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, em especial o direito de participação dessas comunidades, de modo torná-la compatível com o contexto ribeirinho da Região Amazônica; 5 – a necessidade de categorização da navegação ribeirinha, com observância de sua essencialidade, multifuncionalidade e dinamicidade; e 6 - a criação de estratégias que possibilitem uma maior

presença da Marinha do Brasil, de forma estruturante e educativa, tende a fomentar um sentimento colaborativo na comunidade, que impacta na ampliação de ações de conscientização, possibilitando benefícios recíprocos, que melhoram a vida do ribeirinho e tornam mais eficiente o cumprimento da função institucional da Marinha. A presente pesquisa foi autorizada pelo Comitê de Ética em Pesquisa, por meio do parecer consubstanciado nº 6.021.900.

Palavras-chaves: Amazônia; Navegação; Comunidades Tradicionais; Ribeirinhos.

ABSTRACT

Traditional navigation among riverine communities has multidimensional aspects, linking it to other human rights. Navigation regulations impose standards incompatible with the sociocultural reality of these communities, creating a disconnected system from their human rights. This study addresses the research question: “What principles should guide the development and implementation of navigation regulations to promote waterway traffic safety while respecting the traditional way of life of riverine communities in the Amazon region?” The general objective is to identify the principles that should guide the creation and implementation of navigation regulations to ensure a safe waterway traffic and respect the traditional lifestyle of Amazonian riverine communities. The specific objectives are: 1 - to demonstrate the cultural importance of navigation in the riverine context; 2 - to explain the organization of the regulatory and normative system related to navigation safety; 3 - to identify the aspirations of riverine communities regarding the right to navigation and the principles connecting the norms and public policies on the subject. The research employed a case study methodology, based on an inductive approach and qualitative analysis, supported by multiple techniques, including field research, semi-structured interviews, experiential focus groups, and intensive non-participant asymmetric direct observation, to mitigate risks and enhance the reliability of the data collected. These were complemented by documentary and bibliographic surveys. The spatial scope included the Bom Remédio Quilombola Community, located on the islands of the Abaetetuba municipality, and the Vila do Pirizinho, in the municipality of Limoeiro do Ajuru, both in Brazil’s state Pará. The thesis is divided into four primary sections, in addition to the introduction and conclusion. The main research results are: 1 - the lack of communication and incompatibility between navigation safety regulations and the human rights of riverine communities; 2 - the recognition by the Eastern Amazon Port Authority of the essential nature of riverine navigation; 3 - the aspirations of riverine communities for an educational and structuring presence of the Brazilian Navy within these communities; 4 - the need for the Brazilian Navy to adapt navigation regulations, respecting the framework established by the International Labour Organization's Convention 169, particularly the right of these communities to participate, making the regulations compatible with the Amazonian riverine context; 5 - the necessity of categorizing riverine navigation, considering its essentiality, multifunctionality, and dynamism; and 6 - the creation of strategies to enhance the presence of the Brazilian Navy in a structuring and educational role, fostering a collaborative sentiment in the community, expanding awareness actions, and enabling reciprocal benefits that

improve the lives of riverine inhabitants while making the Navy's institutional functions more efficient. This research was authorized by the Research Ethics Committee under substantiated report no. 6.021.900.

Keywords: Amazon; Navigation; Traditional Communities; Riverine People.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1 – Localização e percurso dos locais pesquisados, em relação à Belém.	29
Mapa 2 – Localização da Comunidade Quilombola do Bom Remédio.	30
Mapa 3 – Potenciais conflitos entre grandes projetos e as comunidades das ilhas de Abaetetuba	31
Mapa 4 – Localização da Vila do Pirizinho.	32
Foto 1 – Residência do Sr. Valdil Cavalheiro e da Sra. Katia dos Santos.	39
Foto 2 – Igreja Nossa Senhora do Bom Remédio.	40
Foto 3 – Estrutura de pontes que interligam as casas da Vila do Pirizinho.	43
Foto 4 – Cascos amarrados na frente de uma casa, no Quilombo Bom Remédio.	59
Foto 5 – Pesca utilizando o casco, no Quilombo Bom Remédio.	60
Foto 6 – Casco com adaptação para rabudo, na Vila do Pirizinho.	60
Foto 7 – Rabeta coberta ou de passageiro, na Vila do Pirizinho.	61
Foto 8 – Rabeta com motor de centro e sistema de leme por corda, transportando uma família, no Quilombo Bom Remédio.	62
Foto 9 – Rabeta com motor de centro, na Vila do Pirizinho.	63
Foto 10 – Rabeta com rabudo e rabecasco com rabudo, no Quilombo Bom Remédio.	64
Foto 11 – Voadeira de madeira, com motor de popa, na Vila do Pirizinho.	65
Foto 12 – Voadeira de alumínio, com motor de voadeira, na Vila do Pirizinho.	66
Foto 13 – Bote, utilizado para a pesca, localizado no Quilombo Bom Remédio.	67
Foto 14 – Barco de pesca, com escrita própria de pintores ribeirinhos abridores de letra, localizado no Quilombo Bom Remédio.	68
Foto 15 – Barco especializado no transporte de carga, com tábuas moveis no convés.	69
Foto 16 – Criança ribeirinha utilizando o remo para auxiliar na atracação da rabeta com rabudo, na Vila do Pirizinho.	71
Foto 17 – Rabudo de 15 HP da Honda, acoplado em uma rabecasco, no Quilombo Bom Remédio.	72
Foto 20 – Rabeta, com motor de centro e sistema de leme, ligado ao volante, próximo ao Quilombo Bom Remédio.	75
Foto 21 – Barco de pesca, utilizado para comercializar gelo nas ilhas de Abaetetuba, com sistema de leme operado diretamente na corda.	76
Foto 22 – Joma, a primeira embarcação com propulsão a operar na região da Ilha do Pirizinho.	79

Foto 23 – Criança de 5 anos brincando com o remo na rabeta amarrada, no Quilombo Bom Remédio.	80
Foto 24 – Criança de 7 anos brincando com o seu casco e remo em tamanho reduzido, na Vila do Pirizinho.	80
Foto 25 – Criança de 12 anos conduzindo um rabecasco com rabudo, acompanhada pelo tio, no Quilombo Bom Remédio.	81
Foto 26 – Pai indo ao mercado com sua filha, na Vila do Pirizinho.	82
Foto 27 – Fruteiro atracado para vender seus produtos, na Vila do Pirizinho.	84
Foto 28 – Barco, na Vila do Pirizinho, transportando tijolos.	85
Foto 29 – Bote com sinalização de rede, no Quilombo Bom Remédio.	86
Foto 30 – Local de construção de cascos, venda de madeira e tijolos, na Vila do Pirizinho. ...	86
Foto 31 – Embarcações ribeirinhas fundeadas/atracadas no Igarapé da Areia e um comboio de barças passando ao fundo.	89
Mapa 5 – Território marítimo brasileiro (Amazônia Azul).	102
Mapa 6 – Capitânicas dos Portos e Capitânicas Fluviais, no Brasil.	106
Foto 32 – Placa produzida em escola da comunidade ribeirinha Nossa Senhora de Nazaré, em Abaetetuba.	165
Foto 33 – Lancha em alta velocidade, ultrapassando uma rabeta, sendo conduzida por uma criança, assistida pelo pai, nas proximidades do Quilombo Bom Remédio.	166
Foto 34 – Barco sendo conduzido por uma pessoa que estava bebendo, nas proximidades da Vila do Pirizinho.	168
Foto 35 – rabeta com motor MWM X10 de 6 cilindros, com 240 HP, nas proximidades do Quilombo Bom Remédio.	169
Foto 36 – Rabeta de transporte, com cargas na parte superior, atracada na cidade de Abaetetuba.	170
Foto 37 – Barco de pesca, utilizado para comercialização de gelo, com excesso de peso, no Quilombo Bom Remédio.	171
Foto 38 – Embarcação de apoio da Marinha do Brasil, no Rio Paramajó, em Abaetetuba.	177
Foto 39 – Escola ribeirinha localizada na Comunidade Nossa Senhora de Nazaré, no Rio Caripetuba, nas ilhas de Abaetetuba.	178
Foto 40 – Campanha promovida por educadores de escolas ribeirinhas, em parceria com crianças, jovens e lideranças locais, nas ilhas de Abaetetuba.	178
Foto 41 – Militares da MB e lideranças e membros de comunidades ribeirinhas, no PSNA promovido pela CPAOR, nas comunidades próximas ao Rio Paramajó, nas ilhas de	

Abaetetuba, em setembro de 2024. 180

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Convenções Internacionais da IMO que o Brasil é signatário.....	97
Quadro 2 – Normas da Autoridade Marítima.	104
Quadro 3 – Grupos de aquaviários com as respectivas habilitações.	114
Quadro 4 - 1º grupo de aquaviários – Marítimos.	117
Quadro 5 - 2º grupo de aquaviários – Fluviários.	119
Quadro 6 - 3º grupo de aquaviários – Pescadores.	121
Quadro 7 – Habilitação, competência e requisitos para os Amadores.	123
Quadro 8 – Classificação de embarcações de navegação interior.....	127
Quadro 9 – Documentos exigíveis para a regularização de embarcações de navegação interior, com exceção das sujeitas a certificação.	129
Quadro 10 – exigência e dispensa de Certificados Nacionais, para embarcações de navegação interior.	131
Quadro 11 - Comparativo entre a Convenção 169 da OIT e o Decreto 6.040/2007	150
Quadro 12 – Equivalência das embarcações ribeirinhas ao previsto em norma e seu processo de regularização e exigência de habilitação.	157
Quadro 13 – Documentos e equipamentos de segurança exigidos para cada tipo de embarcação ribeirinha.	160

LISTA DE SIGLAS

1OM	Primeiro Oficial de Máquinas
1ON	Primeiro Oficial de Náutica
2OM	Segundo Oficial de Máquinas
2ON	Segundo Oficial de Náutica
AB	Arqueação Bruta
ACOM	Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Máquinas
ACON	Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Náutica
AG	Agências
ANTAQ	Agência Nacional dos Transportes Aquaviários
APAQ-CDM	Curso de Aperfeiçoamento de Aquaviários - Máquinas
APAQ-CTF	Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários - Máquinas
APAQ-CTR	Curso de Aperfeiçoamento para Contramestre
APAQ-MFL	Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários Módulo Específico para Fluviários - Seção de Convés
APAQ-PPI	Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários Módulo Específico para Pescadores
APMA	Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas
APNT	Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica
APP	Aprendiz de Motorista
ARA	Arrais-Amador
ART	Anotação de Responsabilidade Técnica
ASMF	Curso de Acesso a Supervisor Maquinista Motorista Fluvial
ASOM	Curso de Adaptação para Oficiais de Máquinas
ASON	Curso de Adaptação para Oficiais de Náutica
BSADE	Boletim Simplificado de Atualização de Embarcações
CAAQ	Curso de Adaptação para Aquaviários
CAAQ-CDM	Curso de Adaptação para Aquaviários - Máquinas
CAAQ-CTF	Curso de Adaptação para Aquaviários
CAAQ-CTR	Curso de Adaptação para Aquaviários - Módulo Específico para Marítimos - Seção de Convés
CAAQ-ELT	Curso de Adaptação para Aquaviários, com concentração em Eletricidade
CAAQ-MFL	Curso de Adaptação para Aquaviários - Módulo Específico para Fluviários - Seção de Convés
CAAQ-PPI	Curso de Adaptação para Aquaviários - módulo específico para Pescadores
CADH	Convenção Americana sobre Direitos Humanos
CCB	Capitão de Cabotagem
CEP	Comitê de Ética em Pesquisa
CEP	Comitê de Ética em Pesquisa
CESUPA	Centro Universitário do Estado do Pará
CFAQ	Curso de Formação de Aquaviários
CFAQ-CMP	Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 3
CFAQ-MAC/MAM	Curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro auxiliar de Convés e Marinheiro Auxiliar de Máquinas
CFAQ-MAF/MMA	Curso de Formação de Aquaviários Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés/Máquinas
CFAQ-MFC	Curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro Fluvial de Convés

CFAQ-MFM	Curso de Formação de Aquaviários
CFAQ-MOC	Curso de Formação de Aquaviários
CFAQ-MOM	Curso de Formação de Aquaviários para Moço de Máquinas
CFAQ-POP1	Curso de Formação de Aquaviários - Pescador Profissional - Nível 1
CFAQ-MOP1	Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 1
CFAQ-POP2	Curso de Formação de Aquaviários - Pescador Profissional - Nível 2
CFAQ-POP2/MOP2	Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 2
CFAQ-PQP	Curso de Formação de Aquaviários - Pescador Profissional Especializado - Nível 3
CFL	Capitão Fluvial
CIABA	Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar
CIABA	Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar
CIAGA	Centro de Instrução Almirante Graça Aranha
CIR	Caderneta de Inscrição e Registro
CLC	Capitão de Longo (CLC)
CMD	Condutor de Máquinas
CMF	Contramestre Fluvial
CMP	Aprendiz de Pesca (APP)
CMP	Condutor Motorista de Pesca
CNA	Certificado Nacional de Arqueação
CNBL	Certificado Nacional de Borda Livre
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar
CP	Capitanias dos Portos
CPA	Capitão-Amador
CPAOR	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental
CPI	Contramestre de Pesca na Navegação Interior
CRA	Certificado de Registro de Armador
CSN	Certificado de Segurança da Navegação
CNS	Conselho Nacional de Saúde
CTF	Condutor Maquinista Motorista Fluvial
CTR	Contramestre
CTS	Cartão de Tripulação de Segurança
DL	Delegacias
DPC	Diretoria dos Portos e Costas
DPEM	Seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga
DUDH	Declaração Universal dos Direitos Humanos
EACF	Curso Especial de Acesso a Capitão Fluvial
EC1	Embarcações classe 1
EC2	Embarcações classe 2
EFOMM	Escola de Formação da Marinha Mercante
ELT	Eletricista
EPM	Ensino Profissional Marítimo
GRU	Guia de Recolhimento da União
HP	Horse-Power
IA	Inteligência Artificial
IAFN	Inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação
IMO	Organização Marítima Internacional
LC	Licença de Construção
LCEC	Licença de Construção para Embarcações já Construídas

LESTA	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MAC	Marinheiro Auxiliar de Convés
MAF	Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés
MAM	Marinheiro Auxiliar de Máquinas
MAS	Mestre-Amador
MB	Marinha do Brasil
MCB	Mestre de Cabotagem
MFC	Marinheiro Fluvial de Convés
MFL	Mestre Fluvial
MFM	Marinheiro Fluvial de Máquinas
MGE	Mergulhador que opera com Ar Comprimido
MGP	Mergulhador que opera com Mistura Gasosa Artificial
MMA	Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas
mn	milhas náuticas
MNC	Marinheiro de Convés
MNM	Marinheiro de Máquinas
MOC	Moço de Convés
MOM	Moço de Máquinas
MOP	Motorista de Pesca
MT	Mar Territorial
MTA	Motonauta
MTA-E	Motonauta Especial
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
NPCF	Normas de Procedimentos Operacionais das Capitânicas Fluviais
NPCP	Normas de Procedimentos Operacionais das Capitânicas dos Portos
OC	Órgão Central
OE	Órgãos de Execução
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OM	Organização Militar
ONU	Organização das Nações Unidas
OSM	Oficial Superior de Máquinas
PAP	Patrão de Pesca de Alto-Mar
PC	Plataforma Continental
PEP	Pescador Profissional Especializado
PFL	Piloto Fluvial
PIDCP	Pacto Internacional sobre Direitos Cíveis e Políticos
PIDESC	Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais
PIM	Período de Instrução no Mar
PNC	Plano Nacional de Cultura
POP	Pescador Profissional
PPGD/UFPA	Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Pará
PPI	Patrão de Pesca na Navegação Interior
PRP	Praticantes de Práticos
PRPM	Provisão de Registro de Propriedade Marítima
PRT	Práticos
PSNA	Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Oriental
REB	Registro Especial Brasileiro
SUF	Supervisor Maquinista-Motorista Fluvial
TCLE	Termos de Consentimento/Assentimento Livre e Esclarecido

TIE	Título de Inscrição de Embarcação
TIE	Título de inscrição de embarcação
TIEM	Título de Inscrição de Embarcação Miúda
TM	Tribunal Marítimo
UEPA	Universidade do Estado do Pará
UFAC	Universidade Federal do Acre
UFAM	Universidade Federal do Amazonas
UFG	Universidade Federal de Goiás
UFNT	Universidade Federal do Norte do Tocantins
UFOPA	Universidade Federal do Oeste do Pará
UFPA	Universidade Federal do Pará
UFRA	Universidade Federal Rural da Amazônia
UFRR	Universidade Federal de Roraima
UFT	Universidade Federal do Tocantins
UNB	Universidade de Brasília
UNIFAP	Universidade Federal do Amapá
UNIFESSP	Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
UNIR	Universidade Federal de Rondônia
UNISANTOS	Universidade Católica de Santos
UNIVALI	Universidade do Vale do Itajaí
USP	Universidade de São Paulo
VLA	Veleiro
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	21
2	PERCURSOMETODOLÓGICO	27
2.1	Delimitação do sujeito de pesquisa	27
2.2	Estudo de caso	28
2.2.1	Escolha Do Quilombo Bom Remédio.....	30
2.2.2	Escolha da Vila do Pirizinho.....	32
2.3	Métodos de abordagem e de análise	33
2.3.1	Multitécnicas Qualitativas.....	35
2.3.2	Realização da pesquisa de campo no Quilombo Bom Remédio	38
2.3.3	Realização da pesquisa de campo na Vila do Pirizinho	41
2.4	Levantamento documental e bibliográfico	44
2.5	Utilização de inteligência artificial.	45
2.6	Incompletudes da pesquisa	46
2.7	Diretrizes éticas, avaliação, controle e transparência da pesquisa	46
3	A NAVEGAÇÃO NO CONTEXTO RIBEIRINHO	48
3.1	Os contornos do termo “ribeirinho”	48
3.1.1	O “Ser” Ribeirinho	48
3.1.2	O Ribeirinho, o rio como território tradicional e o barco e a navegação como práticas do ser, viver e dos conhecimentos tradicionais.....	51
3.2	A navegação tradicional dos ribeirinhos	57
3.2.1	Arquitetura, denominação e utilização das embarcações e a dinâmica de modificação da navegação no Quilombo Bom Remédio e a Vila do Pirizinho.	58
4	SISTEMA NORMATIVO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO	91
4.1	Regulação, controle e fiscalização das normas de navegação	93
4.1.1	Regulação Internacional da Navegação	94
4.1.2	Regulação Nacional da Navegação	101
4.1.2.1	Modelos de navegação e sua forma de controle e fiscalização, no Brasil.	106
4.2	Certificação dos aquaviários e amadores, no Brasil	110
4.2.1	O ensino profissional marítimo, a certificação dos aquaviários e dos amadores brasileiros.....	112
4.2.2	Requisitos e competências das habilitações do 1º, 2º e 3º grupos de aquaviários e amadores	115
4.3	A certificação/classificação de embarcações no Brasil	124

5	ANÁLISE CRÍTICA DA “ESTANQUEIDADE” DAS NORMAS DE NAVEGAÇÃO EM FACE DOS DIREITOS DOS RIBEIRINHOS.....	133
5.1	A proteção jurídica das comunidades tradicionais ribeirinhas	134
5.1.1	O giro decolonial e a proteção internacional dos povos indígenas e tribais	135
5.1.2	Proteção jurídica nacional das comunidades tradicionais ribeirinhas	143
5.2	O tratamento da navegação e das embarcações ribeirinhas por parte da Marinha do Brasil, os anseios e pressupostos a serem observados.....	152
5.2.1	A navegação ribeirinha e o seu tratamento pelas Normas da Autoridade Marítima e pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental	152
5.2.2	Riscos da navegação ribeirinha.....	164
5.3	Expectativa dos ribeirinhos em face da autoridade marítima e os pressupostos a serem observados para a elaboração e execução de normas da navegação, adequadas ao contexto dos ribeirinhos amazônicos	173
6	CONCLUSÃO.....	187
	REFERÊNCIAS	193
	APÊNDICES	203
	ANEXOS	2045

1 INTRODUÇÃO

Nacionalmente, a navegação é regulada pelo Poder Legislativo e por órgãos intervenientes, em especial a Autoridade Marítima, representada pelo comando da Marinha do Brasil, que exerce sua função por meio de delegação às Organizações Militares da Marinha, subordinadas ao seu comando. Tais normas devem, necessariamente, ser compatíveis com as normas internacionais.¹

Na Amazônia, em face das especificidades geográficas, com o maior potencial hidroviário nacional, a navegação assume um papel de destaque, em especial no Estado do Pará, de tal modo que, em 1844, o então presidente da Província do Pará, Manoel Velozzo, ressaltou que a navegação era o único meio possível de ligar aldeias, vilas e cidades da região (Moraes, 2007). Chermont (1868 *apud* Moraes, 2007, p. 32) destacou, no século XIX, que “toda força e futuro desta Província do Pará está na navegação fluvial”.

A primeira escola de formação de marítimos da América Latina, inaugurada em 1892, teve como sede a Cidade de Belém, capital do Estado do Pará (Brasil, s/a). Atualmente, Belém do Pará exerce um importante papel nacional no Ensino Profissional Marítimo, consolidando-se como o segundo maior polo nacional de formação de aquaviários, ficando atrás somente da Cidade do Rio de Janeiro.

A Região Norte possui um protagonismo nacional relacionado a navegação, concentrando aproximadamente 74% de toda a movimentação nacional de carga, por águas interiores (Brasil, 2022). Todavia, a perspectiva econômica é uma, das várias análises possíveis sobre a relevância regional da navegação. Moraes (2003) ressalta que a navegação, na Região Amazônica, é a mais importante do Brasil, pois corresponde a única alternativa de acesso a várias localidades que margeiam os rios. Silva (2019) destaca a navegação, no contexto das comunidades ribeirinhas da Amazônia, como um direito cultural em si e como uma forma necessária de acesso a outros direitos humanos.

Diante de todo o exposto, em um contexto de internacionalização da regulação da navegação e de sua importância econômica, pode surgir o questionamento do porquê pesquisar a navegação ribeirinha.

Para compreender de forma adequada a importância da navegação, no contexto das comunidades ribeirinhas, outras perguntas devem preceder tal questionamento. A quem denominamos de ribeirinho? Qual sua relação com os rios? Por que a navegação é importante

¹ Serão tratados como sinônimos, no presente trabalho, termos como Autoridade Marítima e Marinha do Brasil.

no contexto ribeirinho?

Ribeirinho é a designação dada a uma identidade sociopolítica, com padrões organizacionais, de produção e gestão de recursos naturais (Lira; Chaves, 2016), reconhecidos expressamente por meio do art. 4º, §2º, inciso XXV do Decreto 8.750/2016, que instituiu o Conselho Nacional dos Povos e Comunidades Tradicionais.

Ademais, não pretendemos, neste trabalho, utilizar o termo ribeirinho para designar uma categoria sociopolítica. Acreditamos que outros povos e comunidades culturalmente diferenciadas, dependendo da dinâmica cultural e do local que exercem sua territorialidade, atribuem ao rio e a navegação uma importância sociocultural equivalente – mas não idênticas entre si – a dos ribeirinhos em sentido estrito.

Propomos então, utilizar o termo ribeirinho como designação genérica, para indicar múltiplas categorias sociopolíticas que possuam, em sua dinâmica cultural, uma relação necessária e multidimensional com o rio, com as embarcações e com a navegação, vinculadas ao direito de ser, de viver, a liberdade, ao ir e vir e a outros direitos. Portanto, nessa acepção do termo, indígenas, quilombolas, ribeirinhos em sentido estrito e outras categorias sociopolíticas poderiam ser designadas como ribeirinhas, desde que possuíssem as relações socioambientais descritas. Nos aprofundaremos mais sobre o assunto na subseção 3.1 da presente tese.

Ribeirinho, portanto, são comunidades tradicionais que possuem uma relação simbiótica com o meio ambiente (Romagnoli, 2016), em especial com o rio, que deriva de um processo adaptativo das múltiplas utilizações dos recursos disponíveis, que tem, nos cursos d'água, nas marés, nas correntes e as chuvas, como fatores que influenciam diretamente sua vida. (Witkoski, 2007).

Os cascos, casquetas, rabetas e barcos de pesca de madeira, utilizados comumente por comunidades tradicionais locais, coabitam com comboios de navegação interior, grandes embarcações de transporte de passageiros, embarcações de pesca em escala industrial e navios de cabotagem e longo curso. As embarcações tradicionais, construídas por carpinteiros navais com base no conhecimento tradicional, em certos casos, incorporam algumas características próprias de embarcações mercantes, em especial de sinalizações de segurança no casco, como o disco de Plimsoll, a linha d'água de projeto, luzes de segurança, apito, além de alguns modos de individualização adotados em âmbito internacional, como a adoção de um nome², da

² Os nomes das embarcações são, em alguns casos, escritos pelos próprios pintores, ou pelos chamados “abridores de letras”, que também são pintores, mas especializado na arte de pintar escritos com letras decorativas, que agregam valor estético e artístico a embarcação ribeirinha, repercutindo, inclusive, no seu preço. Cada pintor abridor tem um estilo próprio. Essa forma de arte é um desdobramento dos conhecimentos tradicionais oriundos da carpintaria naval de algumas comunidades ribeirinhas. (Martins, 2017).

bandeira, das luzes de segurança com as cores verde e encarnado (vermelho), situadas respectivamente a boreste (direita) e a bombordo (esquerda) e a propulsão (Silva, 2019).

No caso da Marinha Mercante, a navegação se mantém e se modifica de acordo com as necessidades da economia local, nacional e global. Já no contexto ribeirinho ela se mantém e se modifica de forma endógena e exógena, moldando-se as necessidades de vida e dinâmicas sociais.

A navegação, na Amazônia, transcende a sua função econômica e ganha, prioritariamente, um escopo sociocultural de fundamentalidade, que se liga a vida, a alimentação, a saúde, a religiosidade, a territorialidade, ao comércio, ao lazer, a educação, entre outros aspectos. Nas comunidades ribeirinhas, o fator econômico é apenas um, dos muitos ligados a navegação, que, por fim, integram o modo de vida dessas comunidades. Portanto, para os ribeirinhos amazônicos, a navegação é um direito em si, como desdobramento de direitos socioculturais, e um elemento necessário para o exercício de outros direitos humanos. (Silva, 2019)

Entre os anos de 2017 e 2019, pesquisamos, a nível de mestrado, como as normas de segurança da navegação tratam a navegação dos ribeirinhos da Ilha do Capim. No referido estudo, verificou-se que “[...] as normas brasileiras de segurança da navegação não contemplam as multidimensões da navegação ribeirinha, sendo incompatíveis com a realidade sociocultural da Região Amazônica e potencialmente violadoras dos direitos humanos dessas comunidades”. (Silva, 2019, p. 9)

Notou-se, na referida pesquisa de mestrado, dentre outros aspectos, que: 1 - há cursos itinerantes, de curta duração, que habilita aquaviários a comandar embarcações de até 10 toneladas de arqueação bruta (AB), disponibilizado de modo inadequado e em quantidade insuficiente; 2 - a habilitação ofertada com a aprovação no referido curso, não habilita o ribeirinho para pilotar todas as embarcações que fazem parte do seu contexto cultura; 3 - existe o risco de enrijecimento da fiscalização, por parte da Autoridade Marítima, o que pode acarretar a proibição de grande parte da navegação dessas comunidades, derivando em graves violações de direitos humanos.

Observou-se ainda que as normas de navegação, no Brasil, são elaboradas e interpretadas como um sistema estanque e geral, desconsiderando as normas de direitos humanos de proteção a povos e comunidades culturalmente diferenciados. De igual modo, normas mais específicas, que tratam sobre direitos de comunidades tradicionais, não incorporam a navegação, de forma expressa, como um elemento essencial e, tampouco a Marinha do Brasil como um Órgão integrante do planejamento e execução de políticas

relacionadas a essas comunidades. Por conseguinte, os direitos previstos na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), sobre povos indígenas e tribais, na Constituição Federal e no Decreto 6.040/2007, que instituiu a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais e outras normas que versam sobre a temática, não são levadas em consideração pelo Poder Público, portanto, não há nenhuma forma de participação dessas comunidades na elaboração e execução dessas normas, tampouco no planejamento e execução da política de cursos vinculados ao Sistema de Ensino Profissional Marítimo.

Foi constatado, na referida pesquisa, que a Autoridade Marítima considera a navegação ribeirinha, em boa parte de suas dimensões, como irregular. A presente tese amplia e dá continuidade ao estudo, no sentido de estabelecer os pressupostos para a elaboração e implementação de normas capazes de promover a segurança da navegação e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos amazônicos.

Pelo exposto, o problema de pesquisa que se pretende responder com a presente investigação científica é: “quais os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica?”

Como objetivo geral, a presente pesquisa visa identificar os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica.

Já como objetivos específicos, buscamos: 1 - demonstrar a importância cultural do uso da navegação, no contexto ribeirinho; 2 - explicar como é organizado o sistema regulatório e normativo relacionado a segurança da navegação; 3 - identificar os anseios dos ribeirinhos relacionados ao direito de navegação e pressupostos que vinculam as normas e políticas públicas relacionadas ao tema.

A importância do estudo em questão é a contribuição progressiva e especializada para a compreensão da navegação ribeirinha, em suas múltiplas dimensões e interfaces com outros direitos humanos, bem como o incentivo a novos estudos que versem sobre a navegação de comunidades tradicionais, de modo estimular o Poder Público, em especial a Autoridade Marítima brasileira, a adequar suas normas, atos de fiscalização e políticas públicas, observando o contexto regional multicultural da Amazônia.

A motivação pessoal deste trabalho apresenta dois eixos fundamentais: a nossa trajetória profissional de 12 anos na área do Direito Marítimo; a continuidade da pesquisa

iniciada no Mestrado, relacionada à navegação de comunidades tradicionais, com o viés técnico, voltado a evidenciar uma incompatibilidade das normas existentes com a realidade regional; e questões da vida familiar. O autor, desde 2014, é professor efetivo de Direito Marítimo, nos cursos de nível superior, do Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar, vinculado a Marinha do Brasil, com pesquisas relacionadas a navegação amazônica, a segurança da navegação e a interface entre Direito Marítimo e Direitos Humanos, somado a sua naturalidade, por ser nascido em Belém, capital paraense, inserida na Região Amazônica, e ser filho de mãe abaetetubense e genro de sogra ribeirinha, nascida na Vila Pirizinho, no Município de Limoeiro do Ajuru.

A navegação, como um direito em si e um meio necessário para o usufruto de outros direitos humanos, no contexto ribeirinho, torna esse trabalho inserido na linha de pesquisa de Direitos Humanos e Meio Ambiente, posto que trata da temática, sob um enfoque do socioambientalismo e dos direitos humanos.

Como metodologia utilizaremos o método de abordagem indutivo, por meio de estudo no caso no Quilombo Bom Remédio, no município de Abaetetuba, e da Vila do Pirizinho, no Município de Limoeiro do Ajuru, com análise qualitativa, por meio de multitécnicas, que envolveram a realização de grupo focal, entrevistas semiestruturadas e observação direta intensiva assimétrica não-participante, além dos levantamentos documentais e bibliográfico.

Por necessidade de explicações e descrições detalhadas das escolhas e do percurso metodológico, optamos por separar a primeira seção do presente trabalho para expor todos os esclarecimentos necessários, pois, caso contrário, a presente introdução seria demasiadamente longa e não sistemática.

A presente tese está dividida em 4 seções, além da introdução e conclusão. Na segunda seção, fundamentaremos e descreveremos o percurso metodológico da pesquisa, com as devidas fundamentações e motivações das escolhas de abordagem, análise, técnicas utilizadas e recorte espacial e escolha do sujeito de pesquisa, com as descrições de como o estudo foi realizado, as diretrizes éticas que foram aplicadas, indicando as limitações e incompletudes do mesmo.

Posteriormente, na terceira seção, intitulada “Navegação no Contexto Ribeirinho” abordaremos como o rio, as embarcações e navegação se inserem na vida do ribeirinho, descrevendo os contornos do termo ribeirinho, os tipos de embarcações, de propulsão utilizada, além das semelhanças e diferenças entre os locais pesquisados.

Na quarta seção, intitulada “Sistema Normativo de Segurança da Navegação” faremos uma sistematização de como funciona a regulação da navegação em âmbito internacional e

nacional, fazendo apontamentos sobre as principais diretrizes e aprofundando na certificação dos aquaviários e amadores e seu rol de competência.

Por fim, na última seção, com o título “Análise Crítica da ‘Estanqueidade’ das Normas de Navegação em Face dos Direitos dos Ribeirinhos”, explicaremos como a navegação ribeirinha é tratada pelas normas de navegação e pela Organização Militar da Marinha do Brasil responsável pela fiscalização da navegação das áreas pesquisadas, demonstrando o que os ribeirinhos anseiam em relação a Autoridade Marítima e a segurança da navegação, fazendo apontamentos do rol protetivo de direito dessas comunidades e os parâmetros que ser observados para a elaboração de uma norma e a execução de uma política de educação e fiscalização que promovam a segurança da navegação e respeitem os direitos consuetudinários dessas comunidades.

Os principais resultados da pesquisa foram: 1 – a incomunicabilidade e incompatibilidade das normas de segurança da navegação com os direitos humanos das comunidades ribeirinhas; 2 – o reconhecimento institucional local da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental da essencialidade da navegação ribeirinha; 3 – o anseio das comunidades ribeirinhas por uma presença educativa e estruturante da Marinha do Brasil nas comunidades; 4 – a necessidade de adequação das normas da navegação por parte da Marinha do Brasil, observando os contornos estabelecidos pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, em especial o direito de participação dessas comunidades, de modo torná-la compatível com o contexto ribeirinho da Região Amazônica; 5 – a necessidade de categorização da navegação ribeirinha, com observância de sua essencialidade, multifuncionalidade e dinamicidade; e 6 - a criação de estratégias que possibilitem uma maior presença da Marinha do Brasil, de forma estruturante e educativa, tende a fomentar um sentimento colaborativo na comunidade, que impacta na ampliação de ações de conscientização, possibilitando benefícios recíprocos, que melhoram a vida do ribeirinho e tornam mais eficiente o cumprimento da função institucional da Marinha. A pesquisa presente foi submetida e autorizada pelo Comitê de Ética em Pesquisa, por meio do parecer consubstanciado nº 6.021.900.

2 PERCURSO METODOLÓGICO

Optamos por pontuar e explicar as escolhas metodológicas e as técnicas de pesquisa utilizadas em uma seção separada, de modo a descrever, além das opções, motivações e fundamentações teóricas, os percalços enfrentados, as pretensões iniciais que mostraram inviáveis e o detalhamento da pesquisa de campo.

O presente trabalho consiste em uma pesquisa exploratória, na qual utilizamos o método de abordagem indutivo e o método de análise qualitativo, por meio do emprego de multitécnicas de pesquisa, que incluem entrevistas semiestruturadas, grupos focais vivenciais e observação direta intensiva assimétrica, não-participante, de modo a promover o aumento da confiabilidade da interpretação e do noao percurso analítico, tornando-se possível a “[...] objetivação de um tipo de conhecimento que tem como matéria prima opiniões, crenças, valores, representações, relações e ações humanas e sociais sob a perspectiva dos atores em intersubjetividade” (Minayo, 2012, p. 625), aliado aos levantamentos documentais e bibliográficos.

A delimitação do sujeito de pesquisa, do recorte espacial, da escolha dos métodos e técnicas de pesquisas, com suas respectivas motivações, será melhor explicado nas subseções que seguem.

Ressaltamos que a presente pesquisa pertence a escola de pensamentos decoloniais (Ballestrin, 2012). A pretensão do presente estudo não é ensinar a importância da navegação ribeirinha aos ribeirinhos, posto que tais sujeitos a conhecem muito melhor que nós poderíamos compreender através de estudos e pesquisas, mas sim “[...] agir no domínio hegemônico da academia, onde a ideia de natureza como algo fora dos seres humanos foi consolidada e persiste. Descolonizar o conhecimento consiste exatamente nesse tipo de pesquisa”. (Mignolo, 2017, p. 5)

2.1 Delimitação do sujeito de pesquisa

Diante da natureza do trabalho, que envolve embarcações e navegação como elementos simbólicos, inseridos no modo tradicional de viver de algumas comunidades tradicionais, optamos por restringir a pesquisa aos ribeirinhos amazônicos, posto que, de acordo com Witkoski (2007, p. 190) “a terra, a floresta e a água participam de modo decisivo da forma como esses agentes sociais procuram ter plenitude de vida”. De forma complementar e convergente,

Castro (1998) ressalta que os cursos d'água são fundamentais para o modo tradicional de vida ribeirinho, constituindo-se também como um espaço cultural e, portanto, estão inseridos como parte da noção de território dessas comunidades.

Todavia, ressaltamos que trataremos os ribeirinhos de forma ampliada, como um conjunto de comunidades tradicionais que mantem com o rio uma relação cultural indissociável e não em sentido estrito, referindo-se a uma categoria específica.

O ribeirinho em sentido estrito, refere-se a uma identidade sociopolítica, individual e coletiva, de autorreconhecimento mútuo entre o grupo e o sujeito, que se reconhecem como comunidade ribeirinha e como um(a) ribeirinho(a), respectivamente.

O ribeirinho em sentido amplo, refere-se a uma designação genérica, para diversas identidades de grupos e sujeitos culturalmente diferenciados, que abarcam várias designações sociopolíticas, como quilombolas, ribeirinhos em sentido estrito, dentre outras, que envolvem o autorreconhecimento coletivo e individual como tal, que tem seu modo de vida vinculado a dinâmica do rio.

O ponto indispensável para a caracterização do ribeirinho, seja em sentido estrito, seja em sentido amplo, é a relação socioambiental necessária e indispensável do grupo e do sujeito com o rio. O tema será abordado com a devida profundidade na subseção 3.1.1 e 3.1.2, onde trataremos do “ser ribeirinho” e sua relação com o rio e com o barco.

Adotamos, portanto, o sentido amplo, para designar como ribeirinhos os povos e comunidades tradicionais, que tenham o rio como um meio essencial e indispensável para a manutenção do seu modo tradicional de viver, o que pode incluir comunidades quilombolas, comunidades ribeirinhas em sentido estrito, dentre outras.

2.2 Estudo de caso

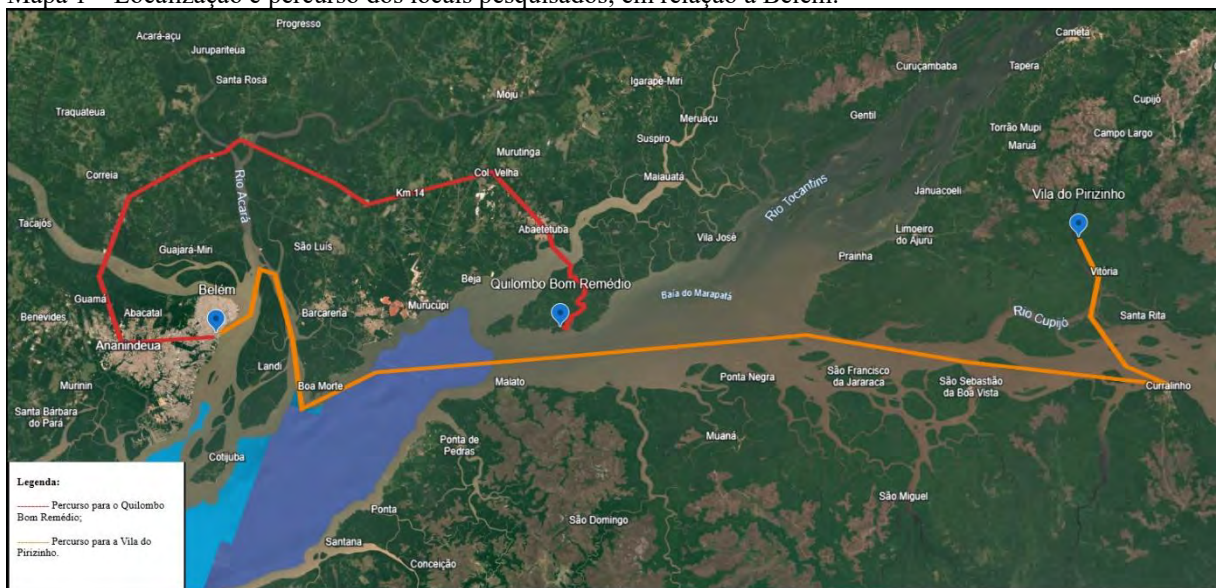
O estudo de caso foi realizado por meio de pesquisa de campo, que ocorreu em duas comunidades tradicionais: na Comunidade Quilombola Bom Remédio, localizada no Município de Abaetetuba; e na Comunidade Ribeirinha da Vila do Pirizinho, localizado no Município de Limoeiro do Ajuru, todas no Estado do Pará.

Inicialmente, os fatores que motivaram a escolha dos respectivos locais foi a percepção de viabilidade de entrada nas comunidades e apoio logístico para o transporte, a possível diferença de contexto cultural, os diferentes níveis de conflitos e diferentes distâncias entre a sede da Capitania dos Portos com jurisdição local, que repercute em diferentes graus de

intervenção e um impacto nos costumes e conhecimentos relacionados a navegação da localidade.

Escolhemos duas localidades inseridas na área de jurisdição da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), para viabilizar a leitura de duas comunidades com realidades distintas, inseridas na área de atuação da mesma organização militar (OM), mas com distâncias distintas da sede, para investigar se o nível de intervenção se relaciona com fatores espaciais.

Mapa 1 – Localização e percurso dos locais pesquisados, em relação à Belém.



Fonte: Elaboração própria (2024).

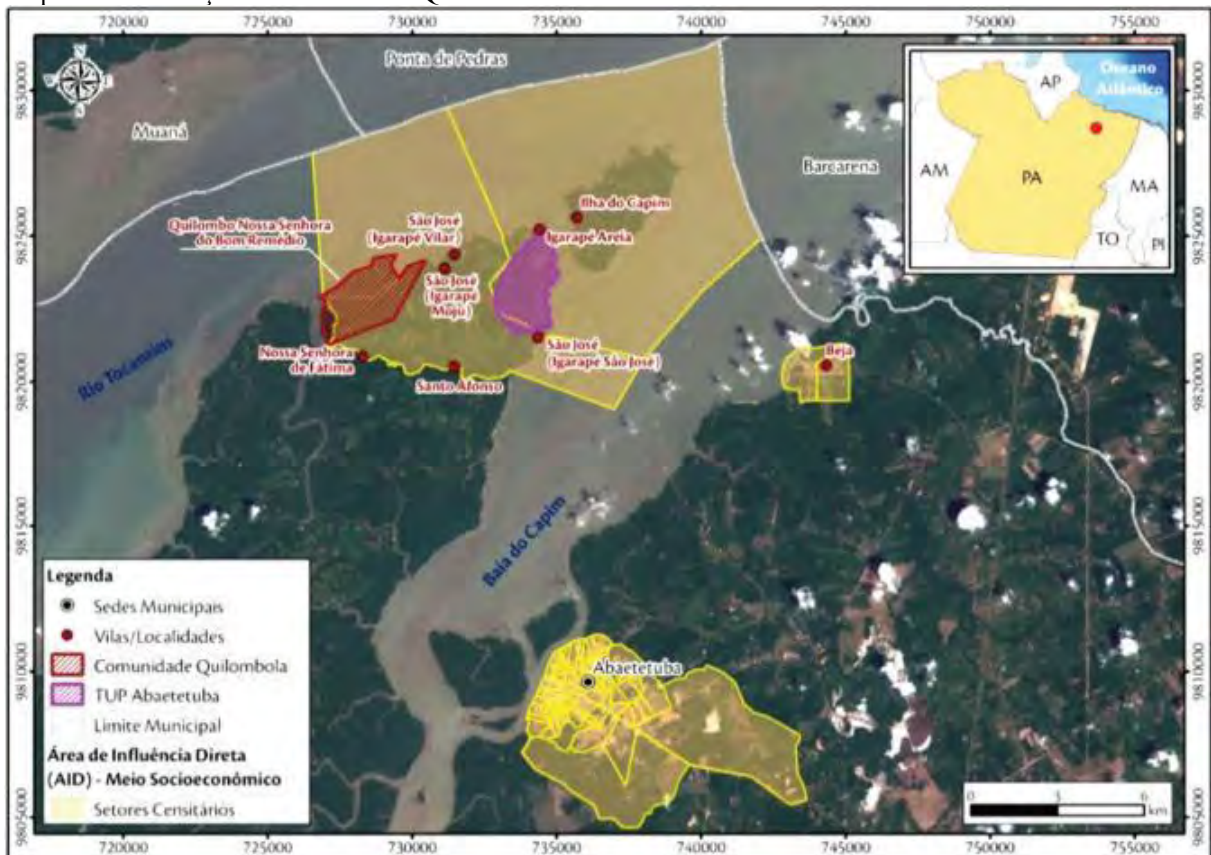
A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental é uma OM vinculada a Marinha do Brasil, integrante da área de circunscrição do 4^a Distrito Naval, sediada na cidade de Belém, responsável por fiscalizar o cumprimento das normas de navegação no seu espaço jurisdicional. A escolha foi motivada pela hipótese confirmada que a dinâmica cultural da comunidade, a proximidade com grandes centros urbanos, a intensidade da presença da Autoridade Marítima e potenciais conflitos no entorno, podem modificar a dinâmica da navegação local, como o quantitativo de embarcações inscritas e regularizadas junto a Marinha do Brasil, as características das embarcações e número de ribeirinhos habilitados dentro do padrão normativo vigente.

2.2.1 Escolha Do Quilombo Bom Remédio

As comunidades localizadas nas Ilhas de Abaetetuba estão inseridas em uma região de conflitos territoriais, com maior proximidade a Belém e ao lado de uma área muito relevante para a navegação de navios mercantes.

A Comunidade Quilombola Bom Remédio está localizada na região das ilhas de Abaetetuba, no Rio Açacu. A referida comunidade apresenta um contexto cultural próprio e está inserida em uma dinâmica de conflitos diretos com a pretensão de construção do terminal portuário no seu entorno. Os conflitos existentes fizeram que, como forma de reação, a comunidade se organizasse e articulasse movimentos de resistência. A referida comunidade já é titulada, possui protocolo de consulta prévia próprio e inclusivo, podendo abranger outras comunidades tradicionais vizinhas e/ou afetadas, e é familiarizada com pesquisas científicas e a presença de agentes externos, que sejam aceitos por deliberação comunitária.

Mapa 2 – Localização da Comunidade Quilombola do Bom Remédio.



Fonte: Protocolo Comunitário de Consulta Prévia, Livre, Informada de Consentimento e Veto do Território Quilombola Bom Remédio (2020).

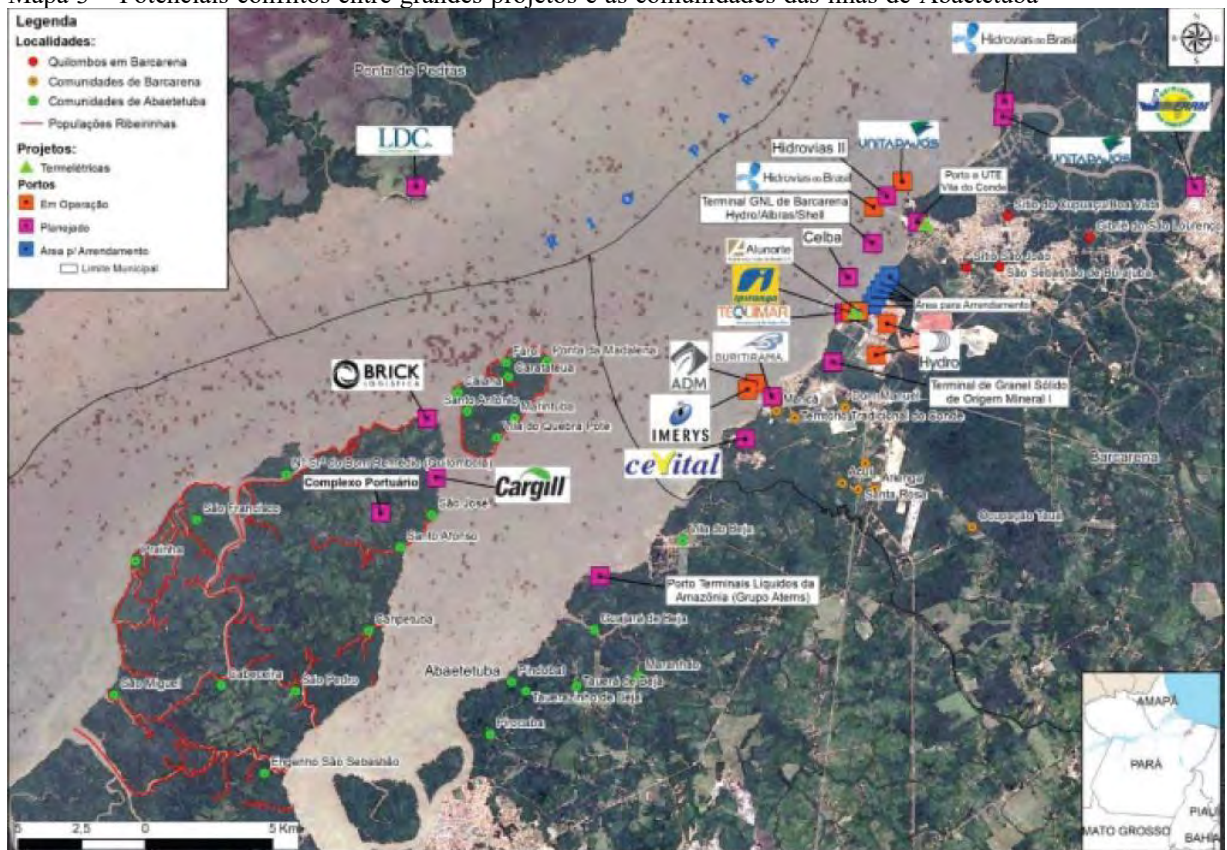
A localização do Quilombo Bom Remédio é na parte norte das ilhas de Abaetetuba em um local abrigado de ventos e correntes, porém muito próximo da Baía do Marajó, que é

uma área de intensa navegação de grandes embarcações de navegação interior, incluindo barcos de pesca, de carga e passageiro e comboios de transporte de carga formado por empurrados e diversas barças.

Além da proximidade da área de intenso tráfego de embarcações, o Quilombo Bom Remédio se avizinha com a cidade de Barcarena e com seu complexo portuário composto pelo Porto de Vila do Conde e outros 4 terminais portuários de uso privado, a uma distância aproximada de 10 km, que recebem navios classificados para realizar viagens de longo curso. (Brasil, 2024)

Apesar do conflito territorial direto com um determinado empreendimento, há uma vasta gama de conflitos potenciais com outros empreendimentos, em especial os que formam o complexo industrial de Barcarena. Notamos a quantidade de potenciais conflitos na Comunidade Quilombola do Bom Remédio, com base no mapa exposto no mapa 3.

Mapa 3 – Potenciais conflitos entre grandes projetos e as comunidades das ilhas de Abaetetuba



Fonte: Protocolo Comunitário de Consulta Prévia, Livre, Informada de Consentimento e Veto do Território Quilombola Bom Remédio (2020).

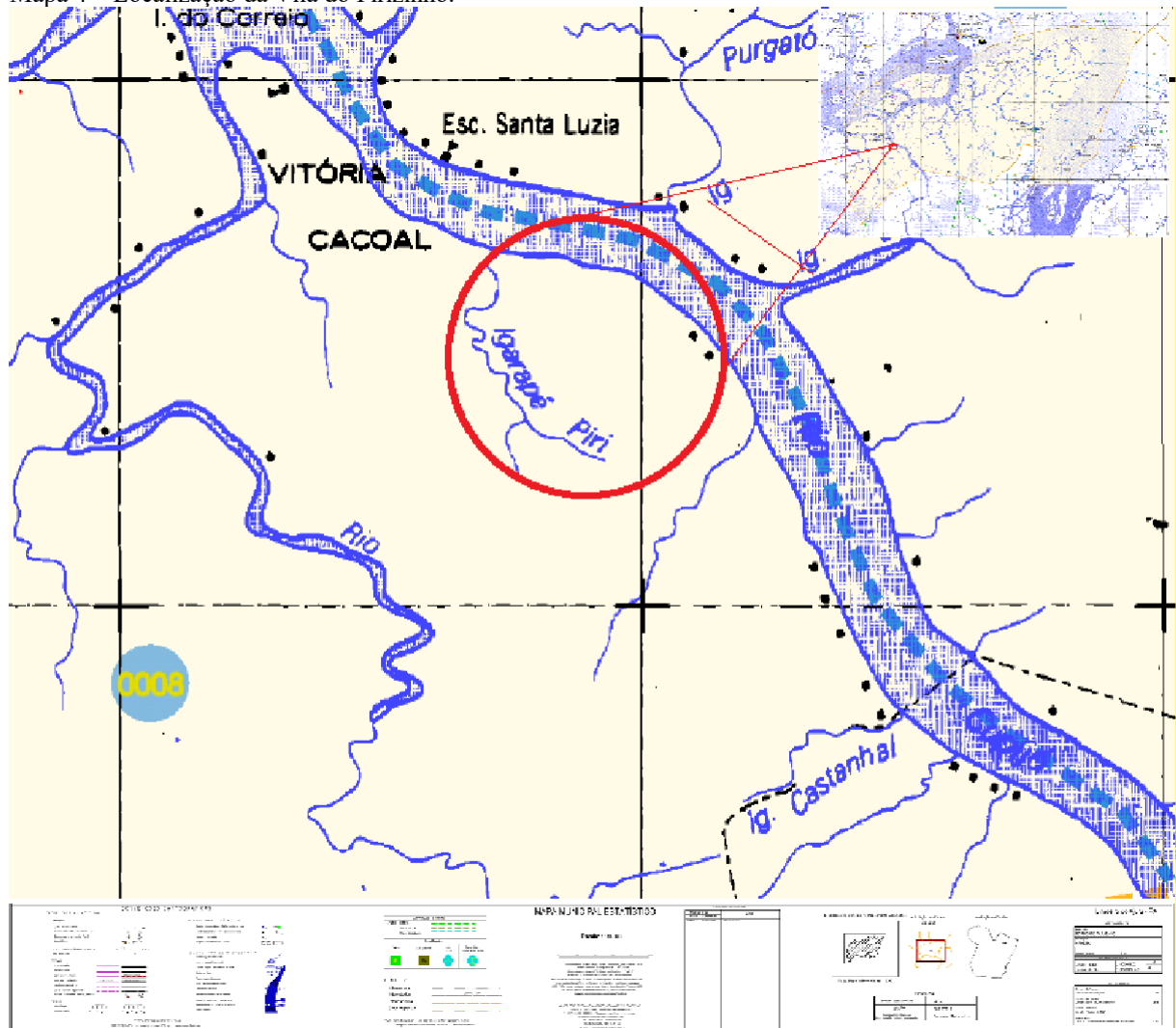
Além da tensão causada por conflitos territoriais que podem impactar diretamente na navegação, o Quilombo Bom Remédio se localiza a uma distância estimada de 65 km da capital

paraense, que sedia a CPAOR, estimando-se, por via aquaviária, um tempo de viagem de 4 a 6 horas, a depender da velocidade da embarcação e por via mista (terrestre e aquaviária), um período aproximado de 5 a 6 horas de viagem.

2.2.2 Escolha da Vila do Pirizinho

A Vila do Pirizinho integra o Município de Limoeiro do Ajuru, localizada no setor rural 08, inserida no Projeto de Assentamento Agroextrativista (PAE) Ilha Vitória, as margens do Rio Cupijó, no entorno do Igarapé Piri.

Mapa 4 – Localização da Vila do Pirizinho.



Fonte: IBGE (2010) (grifo nosso).

A Vila do Pirizinho é uma localidade tradicionalmente ocupadas por ribeirinhos com laço familiar, denominada pelos próprios moradores, que tem como referência o Igarapé do

Piri.

A referida localidade é longe de centros urbanos, inclusive da sede municipal de Limoreiro do Ajuru, que requer uma viagem de 3 a 7 horas de navegação, a depender da velocidade da embarcação. A sede municipal mais próxima é na cidade de Currálinho, a aproximadamente 30 km da Vila do Pirizinho, demandando uma navegação de 40 minutos a 2 horas, a depender da velocidade. Em relação a cidade de Belém, sede da CPAOR, o Pirizinho se localiza a uma distância aproximada de 200 quilômetros, em navegação direta. Todavia, para se chegar na localidade, comumente se utiliza grandes embarcações de linha para Currálinho e, posteriormente, pega-se carona em embarcações menores, de ribeirinhos da localidade, totalizando um percurso aproximado de 230 quilômetros, com um tempo de viagem aproximado de 14 horas.

A Vila do Pirizinho não está inserida em um local de conflitos territoriais. Não há grande empreendimento nas proximidades. Não há bases da Marinha do Brasil no entorno. A região apresenta tráfego de pequenas embarcações e, de forma não habitual, de uma grande embarcação, pertencente a um ex-morador da localidade, que possui empreendimentos e residência na localidade.

A busca por uma comunidade longe da sede da CPAOR, mas inserida em sua área de jurisdição, que não apresentasse conflitos territoriais e tampouco a interseção de tráfego com grandes embarcações, aliada ao vínculo matrimonial que possuímos com a filha de ribeirinha nascida na comunidade, atualmente domiciliada em Belém, mas com laços consanguíneo e afetivo com os atuais moradores da localidade, fez com que a Vila do Pirizinho fosse escolhida, diante do acesso facilitado e da relação de confiança com os ribeirinhos locais abalizada por uma ribeirinha, ex-moradora da localidade, pertencente a mesma família.

A Vila do Pirizinho, portanto, foi um local adequado e viável para uma análise comparativa da navegação ribeirinha em comunidades inseridas em contextos diferentes.

2.3 Métodos de abordagem e de análise

Utilizamos o método de abordagem indutivo. Portanto, partimos de dados particulares, com objetivo de gerar conclusões gerais, sobre um conteúdo mais amplo, que transcende o universo pesquisado. (Marconi; Lakatos, 2003)

Trataremos da navegação ribeirinha, com base em amostras, que serão utilizadas como referências para a futura generalização.

Ressaltamos que há limitações na generalização, relacionadas aos tipos de embarcação utilizadas nas comunidades, os sistemas propulsivos predominantes e suas referidas classificações, de acordo com a comunidade. A própria dinamicidade e variabilidade da cultura ribeirinha remete a este resultado. Portanto, esse trabalho não tem o intuito de esgotar, ou mesmo ser taxativo nos apontamentos relacionados as embarcações ribeirinhas utilizadas nas comunidades pesquisadas. A intenção é trazer para a linguagem acadêmica a riqueza e complexidade desse modelo de navegação.

De outro modo, é possível uma generalização sobre a essência dessa navegação, da sua fundamentalidade para a cultura do ribeirinho, de como ela se insere em um rol protetivo de direitos humanos, de como ela se interliga com outros direitos humanos e os pressupostos que devem ser observados na regulação e na execução de políticas públicas que afetem a navegação tradicional ribeirinha.

Foi utilizado o método de análise qualitativo, com o objetivo de compreender, de forma detalhada, a relação entre os ribeirinhos e a navegação, entendendo os valores, as crenças, as motivações, os comportamentos, as dificuldades e os anseios que norteiam essa relação.

Optamos pela análise qualitativa, posto que “[...] um fenômeno pode ser melhor compreendido no contexto em que ocorre e do qual é parte, devendo ser analisado numa perspectiva integrada”. (Godoy, 1995, p. 21)

Neves (1996, p. 1) ensina que na pesquisa qualitativa se utiliza “[...] um conjunto de diferentes técnicas interpretativas que visam a descrever e a decodificar os componentes de um sistema complexo de significados”. Busca-se entender fenômenos de acordo com a perspectivas dos sujeitos estudados, por meio do contato direto e interativo do pesquisador, com o objeto de estudo. (Neves, 1996)

Godoy (1995) divide a análise qualitativa em documental, estudo de caso e etnográfica. No primeiro caso, a pesquisa será pautada na análise de documentos que não tiveram o tratamento científico adequado. Nas pesquisas de estudo de caso, o pesquisador busca uma análise profunda de uma (ou mais) unidade, delimitando o ambiente, sujeito e/ou a situação que será objeto da pesquisa. Por fim, na análise etnográfica há uma imersão do pesquisador, que fixa sua residência e sua rotina no ambiente de pesquisa, de modo a viabilizar técnicas de observação, contato direto com os sujeitos.

Diante da impossibilidade de realização de uma pesquisa etnográfica, por motivos logísticos, financeiros, familiares, temporais e profissionais, optamos pelo estudo de caso, uma vez que, dentro do contexto de pesquisa, viabilizou-nos a alcançar os objetivos pretendidos.

Utilizamos a pesquisa de campo, por meio do estudo de caso, já delimitado

anteriormente, na Comunidade Quilombola Bom Remédio e na Vila do Pirizinho. Em relação à pesquisa de campo, foi realizado um estudo exploratório-descritivo. De modo a dar confiabilidade aos dados obtidos, utilizamos multitécnicas, que inclui entrevistas, grupos focais e observação direta.

2.3.1 Multitécnicas Qualitativas

Duarte (2003, p. 141) aponta que “[...] pesquisas de cunho qualitativo exigem a realização de entrevistas, quase sempre longas e semi-estruturadas” (sic). Optou-se, portanto, pela realização dessa modalidade de entrevistas, pois “[...] captam a subjetividade dos participantes, favorecem a intervenção dos agentes em sua realidade ou criam condições de transformar os contextos estudados” (Silva; Macêdo *et al.*, 2006, p. 247), fornecendo dados para o entendimento das relações socioambientais “[...] entre os atores sociais e o fenômeno, tendo como objetivo a compreensão detalhada das crenças, atitudes, valores e motivações, em relação aos comportamentos das pessoas em contextos específicos” (Silva; Macêdo *et al.*, 2006, p. 247).

Mais do que o dizer semântico, buscou-se captar as multidimensões contextuais do que foi dito. Optamos, desse modo, pela entrevista semiestruturada, guiada por pautas, com base nos pontos de interesse da pesquisa (Gil, 2002), possibilitando que o pesquisador se guie por um roteiro de objetivos pré-estabelecidos, mas tenha flexibilidade de conduzir a entrevista para um diálogo, possibilitando o “[...] esclarecimento de situações, atitudes e comportamentos, ou o enriquecimento do significado humano deles” (Mattos, 2005, p. 825), dando liberdade ao entrevistado de construir sua resposta, enfatizando e complementando pontos que entenda relevante, podendo, inclusive, interferir no curso da entrevista. (Laville; Dionne, 1999; Marconi; Lakatos, 2003)

Buscou-se, durante a pesquisa, que a entrevista se transformasse em um diálogo, que se consegue interpretar contextos subentendidos durante sua condução, por meio de exemplos e contextualizações, dando a liberdade ao entrevistado de ressaltar fatos, situações e valores subjetivos, que não seriam possíveis obter por meio de uma entrevista estruturada. Pretendemos, portanto, identificar o simbolismo, os valores, as práticas, as atitudes, as normas consuetudinárias e os sentimentos e ideias envolvidos no contexto do sujeito pesquisado.

As entrevistas demandaram habilidades interpessoais e de diálogo, que foi viabilizado por um eficaz planejamento de condução, com perguntas fluidas, interligadas e que se desenvolviam de forma progressiva, convergindo para o alcance do objetivo do trabalho,

possibilitando a captura de subjetividades e simbolismos dos(as) entrevistados(as), dentre outros aspectos.

Para o alcance desse resultado, utilizamos o diálogo orbital, que sua condução sempre se movimentava, ou era reconduzido para uma finalidade central, posto que, em “[...] uma entrevista, mesmo sendo uma conversação assimétrica, inclui momentos de simetria, como em um diálogo corrente, momentos às vezes importantes para seu aprofundamento ou redirecionamento” (Mattos, 2005, p. 836).

Os objetivos das entrevistas foram relacionados ao entendimento de como se deu o aprendizado da navegação, como está inserida na vida do(a) entrevistado(a), quais suas principais modificações ao longo do tempo, os simbolismos que esta possui no contexto pesquisado, quais as normas consuetudinárias que regem o tráfego de embarcações ribeirinhas, quais os principais riscos dessa navegação, como o Poder Público interfere naquele contexto, se há interesse de uma (maior) presença do Poder Públicos para regular a segurança da navegação, como deveria ocorrer essa intervenção na navegação ribeirinha e de que modo os ribeirinhos poderiam contribuir para uma navegação mais segura.

Duarte (2003, p. 141) aduz que a delimitação dos sujeitos da pesquisa que serão entrevistados “[...] assim como o seu grau de representatividade no grupo social em estudo, constituem um problema a ser imediatamente enfrentado, já que se trata do solo sobre o qual grande parte do trabalho de campo será assentado”.

Em face das realidades muito distintas de densidade populacional, estrutura de pesquisa e acesso, adotou-se estratégias diferentes para as ilhas de Abaetetuba e a Vila do Pirizinho.

Duarte (2006, p. 65) alerta que “[...] não basta ouvir fontes e fazer um relato para considerar realizada uma pesquisa válida e confiável”, devendo, o pesquisador, triangular dados, com acréscimo de fontes diversificadas de evidência. Por esse motivo, em paralelo, foram realizadas algumas entrevistas, com lideranças jovens e moradores antigos, de modo a aprofundar e testar a convergência das informações coletadas no grupo focal.

Morgan (1997) assevera que os grupos focais são uma técnica de interações de grupo, onde os participantes discutem temas e tópicos propostos pelo pesquisador. Tal técnica, de acordo com Oliveira e Freitas (1998), destaca-se nas pesquisas qualitativas, por propiciar riqueza e flexibilidade na consecução dos dados, possibilitando o ganho de espontaneidade derivado da interação dos participantes, o que normalmente não ocorre em entrevistas individuais. Os grupos focais, visto como uma entrevista em grupo, combina elementos da técnica de entrevista individual e observador participante em grupos (Oliveira; Filho; Rodrigues, 2007).

A técnica de grupos focais objetiva a coleta de informações, a partir de diálogos e debates entre os sujeitos da pesquisa, reunidos em um mesmo ambiente, durante determinado tempo, viabilizando debates, estratégias e propostas para a solução de problemas e a transformação da realidade, com base na troca de experiências sobre a questão estudada, de modo que os sujeitos da pesquisa se tornam os protagonistas, uma vez que participam da construção dos resultados da pesquisa. Desse modo, busca-se a investigação do tema, com base na lógica coletiva do grupo pesquisado, fomentando a construção de novas ideias e respostas sobre a pesquisa, aproximando seus pressupostos de uma pesquisa-ação^{3.7} (Dall'Agnol; *et al.*, 2012)

Dall'Agnol, *et al* (2012, p. 188), aponta que a interação dos sujeitos da pesquisa, promovida pela técnica de grupo focal:

[...] permite desenvolver um processo que visa a compreensão das experiências dos participantes do grupo, a partir do próprio ponto de vista deles, indo além da apreensão “do que” eles pensam mas também “do porquê” eles pensam de determinada forma, aspecto que recai na expressão de consensos e dissensos entre os participantes. (sic)

Godim (2003) subdivide os grupos focais em três tipos: exploratórios, clínicos e vivenciais. Nos grupos focais exploratórios, o foco é a produção de hipóteses, modelos e teorias. O clínico, por sua vez, parte da premissa que muitos comportamentos são desconhecidos pelo próprio participante, focando-se na descoberta de projeções, identificações, vieses e resistência a persuasão. Por fim, nos grupos focais vivenciais tem como ênfase a análise intragrupal, focando-se em possibilitar a comparação dos dados obtidos com os resultados das entrevistas individuais e orientar a prática centrada no entendimento da cultura do grupo.

Optamos, na presente pesquisa, pelos grupos focais vivenciais, pois atuaram de forma convergente com as entrevistas individuais, convalidando-as, atribuindo maior confiabilidade às informações obtidas, mitigando os riscos inerentes, como opinião individual diversa do grupo, respostas que não correspondem à realidade, motivadas por constrangimento, nervosismo, entendimento incorreto da pergunta, ou mesmo a compreensão errada, por parte do entrevistador, do que foi dito.

Utilizamos, em paralelo, a observação direta intensiva assimétrica não-participante, sem que o pesquisador se integre a comunidades estudada e sem um planejamento previamente definido, obtendo os dados com base nas experiências casuais que ocorrerão nos

³ Ressaltamos não se tem a pretensão de realizar uma pesquisa-ação, mas o presente estudo pode viabilizar que, posteriormente, opte-se pela realização de tal intervenção científica no local.

locais da pesquisa, nas entrevistas e nos grupos focais. (Marconi; Lakatos, 2003)

Em ambos os locais pesquisados, todas as técnicas descritas, relacionadas a análise qualitativa, foram empregadas, porém, com predominâncias diferentes, de acordo com a estrutura, a possibilidade e a viabilidade. utilizamos escolhas metodológicas baseadas na oportunidade. O grupo focal e as entrevistas foram gravadas por áudio, mediante a prévia autorização de todos(as) os(as) participantes.

2.3.2 Realização da pesquisa de campo no Quilombo Bom Remédio

A entrada na comunidade foi viabilizada por uma de suas lideranças jovens, de nome Vanilson Cavalheiros, que deu as primeiras orientações de como deveríamos proceder para solicitar autorização da comunidade.

Foi enviado ofício, via e-mail, para a coordenação da comunidade, contento o projeto de tese, o termo de consentimento e assentimento aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) e o parecer favorável do CEP. Em paralelo, foi enviado ao Sr. Vanilson o currículo, os artigos e outras pesquisas produzidas por nós, para avaliação a proposta do estudo e da trajetória acadêmica, com intuito de aferir a relevância e ter um indicativo se o agente externo poderia representar uma ameaça aos interesses da comunidade.

A coordenação da comunidade autorizou a realização da pesquisa no dia 28 de junho de 2023. Entre os dias 04 e 06 de julho do mesmo ano ocorreu nossa primeira visita ao Quilombo Bom Remédio, para a devida apresentação a algumas lideranças comunitárias e uma explicação mais detalhada do intuito da pesquisa.

Há embarcações de “linha”, de ribeirinhos que prestam o serviço de transporte de pessoas, chamados de freteiros, por meio de rabetas de transporte, com cobertura e capacidade de média de 30 a 50 pessoas, com horários bem definidos, que realizam o transporte de pessoas, mediante ao pagamento de passagem. Outra possibilidade é uma embarcação rápida, chamada de expresso, com capacidade média de 30 pessoas. Ambas saem das proximidades da feira da cidade de Abaetetuba. A viagem de rabeta custa R\$ 15,00, com duração de aproximadamente 3 horas para Bom Remédio, enquanto o expresso custa R\$ 20,00 e realiza o mesmo trecho em aproximadamente 1 hora e 30 minutos. Das 3 idas e 3 vindas, 4 foram por rabetas, 1 por expresso e 1 por carona em uma embarcação geleira.

Ficamos hospedados na casa Sr. Valdil Cavalheiro, conhecido como Vadico, e da Sra. Katia dos Santos, pais do Sr. Vanilson Cavalheiro, localizada as margens do Rio Açacu, no

Furo da Boa Vista.

Foto 1 – Residência do Sr. Valdil Cavalheiro e da Sra. Katia dos Santos.



Fonte: Elaboração própria (2024).

A coordenação do Bom Remédio agendou a realização das entrevistas para o dia 27 de agosto de 2023. Devido a escolha da comunidade em aproveitar um evento na igreja para reunir várias lideranças para a realização das entrevistas, optamos pela realização de grupo focal, em face da inviabilidade da entrevista individualizada.

O grupo focal ocorreu no dia agendado, no centro comunitário, localizado ao lado da Igreja da Nossa Senhora do Bom Remédio. Estiveram presentes 9 lideranças, incluindo o coordenador geral da comunidade, com duração de aproximadamente 1 hora e 10 minutos.

Foto 2 – Igreja Nossa Senhora do Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

No Quilombo Bom Remédio, devido à grande extensão geográfica, densidade populacional, falta de estrutura suficiente para visitar individualmente cada família e, principalmente, a disponibilização do tempo por parte das lideranças comunitárias, optou-se por priorizar o grupo focal.

Além dos fatos narrados, o grupo focal, composto por lideranças comunitárias que exercem função de coordenação, lideranças da pesca, lideranças jovens, lideranças de mulheres exerciam funções representativas de toda a coletividade em diferentes perspectivas, foi satisfatório ao objetivo pretendido.

Posteriormente, foram realizadas mais 3 entrevistas individuais, que convergiram integralmente com as informações coletadas no grupo focal, possibilitando o aprofundamento de algumas questões trazidas pelo grupo.

Ao todo, viajamos ao Quilombo Bom Remédio em 3 oportunidades, sendo 2 no ano de 2023, nos períodos narrados e em julho de 2024, ao verificar, no processo de escrita, que algumas informações e fotos estavam pendentes.

Ocorre que, entre a comunidade pesquisada e as comunidades do entorno, há uma identidade comum, para além de definições legais, que forma uma identidade coletiva intercomunitária, que, por vezes, se articulam em conjunto para reagir e resistir e violações, ou pleitear demandas. O Sr. Vanilson Cavalheiro, liderança jovem do Quilombo Bom Remédio, ao ser indagado sobre a semelhança entre as várias comunidades existentes no

entorno, relata:

O título não nos diferencia. Nos diferencia em direitos, mas quando tu vai levar, assim, para o lado pessoal, para o lado emocional, a gente não se fecha somente nós. O nosso protocolo de consulta, ele ressalta muito isso, né? Quem são os consultados? A gente fala, olha, todo o povo da comunidade, do Bom Remédio, aí vai citando a faixa etária de crianças, adolescentes, jovens, adultos, mas, também, a gente acrescenta as comunidades do setor. Aqui a gente é dividido pela Igreja Católica, de base, né? Por setores. Então, aqui, esse aqui é o Setor 10. Então, o Setor 10, ele abrange a comunidade do Paramajó, Durval Cabeceira, Tauá e Fátima.

Agora, tem aqui a Comunidade Nova, que está surgindo, que é Boa Vista, que é esse furo aqui em Bom Remédio. Então, a gente cita as cinco comunidades do Setor 10, a gente cita algumas daqui, do Setor 9 e Setor 11. Então, essas semelhanças de direitos, quando a gente tem a possibilidade de encaixá-los, de abrangê-los, a gente sempre faz. (Vanilson Cavalheiro)

Essa articulação intercomunitária é recíproca. Por vezes, a demanda de uma comunidade ganha o apoio de outra.

Considerando esse cenário, no dia 03 de setembro, ocorreu um acidente da navegação, classificado como abalroamento entre uma voadeira e uma rabeta, no Rio Paramajó, que resultou no óbito de um jovem, membro de uma comunidade ribeirinha vizinha a Bom Remédio, gerando comoção nas comunidades do entorno e a articulação conjunta para pleitear melhorias na segurança da navegação. Na oportunidade, algumas lideranças entraram em contato conosco, devido a este estudo e criaram um grupo de WhatsApp para debaterem estratégias.

Medidas foram tomadas para promover a segurança da navegação local. Foram incorporados os referidos atos, com os respectivos resultados dessa articulação, na presente pesquisa. Em que pese não ocorrer em Bom Remédio, o acidente e seus efeitos teve repercussão geral nas comunidades do entorno, incluindo o local pesquisado.

2.3.3 Realização da pesquisa de campo na Vila do Pirizinho

Diferente do Quilombo Bom Remédio, a Vila do Pirizinho não possui uma organização comunitária complexa e institucionalizada. Não há um representante, tampouco uma deliberação coletiva. É um local que habita poucas famílias, que possuem um vínculo de parentesco entre si, de mesma ascendência.

A visita foi viabilizada por dois ex-moradores e uma moradora, os irmãos Roberto Ramos, que forneceu o transporte e a estadia, Cilda Ramos, que também forneceu estadia e alimentação e Célia Maria da Paixão Costa, que intermediou pessoalmente a nossa

apresentação e a entrevista com os moradores locais e uma moradora. Todos nasceram na localidade. Atualmente, somente a Sra. Cilda reside na localidade, administrando os empreendimentos que o Sr. Roberto mantém no local, como uma quadra poliesportiva, que também é utilizada para a realização de eventos e um mercado.

Viajamos ao local em duas oportunidades, entre os dias 14 e 17 de abril de 2022 e 20 e 23 de julho de 2023. Na primeira oportunidade, ficamos abrigados na casa do Sr. Roberto Costa e não foi realizada nenhuma entrevista, pois, na época, a pesquisa estava pendente de autorização por parte do Comitê de Ética em Pesquisa. Posteriormente, na segunda viagem, ficou hospedado na residência da Sr. Cilda Costa, que ficava ao lado da primeira.

Para acessar a Vila do Pirizinho é necessário viajar em uma embarcação de linha até a cidade de Currálinho e depois pegar uma carona com algum morador da localidade. Não há transportes de “linha” para a comunidade.

A viagem foi realizada no Ferry Boat Sto Expedito, operado e de propriedade do Sr. Roberto Ramos, que opera em linha fixa com o transporte de carga e passageiros, até Currálinho, em uma viagem de aproximadamente 12 horas, para que outra embarcação menor, também de propriedade do Sr. Roberto, fosse apanhar mercadorias para abastecer o seu mercado e dar carona para os que quisessem ir para a Vila do Pirizinho, ou outras localidades próximas, pilotada pelo senhor RoSilvado Macedo, companheiro de Cilda, em uma viagem de aproximadamente 2 horas.

A Vila do Pirizinho é um local com poucas casas, que abriga poucas famílias, com vínculo parental de mesma ascendência entre si, e que possui uma estrutura de pontes que liga quase todas as casas, com exceção de uma.

Foto 3 – Estrutura de pontes que interligam as casas da Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Em que pese maior distância da Vila do Pirizinho e a dificuldade de acesso, quando comparada ao Quilombo Bom Remédio, a logística de transporte e estadia fornecida por moradores e ex-moradores, o quantitativo reduzido de famílias e a estrutura de pontes, que facilitou o acesso nosso acesso a outras casas, sem a necessidade de ter que contar com uma embarcação, viabilizou a realização de um maior quantitativo de entrevistas e grupos focais menores, composto de até 3 pessoas.

Mais uma vez, a metodologia escolhida foi pautada no juízo de oportunidade. As entrevistas demoravam em torno de 1 hora e 10 minutos. Em determinadas casas era inviável realizar a entrevista individual, pela frequente circulação de pessoas e pelo contexto encontrado de parte da família estar no mesmo cômodo. Nessas situações, optou-se pela realização de grupo focal entre pessoas da mesma família. Todavia, quando era possível, dava-se preferência para as entrevistas individuais.

Ao todo, foram realizados 2 grupos focais e 5 entrevistas individuais. Pelo menos dois integrantes de cada família foram entrevistados individualmente, ou por meio de grupo focal, exceto uma residência que estava fechada, sem moradores naquela oportunidade, e a casa que não era interligada pelas pontes, posto que o acesso era mais difícil, as informações coletadas já estavam se tornando repetitivas e os objetivos das entrevistas já tinham sido alcançados.

2.4 Levantamento documental e bibliográfico

Os levantamentos documentais e bibliográfico foram utilizados como estratégias complementares a validação e aumento da confiabilidade dos resultados obtidos pela documentação direta, produzida na pesquisa de campo. Vale ressaltar que, na pesquisa documental, é indispensável a obtenção de parte dos resultados que pretendemos com a pesquisa, posto que será indispensável a análise das normas de navegação.

Em relação ao levantamento documental, analisamos, de forma sistemática as normas relacionadas a navegação aquaviária e de direitos humanos, além dos documentos relacionados a delimitação do sujeito e ao recorte espacial da pesquisa.

No que se refere ao levantamento documental das normas de navegação, em 2023, todas as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) foram revisadas, o que demandou um novo levantamento e análise.

O levantamento bibliográfico foi realizado em livros ligados de alguma forma a temática da pesquisa, artigos científicos, dissertações e teses. Com exceção dos livros, as buscas foram realizadas em plataformas, além dos repositórios de universidades do da Região Norte e outras que possuem um vasto acervo científico ligado a temática do Direito Marítimo e/ou povos ou comunidades tradicionais.

Predominantemente, na busca de artigos científicos, utilizamos a plataforma CAPES, SCELO e Google Acadêmico. As teses e dissertações foram pesquisadas no repositório online da Universidade Federal do Pará (UFPA), Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA), Universidade do Estado do Pará (UEPA), Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSP), Centro Universitário do Estado do Pará (CESUPA), Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Universidade Federal de Rondônia (UNIR), Universidade Federal de Roraima (UFRR), Universidade Federal do Tocantins (UFT), Universidade Federal do Norte do Tocantins (UFNT), Universidade Federal do Acre (UFAC), Universidade Federal de Goiás (UFG), Universidade de Brasília (UNB), Universidade de São Paulo (USP), Universidade Católica de Santos (UNISANTOS) e Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI), além da Plataforma de Territórios Tradicionais do Conselho Nacional dos Povos e Comunidades Tradicionais e no aplicativo “To no Mapa”. Utilizamos, como palavras-chave: ribeirinho; embarcação; e navegação.

2.5 Utilização de inteligência artificial.

A Inteligência Artificial (IA), nos dizeres de Almeida (2024), pode acelerar o processamento de dados, economizar tempo e recurso e aumentar a produtividade, dentre outros benefícios.

Foram utilizados recursos de inteligência artificial para o auxílio do levantamento bibliográfico, o tratamento de fotos para melhorar sua qualidade, a ocultação de objetos nas fotos e a transcrição das entrevistas.

Utilizou-se o ChatPDF Plus para auxiliar do levantamento bibliográfico. Por meio deste, foi possível, de forma rápida e prática, analisar ideias centrais de trabalhos longos, como teses e dissertações, incluindo o destaque de conceitos essenciais, possibilitando o aprofundamento para a utilização, ou simplesmente sua exclusão. O referido programa faz a leitura do documento em formato PDF nato, dá um resumo e responde a perguntas de forma bastante eficiente.

As fotos de autoria própria foram tiradas pelo aparelho da marca Samsung, modelo S22 Ultra, que possui a opção de tratamento automático das fotos por meio da IA ProVisual Engine. Pela falta de proficiência nas técnicas de fotografia, optou-se, a época da pesquisa, pela utilização do aparelho celular com melhor qualidade de foto, disponível no mercado, que, após 2022 foi sucedido por outros modelos mais avançados, mas de eficiência similar. Todas as fotos de autoria própria foram tratadas automaticamente pela IA mencionada.

No ano de 2024, com as atualizações fornecidas pela Samsung, foi introduzido no aparelho celular o sistema de inteligência artificial próprio da marca, o Galaxy AI, que possibilitou ocultar e mover objetos indesejados nas fotos, com certa eficiência, de forma intuitiva. A referida IA foi utilizada somente na foto 22, para a remoção de uma pessoa que estava em frente a embarcação.

Por fim, para a transcrição das entrevistas e dos grupos focais, que duraram um período de 40 minutos a 1 hora e 30 minutos, utilizamos a IA TurboScribe na versão ilimitada, o que possibilitou que cada transcrição fosse feita em um intervalo de 5 a 8 minutos, com a individualização da fala do entrevistador e do entrevistado.

2.6 Incompletudes da pesquisa

Inicialmente, a pretensão do percurso metodológico era analisar como a Marinha do Brasil, por meio de suas OMs, tratam a navegação ribeirinha em diferentes âmbitos.

A pesquisa demandaria a análise de três esferas, a legislativa, a executiva e a judicante, por meio da avaliação da atuação da CPAOR, responsável pela fiscalização na área de recorte espacial da pesquisa, da Diretoria dos Portos e Costas (DPC) responsável pelas normas infralegais relacionadas ao tráfego aquaviário e a regularização e fiscalização de embarcações e do Tribunal Marítimo (TM), responsável por julgar administrativamente os acidentes e fatos da navegação, incluindo os que envolvem ribeirinhos, com jurisdição em todo o território nacional.

Todavia, a análise das decisões, em que pese serem importantes para tema, mostraram-se inviáveis. No TM há processos físicos e digitais. Nos primeiros, anualmente, publicava-se o anuário de acórdão. Nos segundos, publica-se o Boletim de Acidentes e Fatos da Navegação em períodos mais curtos, com julgados amostrais e um resumo dos acidentes. Todavia, não há nenhum tipo de classificação para a navegação ribeirinha. Os acidentes que envolvem ribeirinhos são tratados de forma genérica, sem citar que aquele indivíduo é um membro de comunidade tradicional.

Para uma análise adequada, seria necessário consultar a integralidade dos autos, para investigar se o caso julgado envolve ribeirinhos. Os autos físicos estão disponíveis no arquivo do Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro. Os processos digitais, em que pese ter o status de público, possuem vários documentos sob sigilo, inclusive o Inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), que seria a principal base para analisar se o julgado se trata ou não de navegação ribeirinha.

A referida análise demandaria um excesso de custo financeiro e de tempo, o que no contexto da atual pesquisa não seria possível. Ressaltamos, porém, a importância da análise dos julgados para futuras pesquisas, seja de tese de doutoramento, ou de projetos financiáveis.

2.7 Diretrizes éticas, avaliação, controle e transparência da pesquisa

Como pré-requisito de realização da pesquisa com pessoas, foi submetido o presente projeto ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), nos moldes da Resolução nº 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde (CNS), que aprovou as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos e a Norma Operacional CNS nº 001/2013, que dispôs

sobre a organização e funcionamento do Sistema CEP/CONEP, e sobre os procedimentos para submissão, avaliação e acompanhamento da pesquisa e de desenvolvimento envolvendo seres humanos no Brasil.

O projeto de tese foi submetido ao CEP, após a qualificação, em 17 de outubro de 2022, por meio do protocolo com o CAE de nº 65579722.3.0000.0018 e aprovado em 25 de abril de 2023, por meio do parecer consubstanciado nº 6.021.900, nos anexos deste trabalho.

As entrevistas foram realizadas após a aprovação do CEP.

Como diretrizes éticas, destacamos a apresentação para todos os participantes de termos de consentimento/assentimento livre e esclarecido (TCLE), contendo as informações da pesquisa, com os nossos contatos e assinatura na parte da frente e a declaração de consentimento, para os participantes maiores de idade e assentimento para os participantes menores de idade, com assinatura de pelo menos um dos genitores. Todos os participantes assinaram. O modelo do TCLE se encontra nos apêndices do trabalho.

Antes do início de todas as entrevistas e grupos focais, esclarecemos do que se tratava a pesquisa, com os objetivos pretendidos. Ao final, foi perguntado se os participantes se sentiram de alguma forma coagidos, constrangidos e incomodados com as perguntas e todos responderam que não. Foi reiterado o direito de se arrepender e solicitar, por meio dos contatos fornecidos, para retirar a participação do entrevistado da pesquisa. Não ocorreu nenhum caso de arrependimento.

3 A NAVEGAÇÃO NO CONTEXTO RIBEIRINHO

A navegação ribeirinha é uma ação sociocultural, econômica e espacial, que faz parte da identidade e do seu movimento de vida. Vincula-se a cultura, ao trabalho, ao lazer, ao transporte, a educação e economia, a saúde (Silva, 2019). A interação do ribeirinho com a água e com o barco inicia bem cedo, ainda crianças, quando aprendem “[...] a se equilibrar no trapiche de suas casas, a remar, a brincar dentro da canoa, a tomar banho diário no rio e/ou na chuva, a lidar com enchente e vazante das marés, com o friozinho que vem lá do rio entrando pelas frestas das paredes das casas” (Pojo; Elias; Vilhena, 2014, p. 190).

A presente seção se vincula ao primeiro objetivo específico da presente tese, portanto, almejamos demonstrar a importância sociocultural do uso da navegação, no contexto ribeirinho. Para tanto, demonstraremos como a navegação está ligada com as comunidades ribeirinhas com o “ser ribeirinho”, destacando a vinculação entre o ribeirinho, o rio e o barco, inserindo a navegação, neste contexto, como um conhecimento tradicional. Por fim, pontuaremos a importância da navegação para o Quilombo Bom Remédio e para a Vila do Pirizinho, de forma concreta.

Para o melhor entendimento da temática, dividiremos a presente seção e duas subseções secundárias.

Na primeira subseção, intitulada “os contornos do termo ‘ribeirinho’” trataremos, de forma ampla, da designação termo “ribeirinho”, estabelecendo o conceito que adotaremos nesta tese, ressaltando a ligação entre o ribeirinho, o rio e o barco, alocando a navegação como uma forma de conhecimento tradicional.

Posteriormente, na última subseção, com o título “a navegação tradicional dos ribeirinhos”, explicaremos a dinâmica e a estrutura do Quilombo Bom Remédio e da Vila do Pirizinho, pontuando, de forma concreta, a essencialidade da navegação em cada contexto, indicando as diferenças e semelhanças de cada lugar, em relação aos barcos e a navegação.

3.1 Os contornos do termo “ribeirinho”

3.1.1 O “Ser” Ribeirinho

O termo ribeirinho é uma designação que pode ser interpretada em sentido estrito, ou sentido amplo, respectivamente. No sentido estrito, Lira e Chaves (2016) apontam que o “ribeirinho” corresponde a uma identidade sociocultural e política, com determinado padrão

de organização, produção e gestão de recursos naturais. Dessa forma, o sujeito e a comunidade se identificam como ribeirinhos. Torna-se uma categoria política quando um indivíduo, integrado a essas populações, autodefine-se como tal e, em contrapartida, existe um reconhecimento recíproco deste, como pertencente ao grupo. Portanto, o “ser ribeirinho” envolve questões políticas, na qual condiciona o fator subjetivo individual do sujeito, que se sente parte do todo, e do grupo, que considera aquele sujeito como parte integrante do todo, compartilhando valores ambientais, socioculturais e/ou religiosos (Almeida, 2006).

Já o ribeirinho, em sentido amplo, corresponde a um termo genérico, que incorpora várias identidades socioculturais e políticas, que é utilizado para designar certos grupos culturalmente diferenciados, que se constituem como uma categoria política em sentido estrito, que vivem à margem dos rios, estabelecendo com este, uma relação simbólico-cultural.

Castro (1998, p. 8) assevera que o termo ribeirinho é permeado “[...] de ambiguidades, onde se cruzam olhares sobre o ‘outro’ e que pouco explicitam das especificidades do trabalho, de sua natureza e de suas formas”. Desse modo, não pretendemos limitar, condicionar, ou definir o termo ribeirinho, mas sim designar, de forma genérica, como povos culturalmente diferenciados que considerem os rios como um elemento simbólico e necessário para a manutenção do seu modo tradicional de viver.

Nesta perspectiva, o ribeirinho, em sentido amplo, pode incluir comunidades quilombolas, os ribeirinhos em sentido estrito e outras designações genéricas de comunidades tradicionais, representando uma ruptura com “[...] o mito de que um povo ou comunidade tem apenas uma e só uma identidade e que elas são constantes, singulares, permanentes e invariáveis. (Almeida, 2013, p. 173)

Consideramos que:

[...] nenhum agente social poderia ser reduzido a uma e a apenas uma identidade. Não há quem acredite que sua existência se esgote numa única identidade, embora não se possa ignorar que tais agentes produzam seus bens culturais, inventem suas tradições e construam sua própria identidade étnica. (Almeida, 2013, p. 169)

A identidade coletiva ribeirinha aqui proposta, diverge do modelo/mito da comunidade fechada, pensada, nesta pesquisa, “[...] como algo que não esgota a identidade cultural de um povo ou comunidade e que, portanto, não se restringe ou fica sempre circunscrita aos mesmos rituais de instituição e aos mesmos sentimentos de pertencimento”. (Almeida, 2013, p. 173)

Adotaremos, portanto, o “ribeirinho em sentido amplo”, referenciando, com o termo, certas populações tradicionais amazônicas, que “[...] a partir da relação com a natureza, de

forma de comunicação, do uso das representações dos lugares, do tempo, da integração com a água e dos conhecimentos dos sistemas classificatórios de fauna e flora, que se formam em um extenso patrimônio cultural”. (Chaves, 2001, p. 73)

A designação “ribeirinho”, aqui utilizada, refere-se a uma interação necessária, de cunho vital e simbólico, da comunidade com o rio. Os conhecimentos tradicionais dos ribeirinhos, atinentes ao rio, referem-se aos saberes das águas, dos barcos, do saber lidar com o movimento das marés em relação as fases da lua, compreendendo a linguagem da natureza, do sentido e da força dos ventos, das correntes e o comportamento dos peixes, a conhecer a geografia local e o comportamento da embarcação.

Neste sentido, o autorreconhecimento da identidade coletiva de ribeirinho – em sentido estrito – do sujeito individual e coletivo, tornam-se irrelevante para este trabalho, bastando a autorreconhecimento em qualquer identidade sociopolítica culturalmente diferenciada e que seja indispensável uma relação socioambiental com as águas, não sendo possível “[...] a existência de um ribeirinho sem uma relação orgânica com o rio e/ou lago” (Canto; Lírio; Ferrão, 2009, p. 228)

No sentido amplo de ribeirinho, outras comunidades tradicionais podem ser consideradas ribeirinhas também. Cardoso e Hage (2016), demonstraram que a construção da identidade dos ribeirinhos quilombolas da comunidade do Médio Itacuruçá, em Abaetetuba/PA, baseia-se na identidade coletividade que habita a comunidade remanescente de quilombo, localizada em áreas ribeirinhas, fortemente influenciada pela relação desses sujeitos com a natureza, em especial as águas, por meio de múltiplas relações, autoidentificando-se a partir de elementos de sua historicidade, das regras comunitárias, do seu cotidiano e da busca por direitos e da preservação das tradições e memórias, de modo a contribuir para a autoafirmação e o empoderamento coletivo.

Foi constatado nesta pesquisa a designação, por membros do quilombo Bom Remédio, da expressão “quilombola-ribeirinho”, referindo-se ao quilombo localizado na ribeira, que possui semelhanças culturais com as comunidades ribeirinhas – em sentido estrito – vizinhas, com conflitos em comuns e diferenças significativas com outras comunidades quilombolas localizadas em regiões diversas da ribeira. Outro termo que merece destaque é “aquilombar”, referindo-se a comunidades ribeirinhas – em sentido estrito -, que estavam em processo de autorreconhecimento coletivo como comunidade quilombola. Tais expressões citadas por entrevistados durante a pesquisa, evidenciam a fluidez e dinamicidade das identidades sociopolíticas das comunidades tradicionais da região.

3.1.2 O Ribeirinho, o rio como território tradicional e o barco e a navegação como práticas do ser, viver e dos conhecimentos tradicionais.

A identidade ribeirinha é criada a partir de múltiplas vivências com a natureza, em especial com as águas. Os banhos de rio, hábitos gastronômicos, como o preparo e o consumo de várias espécies de peixes, do camarão, do turu e da caça, que se relacionam com as técnicas de extrativismo, por meio do habilidoso manuseio de equipamentos, como o espinhel, o anzol, a rede, o matapi, o barco, dentre outros. Pojo, Elias e Vilhena (2014) acentuam que as águas também são parte da cultura do imaginário, constituindo-se no espaço que se desenvolve os mitos, assombrações e tradições. Os rios são espaços de vida e de sobrevivência do ribeirinho amazônico.

Romagnoli (2016) aponta a existência, na Amazônia, de uma relação simbiótica entre o(a) ribeirinho(a), e o meio ambiente, o que contribuiu para desenvolvimento de práticas ambientalmente sustentáveis, como técnicas de manejo na agricultura, caça, pesca, coleta, dentre outras formas de extrativismo (Lira; Chaves, 2016). Sparks (1995, *apud*, Garcez; Sánchez-Botero; Fabre, 2010) destaca que essa “simbiose” deriva de um processo adaptativo, de múltiplas utilizações dos recursos naturais disponíveis, com o objetivo de manter ou recuperar a integridade biológica do ecossistema. Witkoski (2007, p. 190) pontua que “[...] a terra, a floresta e a água participam de um modo decisivo da forma como esses agentes sociais procuram ter plenitude de vida”. Castro (1998a) aduz que o tempo da natureza, interpretado com base nos conhecimentos tradicionais, impacta na sazonalidade do trabalho do ribeirinho, definindo, portanto, o tempo de pescar, coletar, fazer roça, dentre outras atividades.

A definição das regras de manejo tradicional de recursos naturais coletivos, a exemplo da pesca, são definidas de forma coletiva, dentro dos costumes estabelecidos pela própria comunidade. Desse modo, cada comunidade determinará os períodos da pesca de subsistência, da pesca comercial, as espécies que poderão ser pescadas, o extrativismo do camarão, dentre outras formas de extrativismo. (Garcez; Sánchez-Botero; Fabre, 2010)

O rio, no contexto ribeirinho, é um elemento simbólico vital e necessário (Lira; Chaves, 2016; Mendonça; Aquino; Sousa, 2014). Cruz (1999, p. 109) assevera que:

Rio e ribeirinho são partes de um todo. Se o rio oferece os seus alimentos, fertiliza as suas margens no subir e baixar das águas. O ribeirinho lhe oferece sua proteção, através de suas representações (seus mitos) como a mãe-d'água, a cobra-grande que come os desavisados (que não respeitam a natureza) e tantas outras, que nascem desta humanização da natureza e naturalização do homem.

O rio⁴, para os ribeirinhos, possui uma relação de fundamentalidade, sendo palco de crenças, hábitos e práticas diárias, impactando a cultura, a religião, as atividades produtivas, lazer, higiene e as interações sociais. Em muitas dessas comunidades, o rio é o local de celebrações católicas, rituais evangélicos e umbandistas, além de ser o espaço onde se realizam atividades ligadas à subsistência e ao comércio, como o cultivo do açaí e a pesca artesanal. É por ele que o ribeirinho se locomove visitando amigos e parentes, acessando escolas, igrejas, tabernas, hospitais, festas e outras localidades (Silva, 2019). É dele que se extrai o pescado e o camarão para alimentação e para a venda (Ferreira, 2013). É por ele que se transporta os insumos provenientes do extrativismo. É através das águas que se homenageia os santos, na religião católica, que se acessa as igrejas e os terreiros, que se batiza na vertente evangélica, que se realiza o traslado fúnebre dos mortos (Lima, 2013a).

Há uma relação de dependência dos indivíduos e da coletividade em relação ao recurso das águas. Assim, os moradores adaptam de maneira criativa suas vidas à dinâmica das águas (Lima, 2013a).

Farias (2016, p. 45) destaca que “O rio é brincalhão. As águas muitas vezes são leves, suspensas de problemas e de lamentos”. Witkoski (2007) complementa que, ora o rio é para uso doméstico e irrigação, ora ele é um elemento simbólico e ora ele é o local de trabalho do ribeirinho. A própria natureza dessas comunidades implica na multirelação com as águas (Romagnoli, 2016).

O rio faz parte da identidade do ribeirinho sobre múltiplos aspectos (Romagnoli, 2016; Lima, 2013a), constituindo-se como um espaço necessário para a seu transporte, sua subsistência, seu lazer, seu comércio, sua saúde, sua higiene e sua religião. Por vezes, o rio está ligado a dessedentação.

A resiliência é uma característica essencial para a sobrevivência biológica e cultural dos ribeirinhos (Harris, 2006). Desse modo, “[...] a dinâmica imposta pelo ciclo das águas, que num momento mata e no outro ressuscita, faz crer, para esses homens, mulheres e crianças, que o que prevalece, no final das contas, é a vida – por isso lá permanecem” (Witkoski, 2007, p. 120).

A descrição da vida ribeirinha, perpassa necessariamente pelo fluxo e o tempos-espaço das águas, que ditam a dinâmica da vida, assumindo várias dimensões naquele contexto cultural (Pojo; Elias; Vilhena, 2014). Há uma adaptação das atividades econômicas e culturais “[...] conforme vazante ou cheia dos rios, ora se deslocando rio abaixo, ora rio acima” (Botelho; Filho, 2015, p. 170). As práticas locais, como a pesca e a agricultura, seguem um calendário

⁴ No presente trabalho empregaremos a expressão “rio” de forma ampla, de modo a abranger expressões como águas, igarapés, lagos e outras expressões geográficas relacionadas.

natural, orientado por sinais ambientais que são tradicionalmente reconhecidos e interpretados por esses grupos (Castro, 1998a). Há o tempo da coleta do açaí, do camarão, dos pescados variando as espécies de acordo com a época do ano (Leitão, 2001). Esses conhecimentos tradicionais sobre os ciclos e ritmos da natureza orientam a organização das atividades econômicas e sociais ao longo do ano, evidenciando a influência dos saberes locais na dinâmica ribeirinha (Witkoski, 2007). O rio, portanto, compõe parte fundamental do território ribeirinho. (Castro, 1998).⁵

O modo tradicional de vida dos ribeirinhos é dinâmico e se perpetua através de diversas configurações sociopolíticas que atribuem, em diferentes intensidades, uma valoração cultural ao rio, seus recursos e suas formas de uso, como o transporte, a pesca, a utilização doméstica da água, local de moradia, além de morfologias materiais, que incluem tipos de embarcações – barcos de pesca, rabetas, cascos, casquetas, etc –, construções de casas, formas de acesso – pontes, trapiches, entre outros – e materiais de pesca – linha, espinhel, rede, etc. (Lima, 2013b; Silva, 2019)

No contexto ribeirinho, o barco e a navegação possuem multidimensões, tendo, de forma simultânea ou não, interfaces culturais, produtivas, de ambiente geográfico e de relações econômicas (Ximenes, 1992), não podendo ser entendidos como elementos “[...] isolados em si, ou desvinculado do meio ambiente e do contexto sociológico da região”. (Furtado, 1992, p. 32)

De acordo com Limoeiro (*apud* Ximenes, 1992, p. 60), o barco, para os ribeirinhos, é arte como trabalho e “[...] arte não pode ser pura razão. Da mesma forma que não pode ser pura sensibilidade. Na arte, razão e sensibilidade produzem integradas, indissociadas... a arte recria o mundo segundo uma concepção e um projeto de mundo e do homem do mundo”. As construções dessas embarcações são feitas, em parte, por ribeirinhos, que se valem do conhecimento tradicional em construção naval, passado entre as gerações, utilizando madeiras nativas do local, resistentes a água e a umidade (Ximenes, 1992). A carpintaria naval é um ofício que requer prática e habilidade, com o emprego de técnicas e procedimentos herdados de parentes, amigos e/ou conhecidos, repassados pela oralidade e vivência nos estaleiros tradicionais. (Furtado, 1992)

Por ser elemento inserido na cultura ribeirinha, a construção naval é dinâmica e pode sofrer variações de uma localidade para outra, como estrutura do estaleiro, técnicas utilizadas,

⁵ Parte da doutrina designa o território de pesca como maretório, todavia consideramos que a expressão não contempla a território ribeirinho sobre as águas, posto que não se restringe a pesca e, tampouco, é condicionado a incidência dos efeitos da maré, a exemplo das águas que banham os terrenos marginais..

tipos de embarcações construídas, incorporação de algumas sinalizações exigidas em norma, como linha d'água, marcação de calado, linha de carga, nome da embarcação, luzes de segurança, tipos de propulsão, dentre outros aspectos, que sofre influência de fatores internos, como a necessidade dos ribeirinhos, e externos, como a presença mais ou menos intensa de autoridades fiscalizadoras no local.

A embarcação é incorporada a vida do ribeirinho, tornando-se um “[...] instrumento indispensável do seu cotidiano” (Furtado, 1992, p. 92). A navegação ribeirinha também é parte do conhecimento tradicional, aprendida por meio do cotidiano, de práticas reiteradas e do ensinamento dos mais antigos e experientes, sendo utilizada para “[...] percorrer em noites escuras sem luar os meandros dos igarapés, as encostas dos rios e das praias; livrar-se de obstáculos e de zonas de perigo; definir seus pontos de pesca, delimitar, enfim, seus territórios de pesca (Furtado, 1992, p. 46-47). O barco integra a vida do ribeirinho, de modo a guardarem “[...] perfeita simbiose, a ponto de, na imensidão silenciosa dos rios, ambos parecem conversar entre si”. (Siffert; Marchetti; *et al.*, 2014, p. 87)

O cotidiano ribeirinho com os barcos, em especial os de menor porte, aliado aos conhecimentos tradicionais que envolvem os rios, faz parecer que são uma coisa conexas entre si, aparentando que o barco é a continuidade das pernas do sujeito. A capacidade de ficar em pé, andar e saltar de uma embarcação para outra, demonstra o equilíbrio próprio do ribeirinho nessas embarcações. Parece fazer parte do “ser ribeirinho”. Essa habilidade deriva do entendimento corporal adquirido ao longo da vida, dos comportamentos do barco nas águas e a habilidade de adaptar seu corpo aos movimentos da maré, estabelecendo relações de força e contraforça com empuxo das águas nos cascos e seu movimento natural.

A navegação transcende o cotidiano. Representa uma fase da vida do ribeirinho. Aprende-se, quando criança, a engatinhar, a falar, a andar, a nadar, a remar, a pilotar a rabeta com rabudo e a “funcionar o motor”⁶. Esses conhecimentos são sucessivos e progressivos, de acordo com a idade e o domínio das técnicas de navegação por parte da criança, pautados na avaliação dos seus pais. É comum que se aprenda a remar com aproximadamente 5 anos, a pilotar rabeta com rabudo por volta dos 10 anos e a “funcionar motor”⁷ com, aproximadamente, 12 anos, podendo variar ligeiramente para mais ou menos idade. É uma lógica que deve ser interpretada naquele contexto, como algo fundamental, ligado a vida, na sua subsistência e a

⁶ Expressão comumente utilizada no contexto ribeirinho, que significa a capacidade técnica do sujeito de navegar em barcos maiores, com motor de centro.

⁷ Expressão utilizada relacionada ao acionamento de motor de centro por manivela, que necessita de uma força física razoável.

liberdade, no seu ir e vir.

O ato de navegar é uma forma de internalização das estruturas sociais, valores e práticas da comunidade, transmitida de forma intergeracional, principalmente pela socialização das crianças com os seus familiares, que, inicialmente, por meio da observação e participação passiva, aprende como fazer, assumindo ativamente o controle da embarcação, inicialmente assessorada por uma pessoa mais velha (adulto ou jovem), para, após dominar algumas técnicas e conhecer a geografia local, ganhar autonomia para conduzir a embarcação sozinha, nas proximidades, até para locais mais distantes.

Em um rol exemplificativo dos conhecimentos tradicionais ribeirinhos, relacionado às águas, destacamos a expertise nas variações do rio, como maré e correntes, nos ventos, na geografia dos locais por onde navegam, no comportamento dos peixes durante as diferentes estações do ano, nas técnicas de captura do pescado e do camarão, no conhecimento do comportamento dos barcos utilizados no seu contexto cultural, no manuseio dos remos, do leme e dos motores de popa (rabudos) e, em alguns casos, nas técnicas de carpintaria naval, entre outros.

A cultura ribeirinha, portanto, não é uniforme e estática, mas sim variável e dinâmica, pois há elementos objetivos e subjetivos que se assemelham e se diferem de uma comunidade para outra e, dentro de uma mesma comunidade ocorrem transformações motivadas por fatores endógenos, como vivências, sociabilidade, identidades e resistência e exógenos, como interações com outras culturas, conflitos, mudanças de gerações, dentre outros aspectos. (Rodrigues, 2006)

De igual modo, as embarcações podem variar de acordo com o contexto sociocultural onde a comunidade está inserida, seja na nomenclatura, seja no projeto em si. Podemos citar como exemplo as comunidades ribeirinhas das ilhas de Abaetetuba, que utilizam expressões como “rabeta”, “rabeta coberta”, “casco”, “casqueta”, “rabecasco”, dentre outras, para designar determinados tipos de embarcação, associando, quando for o caso, o tipo de propulsão utilizado, como “motor de centro”, ou “rabudo” (Silva, 2019; Lima, 2013a), já os ribeirinhos de Marabá, nomeiam como “penta” ou “paco paco”, referindo-se a embarcação similar a rabeta coberta, destinadas a transportar cargas e/ou pessoas (Botelho; Filho, 2015), ou barco marabaense tipos de embarcações construídas especialmente para o transporte de castanhas.

Cada embarcação possui uma gama de funções, relacionada a área de navegação que pode trafegar, de acordo com o costume coletivo e/ou individual. Os cascos, casquetas e rabetas pequenas, movida a remo, são utilizados, em regra, para áreas próximas e para atividades que demandem silêncio, como a pesca do tucunaré. O rabecasco e as rabetas pequenas, com rabudo

são utilizadas para distâncias curtas e médias, em águas abrigadas, sendo bastante versátil no contexto ribeirinho, utilizada para o transporte, pesca, lazer, entre outras atividades. A rabeta de médio porte, seja coberta ou descoberta utiliza, como regra geral, o motor de centro e é empregada no transporte de pessoas e/ou cargas a distâncias médias e longas, sendo capaz de trafegar por baías, a depender das condições de navegabilidade, suportando condições mais restritivas de navegação. O barco de pesca é construído para a referida atividade, mas não se restringe a esta, podendo transportar pessoas ou cargas, a médias e longas distâncias, suportando, em boa parte dos casos, a navegação em baías. A navegação em locais de maiores ondas e correntezas, que representem um risco maior à navegação, é condicionada a própria percepção do ribeirinho, baseada nos seus conhecimentos tradicionais do comportamento do rio e do tempo.

A navegação ribeirinha, ao contrário da navegação mercante, é realizada de uma forma rudimentar, utilizando-se, como principal elemento, os conhecimentos náuticos, da geográfica local e dos sinais da natureza, valendo-se de “[...] técnicas específicas para a geolocalização, onde muitas vezes o conhecimento ecológico tradicional, se mostra mais importante que o uso do mais sofisticado instrumento de navegação eletrônica” (Andrade; Fernandes; Smith Júnior, 2017, p. 84).

A técnica da navegação tradicional não está pautada em documentos, cursos e normas internacionais. Sua principal base é, em essência, o conhecimento do ambiente que o cerca, aprendido pela vivência e convivência, ao longo das gerações. Baseia-se no domínio da geografia local, incluindo a topografia dos rios, lagos e igarapés, no conhecimento das rotas de navegação, na utilização de pontos de referência, como árvores, curvas dos rios, pontos rochosos e construções ao longo da ribeira, na interpretação do clima, como ventos, ondas, correntes, chuvas, temperatura, dentre outros (Rodrigues, 2021).

A amplitude das marés, as fases da lua e a época do ano, pode interferir na segurança da navegação e na viabilidade, ou não, de pescar. Há movimentos migratórios de espécies de pescado de acordo com a amplitude das marés e com as épocas do ano (Rodrigues, 2006). Os conhecimentos náuticos e os conhecimentos de pesca dos ribeirinhos, estão intimamente ligados. O comportamento das águas a navegação e as espécies aquáticas. Talvez, o principal trunfo do ribeirinho, seja a sua capacidade de entender com clareza os sinais da natureza.

O nível domínio das técnicas tradicionais de navegação varia entre os membros da comunidade, que, dependendo a utilização do barco, possuem uma gama variada, de maior ou menor domínio técnico das embarcações e da navegação local. É natural que um ribeirinho que exerça o ofício de “freteiro”, ou de pescador, possua um conhecimento tradicional náutico

maior que um estudante, ou que uma senhora que labora em seu lar.

Essas técnicas tradicionais náuticas variam entre as comunidades ribeirinhas, de acordo com a vivência de coletiva e individual, a depender de múltiplas condições, como a existência de conflitos próximos, a intensidade do tráfego de embarcações maiores, a distância de grandes centros urbanos, com maior ou menor presença de fiscalização, a geográfica diversa, as condições ambientais distintas, os costumes e conhecimentos tradicionais presentes nas comunidades, dentre outros fatores.

Podemos citar como exemplo os pescadores artesanais dos Municípios de Bragança e Augusto Corrêa, que utilizam pontos luminosos provenientes das cidades, já conhecidos por estes, como referência para traçar rotas e se localizar, em uma espécie de triangulação, muito semelhante a técnica de navegação visual, por meio de farol. Constelações, como o cruzeiro do sul, também são utilizadas para guiar a navegação naquele contexto espacial. A saída dos ribeirinhos para a pesca está condicionada à altura das águas, uma vez que, quando a maré está seca, o risco de encalhe é iminente. Os ribeirinhos que trabalham com a captura de caranguejos, conseguem interpretar o comportamento dos caranguejos com base na luminosidade da lua. (Andrade; Fernandes; Smith Júnior, 2017)

Outro exemplo são os ribeirinhos pescadores da Ilha do Capim, que conhecem o fluxo migratório das espécies comerciáveis e de subsistência, de acordo com a época do ano e a variação das condições de navegação, de acordo com a época do ano. (Leitão, 2001)

Há também o caso dos freteiros de Abaetetuba que conhecem a geografia detalhadamente todos os rios e furos das ilhas da região, com os bancos de areias e os locais de moradia das pessoas que ali residem, além de entender da manutenção básica do motor de centro utilizado na embarcação. (Lima, 2013a)

A dinamicidade e a capacidade adaptativa estão presentes abrangem, no contexto ribeirinho, os barcos e a navegação. A incorporação de múltiplos sistemas propulsivos das embarcações e o rápido domínio da operação e manutenção desses motores, em especial parte das crianças, são fatores que merecem destaque. Essas tecnologias são incorporadas de acordo com a conveniência, disponibilidade e viabilidade, nas comunidades.

3.2 A navegação tradicional dos ribeirinhos

As embarcações e navegação são elementos culturais e simbólicos, essenciais ao cotidiano ribeirinho. Inserem-se como um conhecimento tradicional e uma necessidade, que pode variar de acordo com múltiplos fatores, como as condições naturais, a geografia dos locais

por onde se trafega, a presença de determinados tipos de conflitos na região, a interseção de rotas com outros tipos de embarcações e a presença ou ausência do Poder Público.

Pela dinamicidade cultural e o contexto local, pode haver múltiplas variações das características das embarcações e propulsões, das denominações e do conhecimento sobre a navegação, que não temos a pretensão de esgotar nessa tese.

Demonstraremos, nesta subseção, como a navegação se insere no Quilombo Bom Remédio e na Vila do Pirizinho, pontuando os principais tipos de embarcações e sua dinâmica de alteração ao longo do tempo, a utilização da navegação para o lazer, a pesca, o transporte, a educação e a religião, além de pontuar os principais riscos indicados pelos entrevistados.

Os dados apresentados foram predominantemente obtidos pelas entrevistas, grupos focais e observações.

3.2.1 Arquitetura, denominação e utilização das embarcações e a dinâmica de modificação da navegação no Quilombo Bom Remédio e a Vila do Pirizinho.

O rio e a navegação como um elemento sociocultural, integrado ao conhecimento tradicional, converge para a própria identidade ribeirinha. O ato de “nadar”, “remar” e “funcionar motor”, correspondem a fases naturais da vida da criança ribeirinha de ambas as comunidades, que sucedem o aprender a engatinhar, andar e falar. O rio é a principal fonte de alimento, é local de higiene, de brincadeira, de trabalho de dessedentação.

A dinamicidade do rio impacta a rotina das famílias de ambas as comunidades. O entendimento dos ciclos naturais do rio, das correntes, das ondas, das chuvas e dos ventos influenciam no transporte e no trabalho das famílias ribeirinhas. Há uma rica e peculiar relação dos sujeitos pesquisados com o rio, que converge na maioria dos pontos.

Nesse momento, trataremos da arquitetura, a denominação e utilização das embarcações e a dinâmica de modificação da navegação local no Quilombo Bom Remédio e a Vila do Pirizinho.

Todas as embarcações possuem uma finalidade específica, mas não restrita. É comum que uma embarcação que possua determinada especialidade, como o transporte de carga, ou a pesca, em determinado momento, possa ser utilizada para outra finalidade, como o transporte de pessoas.

O principal guia da utilização dos múltiplos tipos de embarcações ribeirinhas é o trinômio de disponibilidade, possibilidade e necessidade. Havendo a disponibilidade de uma

embarcação, de propriedade própria ou de um vizinho, parente, ou conhecido próximo, caso haja a possibilidade que esse barco seja utilizado para atender determinada necessidade com eficiência, dentro dos costumes locais, assim será feito. Todavia, cada embarcação atende a uma finalidade específica, com máxima eficiência, naquele contexto.

A estrutura da embarcação ribeirinha se adapta a dinâmica social, comercial e tecnológica da comunidade. Na medida que surgem novas necessidades, ou que novas tecnologias propulsivas são incorporadas, as técnicas construtivas dessas embarcações se adaptam rapidamente ao novo contexto.

Há cinco grupos mais comuns de embarcações ribeirinhas, divididas entre cascos, rabetas, lanchas, botes e barcos, com diversos subgrupos, cada. A embarcação inserida no contexto ribeirinho há mais tempo é o casco. É um tipo de canoa de madeira de pequeno porte, que não há distinção significativa entre a proa e a popa. Ambas são em formato pontiagudo, de modo a torná-la hidrodinâmica nos dois sentidos. Pode ser construído com tábuas de madeira, ou cavado diretamente do troco, em uma única peça. É uma técnica mais simples de carpintaria naval tradicional, que, por vezes, é construído por membros da própria comunidade.

Foto 4 – Cascos amarrados na frente de uma casa, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Como regra geral, são utilizados remos para a locomoção dos cascos. Tais embarcações são empregadas comumente no transporte em áreas com pouca influência de ondas e ventos, a pequenas distâncias, e na pesca de certas espécies, nas proximidades, para evitar o

afugentamento pelo barulho do motor.

Foto 5 – Pesca utilizando o casco, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Alguns cascos possuem uma adaptação para acoplar uma propulsão móvel, de pequeno porte, denominada de rabudo. Com essa adaptação, sua utilização se assemelha ao rabecasco, podendo percorrer distâncias médias, de forma mais rápida, em águas calmas.

Foto 6 – Casco com adaptação para rabudo, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Cascos de menor porte também pode ser chamados de casquinho, ou casqueta. Em regra, possuem capacidade reduzida, podendo carregar 1 ou 2 adultos de peso médio. Os cascos médios e grandes podem comportar uma média de 2 a 6 pessoas.

A rabeta é a denominação dada a tipos de embarcações que possuem uma adaptação para receber motor de centro, de popa, ou rabudo. Podem ser de maior ou menor porte, com ou sem cobertura. Possuem a proa de formato pontiagudo e a popa de formato reto ou boleado. É uma classificação de embarcações que possuem muitas variedades, podendo trafegar, dependendo da sua estrutura, em locais mais distantes, realizando viagens intermunicipais.

A rabeta coberta é um subtipo de maior porte, vocacionada, em regra, para o transporte de pessoas e/ou coisas. Possui cobertura de madeira, possibilitando a proteção dos passageiros e da carga contra sol e chuva. É equipada com um motor de centro, com acionamento manual, ou automático. É guiada por meio de volante ou timão, que direcionam o leme. Dependendo do seu porte, pode transportar uma lotação regular de aproximadamente 20 a 50 pessoas. Tem uma maior autonomia e é capaz de navegar em locais com influência de ventos e ondas razoáveis. Requer, de seu condutor, além do conhecimento náutico, o entendimento básico do funcionamento e da mecânica do motor.

Foto 7 – Rabeta coberta ou de passageiro, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Outro tipo de rabeta, consideradas as mais tradicionais, de menor porte, sem cobertura fixa, podendo utilizar motor de centro, rabudo, ou motor de popa. Podem ser guiadas por votante, diretamente no leme, por meio de cordas, ou com o direcionamento do motor, quando utilizam rabudo e motor de popa. São empregadas em diversas atividades, sobretudo no uso pessoal familiar, transportando pessoas, ou coisas. Possuem um porte intermediário, variando sua capacidade de 4 a 20 pessoas. Dependendo do seu tamanho, são capazes de navegar em regiões com influência moderada ou baixa de vento e ondas. Sua autonomia depende da propulsão que utiliza.

Foto 8 – Rabeta com motor de centro e sistema de leme por corda, transportando uma família, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2023).

As rabetas menores podem ser empregadas em atividades comerciais, mas comumente são utilizadas para o transporte familiar. Esse tipo de embarcação se modificou com a inserção de novos sistemas propulsivos de menor porte nas comunidades.

As rabetas possuem a proa e a popa bem definidas, com adaptação para que seja acoplado ou fixado um motor, de acordo com a necessidade de quem a possui. Em sua estrutura há uma borda de proteção, acima do costado. São embarcações proporcionalmente estreitas, com o comprimento bem maior que a boca⁸.

⁸ “Boca” é a expressão técnica que define a maior largura do casco da embarcação. (Fonseca, 2002)

Foto 9 – Rabeta com motor de centro, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

As rabetas de maior porte possuem motor de centro e uma maior autonomia. Comumente são guiadas por meio de volantes. É possível adicionar uma cobertura parcial, como uma espécie de toldo, para proteção parcial do sol e da chuva.

Existe também as embarcações que mesclam características de casco e rabeta. São de menor porte, com capacidade bastante restrita e possuem características estruturais de casco, porém com a popa bem definida, estruturada para acoplar o rabudo. É um casco, mas com a popa de rabeta. No Quilombo Bom Remédio, esse tipo de embarcação é denominada de rabecasco, casqueta ou rabetinha. Na Vila do Pirizinho, é chamada de rabetinha.

Foto 10 – Rabeta com rabudo e rabecasco com rabudo, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

O rabecasco possui uma capacidade bastante restrita de peso, com baixa reserva de flutuabilidade. É utilizado para a navegação em áreas que normalmente não sofrem influência significativa de ondas e ventos. Comumente é utilizado o rabudo. É frequente sua utilização sem motor, somente com remo, assemelhando-se a funcionalidade do casco. Por vezes se utiliza um vasilhame, ou o próprio remo para retirar a água que adentra na embarcação durante a navegação.

A voadeira, utilizada no contexto ribeirinho, é uma embarcação de pequeno porte, com capacidade média de 4 a 10 pessoas. Possui um casco proporcionalmente mais largo, com um comprimento menor, quando comparado com os cascos e rabetas. Possui uma popa bem definida, projetada para acoplar motor de popa. Pode ser utilizada com rabudo, ou com o motor de popa.

Foto 11 – Voadeira de madeira, com motor de popa, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

A voadeira é considerada uma embarcação veloz e com boa estabilidade, capaz de navegar em locais com baixa ou média interferência de ondas e ventos. Por vezes é utilizada para encurtar o tempo de viagens razoavelmente distantes, reduzindo o período em até 65%, aproximadamente, quando comparada com embarcações mais lentas, como os barcos, ou para realizar pequenas e médias travessias em baías, observadas as condições de onda e vento.

Foto 12 – Voadeira de alumínio, com motor de voadeira, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Comumente são construídas de alumínio, compradas fora da comunidade e do contexto ribeirinho. Também podem ser construídas de madeira, por carpinteiros navais de comunidades ribeirinhas próximas, mas são menos comuns. Pode ser conduzida por meio de volante ou diretamente no motor, girando-o para o lado oposto que se pretende guinar.

As voadeiras de alumínio são utilizadas por ribeirinhos e por pessoas de fora das comunidades, por ser uma embarcação versátil, estável, resistente e rápida. É a única embarcação que, em regra, não se origina no contexto ribeirinho, mas é incorporada a este, devido ao seu baixo custo, resistência e disponibilidade em lojas especializadas, na cidade de Abaetetuba.

Os botes são embarcações pequenas, utilizadas especialmente por ribeirinhos pescadores, equipada com motor de centro e compartimentos para armazenar o pescado. Possui algumas características estruturais similares a de uma rabeta, mas com compartimentos especializados para a pesca. O bote possui uma cobertura do motor de centro e um compartimento próprio para armazenar o peixe. Muitos possuem mastro, ou compartimentos para acoplar bandeiras, que servem de sinalização que a rede de pesca está armada. Alguns o denominam simplesmente como barco de pesca.

Foto 13 – Bote, utilizado para a pesca, localizado no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

Possui uma autonomia média e costuma navegar em regiões de curta e média distância, podendo trafegar por regiões com influência de ondas e ventos moderada, a depender do porte e da estrutura. É capaz de realizar travessias em baías, observando as condições de rio. Por ser uma embarcação especializada, é mais comum que os ribeirinhos que trabalham com a pesca a possuam. Pode atuar individualmente, em especial nos locais mais próximos, mas é bastante comum que opere em conjunto com o barco um de pesca maior, para fins de armazenamento do peixe no gelo.

Por fim, as embarcações de maior porte, com motor fixo, com maior autonomia de tráfego e maior capacidade de peso, são denominadas, genericamente, de barcos, que podem ter uma gama variada de especialização e utilização. Há dois subtipos que se destacam, os barcos de pesca e os barcos de transporte.

Os barcos de pesca possuem um compartimento para armazenar o pescado no porão. Habitualmente costumam servir como barcos armazenadores, concentrando os peixes coletados com as embarcações menores.

Foto 14 – Barco de pesca, com escrita própria de pintores ribeirinhos abridores de letra, localizado no Quilombo Bom Remédio.⁹



Fonte: Elaboração própria (2024).

Possuem uma estrutura mais robusta, uma elevada capacidade de armazenamento e uma casaria, para abrigar a tripulação. Podem navegar em baias, com incidência de ventos e ondas. Operam de forma individual, ou em conjuntos com os botes, servindo de barco armazenador.

Os barcos de pesca são menos comuns, por sua especialização e elevado custo. Estão em posse de poucos ribeirinhos. Costuma ser operado por um conjunto de pessoas, diferentemente dos outros modelos que são conduzidas, em regra, individualmente, tendo, na maioria dos casos, uma hierarquia a bordo, entre o proprietário ou possuidor direto da embarcação, do patrão/comandante, para com os demais membros da tripulação, que se divide nos responsáveis pela navegação e pela execução da pesca. Faz-se necessário, além do conhecimento náutico tradicional, uma boa noção de operação e manutenção do motor.

Os barcos destinados ao transporte costumam possuir uma arquitetura externa similar, porém não é uma regra rígida. Há uma grande diversidade de formas de barcos, a depender da sua especialização. As principais modificações são no interior, que podem ser construídos com tábuas fixas ou móveis, no convés e determinados reforços estruturais, para que possa transportar, com mais eficiência, determinados tipos de cargas, como o açaí e a madeira.

⁹ Nota-se no costado da embarcação a arte de escrita própria da cultura ribeirinha da Região Amazônica, executada por pintores abridores de letra, que serve como modo de individualização da embarcação. (Martins, 2017)

Foto 15 – Barco especializado no transporte de carga, com tábuas moveis no convés.



Fonte: Elaboração própria (2023).

A principal distinção entre os barcos e as rabetas cobertas é o tamanho, a arquitetura do casco e a especialização para determinada tarefa. Todavia, essas diretrizes são meramente indicativas. Há embarcações que possuem características de barco e de rabeta, gerando uma confusão conceitual até entre os ribeirinhos.

O barco, portanto, possui um conceito genérico e residual. Tudo o que não se enquadrar nas outras classificações de embarcações, será denominado de barco.

É muito comum a utilização dos barcos de transporte para múltiplas finalidades, como outros tipos de cargas, ou mesmo passageiros. São construídos, em regra, por ribeirinhos, que desempenham o ofício de carpinteiros navais em comunidades próximas. Costumam possuir boa estabilidade e uma boa autonomia. São capazes de navegar a distâncias maiores, em águas com influência razoável de ondas e ventos. Demandam do seu condutor, além do conhecimento náuticos, o domínio de operação e manutenção básica do motor propulsor. Por serem embarcações mais caras, poucos ribeirinhos a possuem, sobretudo quando se trabalha com transporte de carga.

Há também, no contexto ribeirinho, o batelão, que é um tipo de embarcação que não está listada no rol que apresentamos, por ser bastante específica e pouco utilizada.

Historicamente já foi mais comum, porém, com o passar do tempo, vem sendo substituída pelos barcos e rabetas.

O batelão é uma espécie de casco grande, com reforço estrutural, próprio para o transporte. Atualmente se destina ao transporte de alguns tipos de carga a granel, como barro e areia. No passado, quando as propulsões mecânicas não existiam nas comunidades, ou quando eram utilizadas por poucos, esse tipo de embarcação era utilizada para o transporte de cargas em geral, principalmente as de maior volume e peso.

Historicamente, até meados de 1965, as embarcações ribeirinhas, na Região Amazônica, utilizavam exclusivamente propulsão a remo e/ou a vela. O remo era utilizado, em regra, nos cascos e a vela nas embarcações para o transporte de pessoas e/ou cargas. Algumas embarcações de pesca também se valiam da vela para auxiliar no movimento.

Estima-se que há 60 anos, aproximadamente, foi implementado em várias comunidades a propulsão mecânica, por meio dos motores fixos de centro, tornando a navegação muito mais rápida, mudando a arquitetura das embarcações para receber os sistemas propulsivos.

Após esse período, lentamente os motores de centro começaram a ser inseridos nas comunidades, realizando transporte de linha entre as comunidades e a parte urbana das cidades próximas e distantes. Pelo alto custo, era uma aquisição possível para poucas famílias.

Entre 2005 e 2007, os rabudos e os motores de popa começam a se popularizar nas comunidades. Nesse mesmo contexto surgem as rabecascos e as voadeiras. Atualmente, os sistemas propulsivos utilizados são os remos e os motores. Cada motor pode ser utilizado por vários tipos de embarcação.

Os remos, são divididos em remo, em sentido estrito, e a faia. Ambos utilizam a força humana, destinam-se a mesma função, mas para embarcações diferentes. O primeiro é uma estrutura de madeira, com a ponta arredondada, de vários tamanhos. O segundo costuma ser mais comprido e possui uma estrutura mais reta, com a extremidade mais larga. Ambos são adquiridos na própria comunidade, em estabelecimentos que trabalham com a venda de vários itens, ou de marceneiros ou carpinteiros que os fabricam.

Foto 16 – Criança ribeirinha utilizando o remo para auxiliar na atracação da rabeta com rabudo, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

O remo é utilizado no casco, nos rabecascos e em algumas rabetas. Pode ser utilizado sozinho, ou em embarcações com motores, para auxiliar na atracação e desatracação. A faia é utilizada, em regra, nos batelões. Não há impedimentos que se utilize uma faia em outras embarcações, mas não é prática habitual. Os motores são divididos em rabudos, motores de popa e motores fixos.

Os rabudos são os motores criados mais recentemente e incorporados ao contexto ribeirinho entre os anos de 2005 e 2010. Popularizou-se nas comunidades por sua versatilidade, baixo custo e acessibilidade. É um motor móvel e leve, que possui um encaixe simples nas embarcações. Um único rabudo pode ser utilizado em cascos com adaptação, em rabetas, em rabecasco e em voadeira. A embarcação com rabudo não utiliza leme. O controle de direção se dá pela mudança da direção do motor.

Foto 17 – Rabudo de 15 HP da Honda, acoplado em uma rabecasco, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2023).

A maioria das famílias possuem um ou mais rabudos. Os mais comuns são os de potência de 7,5 ou de 15 *horse-power* (HP)¹⁰, das marcas honda e kawashima. Há rabudos de outras marcas e outras potências, de 17, 18 e 20 HP, que podem ser encontrados, mas com menos frequência. Seu valor pode variar por volta de R\$ 500,00 e R\$ 3.500,00 reais, a depender das condições de uso, da marca e da potência. Os novos são adquiridos em lojas especializadas, nas cidades mais próximas e os usados podem ser encontrados na própria comunidade, com ribeirinhos que desejam se desfazer, ou substituir seus rabudos.

Os motores de popa são utilizados, em regra, nas voadeiras, mas, com adaptação, podem ser utilizados em rabetas e rabecasco. Assim como os rabudos, os motores de popa, direcionam a embarcação com a mudança do sentido do hélice, mas diferentes destes, são fixados a estrutura.

¹⁰ Unidade de medida de potência utilizada em motores.

Foto 18 – Motores de popa de 15 HP, 40 HP e 60 HP, próximo ao Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

Os motores de popa podem ser conduzidos diretamente na popa da embarcação, ou por meio de volantes, a depender de adaptações. É uma propulsão rápida, que, nas comunidades, costumam variar sua potência entre 15, 40 e 60 HP. As marcas mais utilizadas são a susuki e a yamaha. Seu valor pode variar entre R\$ 5.000,00 e R\$ 50.000,00, aproximadamente, a depender das condições de uso, da marca e da potência.

Em relação aos motores de centro, existem uma grande variedade de marcas e potências. Em regra, são utilizados em rabetas médias e grandes e barcos. Costumam ser dimensionados de acordo com o tamanho e a necessidade da embarcação, de mais ou menos velocidade.

Seu manuseio requer um conhecimento básico de mecânica e é de praxe que, quem opera uma embarcação com motor de centro, possua conhecimentos básicos de manutenção. A compra e a manutenção desses motores são realizadas em lojas especializadas, ou oficinas da área, em regra localizadas próximo ao rio, nas áreas urbanas. O custo de um motor usado parte de uma base aproximada de R\$ 15.000,00 e um novo pode passar de R\$100.000,00, a depender da marca, da potência e do estado de conservação. As marcas mais utilizadas são a MWM e Mercedes.

Foto 19 – Rabeta com motor de centro MWM x10 de 6 cilindros e 240 HP de potência



Fonte: Elaboração própria (2022).

A manobra das embarcações pode ser feita com o direcionamento da propulsão, nos casos dos motores de popa e dos rabudos, e por leme, nas embarcações com motores de centro. O direcionamento da propulsão nos rabudos, sempre ocorre diretamente no motor, girando-o no sentido oposto a direção que se pretende seguir. Os motores de popa podem seguir o mesmo modo de operação dos rabudos, ou ser ligado a um volante, por meio de um sistema elétrico.

No caso das embarcações que operam com leme, há um sistema simples de cordas, que podem ser ligadas a um volante, a um timão, ou operadas diretamente, puxando um lado ou outro, para dar a direção da embarcação.

Foto 20 – Rabeta, com motor de centro e sistema de leme, ligado ao volante, próximo ao Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

O leme fica submerso e é ligado a um ferro, em formato de “T”, onde se amarra a extremidade de uma corda em cada parte horizontal da estrutura e a na outra extremidade é amarrada no eixo do volante ou timão, que, ao girar, exerce uma tensão e movimentação o leme para o mesmo lado que pretende guinar. É bastante comum essa operação ocorra diretamente pelas cordas, quando não há volante ou timão, puxando-a de um lado ou de outro, para determinar o rumo.

Foto 21 – Barco de pesca, utilizado para comercializar gelo nas ilhas de Abaetetuba, com sistema de leme operado diretamente na corda.



Fonte: Elaboração própria (2024).

A implementação de novos sistemas propulsivos impacta diretamente na dinâmica da arquitetura das embarcações, alterando-as, de modo a adaptá-las a nova realidade dos motores. Na medida que novos motores são incorporados nas comunidades, as embarcações são alteradas e/ou adaptadas, de modo a compatibilizá-las com as novas tecnologias.

A propulsão é incorporada de acordo com a necessidade de utilizá-la e a possibilidade de adquiri-la. No recorte espacial pesquisado, o rabudo é a propulsão mais democrática e acessível, pelo seu baixo custo, potência razoável, economia, facilidade na instalação e manutenção e dinamicidade de embarcações que podem utilizá-lo.

Ressalvamos que, observações demonstram que há contextos, na Região Amazônica, que o motor de popa é o mais popular entre os ribeirinhos, como observamos na cidade de Manaus, motivado pela zona franca, que os tona mais baratos naquela localidade, e outros que o remo ainda é o meio propulsivo mais utilizado, como se nota em algumas ilhas mais longínquas de centros urbanos. Há locais que o batelão ainda é bastante difundido, como em algumas cidades do interior do Estado do Amazonas e há comunidades tradicionais na Região Nordeste, que utilizam jangadas a vela para realizar a pesca marítima costeira, aproveitando-se da propulsão eólica, pela grande força dos ventos naquele local. Questões geográficas, sociais, econômicas e ambientais impactam fortemente na dinâmica da navegação de cada localidade

Outro ponto que destacamos é a existência, em comunidades vizinhas ao Quilombo Bom Remédio, de embarcações de pesca de grande porte, que navegam em mar aberto. Não consideramos essas embarcações, tampouco a navegação que realizam, como inseridas nos usos e costumes das comunidades. As referidas embarcações possuem número de inscrição junto a Autoridade Marítima, o que é um forte indicativo de sua regularidade normativa. Sua atuação é relacionada a um empreendimento comercial individual, com base nas normas vigentes e não nos costumes locais, não estando inseridas, portanto, no rol de atividades consuetudinariamente desenvolvidas pelas comunidades.

Os motores fixos representaram o primeiro marco de modificação das embarcações e da navegação ribeirinha. A embarcação a vela deu lugar ao barco a motor, coexistindo com o remo, possibilitando as comunidades a implementação de linhas de transporte para cidades próximas, com um tempo de viagem mais curto, a ampliação da pesca, a aquisição de motores por ribeirinhos, possibilitando uma maior autonomia de locomoção para regiões mais longínquas, que demandava um esforço muito grande e prolongado, quando se utilizava o remo.

3.2.2 A navegação inserida no contexto fático do Quilombo Bom Remédio e da Vila do Pirizinho

Nos locais pesquisados há várias similaridades e algumas diferenças relacionadas ao histórico de utilização das embarcações e da navegação. As similaridades estão relacionadas, principalmente, a incorporação dos sistemas propulsivos ao longo da história, a adaptação e modificação dessas embarcações em função dos motores, já tratados na subseção anterior, além do aprendizado progressivo da navegação nas diferentes fases da vida, a utilização de determinados tipos de embarcações para as mesmas finalidades, a oferta de serviços e insumos consumíveis perecíveis por meio de embarcações ribeirinhas da comunidade, ou do entorno.

Em ambas as comunidades, estima-se que por meados da década de 60, os motores de centros chegaram nas localidades, mas como uma aquisição cara, indisponível para a maioria das famílias. Em regra, quem os possuía, realizava a exploração comercial de serviços de transporte de pessoas e/ou cargas. O entrevistado José Ramos, ribeirinho da Vila do Pirizinho, relata que “[...] o barco era para quem tinha maiores condições financeiras. Era difícil ter barco”.

Ao ser questionado sobre como se locomoviam antes, foi respondido que a remo, por meio dos cascos. No mesmo sentido, o senhor David, coordenador geral do Quilombo Bom Remédio expõe:

Eu me lembro que antes a gente pescava a remo e a vela. Era um sacrifício para a gente pegar a beira, quando o vento dava contra, mas hoje em dia, não. Hoje, qualquer hora a gente vai. Funciona o motor, tem o motor, a gente vai e volta na hora certa. No tempo da vela, não. Dependia do vento. Pouca gente tinha motor de centro. Então, o rabudo aí, ele veio auxiliar, veio ajudar, ajudou todo mundo da comunidade. A gente ia para a escola a remo. Porque quem tinha motor de centro era só a embarcação grande, né? Não tinha embarcaozinha com motor de centro.

No Quilombo Bom Remédio, entre os períodos relatados, foi disponibilizado uma embarcação pelo Poder Público, para ser operada pela comunidade, em benefício próprio, mas, por motivos desconhecidos, o referido barco não foi utilizado a contento, deteriorando-se com o tempo.

Nessa época, o deslocamento para a área urbana da cidade de Abaetetuba era feito a remo e a vela, com uma duração aproximada de 8 horas.

Já na Vila do Pirizinho, relatos indicam um barco a vela, de nome Joma, iniciou uma linha de transporte entre as vilas ribeirinhas do entorno, incluindo o Pirizinho, com destino a Belém, 2 vezes ao mês. No primeiro momento a embarcação era a vela e o tempo de viagem para a capital demorava entre 3 e 4 dias. A Joma ainda opera na região, no transporte de carga, mas foi reformada e, atualmente, utiliza somente motor de centro.

Foto 22 – Joma, a primeira embarcação com propulsão a operar na região da Ilha do Pirizinho.



Fonte: Autor desconhecido.

Os motores de popa e os rabudos surgiram nas duas comunidades por volta de 2007, o que tornou acessível o sistema propulsivo mecânico para a maioria das famílias, impactando também no tempo de aprendizado da navegação.

Como dito anteriormente, o ato de nadar, remar e navegar, corresponde a uma fase natural da vida do ribeirinho, que adapta seu desenvolvimento motor ao ambiente que está inserido. É comum que crianças de 3 a 4 anos já saibam nadar e, até os 5 anos, aprendam a remar.

Foto 23 – Criança de 5 anos brincando com o remo na rabeta amarrada, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

O aprendizado do remo se dá de forma orgânica, por meio de brincadeiras. Há, em ambas as localidades, cascos e remos feitos em um tamanho menor, tendo como finalidade principal o lazer das crianças.

Foto 24 – Criança de 7 anos brincando com o seu casco e remo em tamanho reduzido, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Já os rabudos, por volta dos 8 e 12 anos, as crianças da localidade estão iniciando seu

funcionamento e controle, mas desde mais novos já começam a manusear juntos com os pais.

Foto 25 – Criança de 12 anos conduzindo um rabecasco com rabudo, acompanhada pelo tio, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Por serem motores inseridos há pouco tempo nas comunidades ribeirinhas, há um questionamento por parte dos moradores sobre a segurança da condução desse tipo de propulsão por crianças.

Após essa idade, algumas crianças começam a aprender a “funcionar” motor de centro, sobretudo das famílias que possuem embarcações com esse tipo de propulsão. O fator crucial para que uma criança aprenda a ligar o motor é a força necessária para o seu acionamento. É comum que seja uma atividade predominantemente masculina. Várias mulheres ribeirinhas não sabem acionar o motor de centro. Há motores de centro de acionamento elétrico que encurtam o tempo de aprendizagem das crianças ribeirinhas.

De forma cotidiana, a embarcação se torna um local de interação, experiências e aprendizado familiar. As entrevistas de ambas as comunidades apresentaram um padrão, de que se aprende a navegar vendo os pais fazerem e tentando replicar o ato. Ao ser questionado como aprendeu a navegar, um participante do grupo focal, no Bom Remédio, relatou que era “olhando e fazendo. A pessoa que vai também navegando e sempre fala assim, olha, vai olhando para você aprender”.

Foto 26 – Pai indo ao mercado com sua filha, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

O aprendizado relacionado a navegação é motivado pela curiosidade, mas também pela necessidade. Por vezes é preciso acompanhar familiares mais velhos, que já possuem uma dificuldade em remar determinadas distâncias, ou a operar motores mais modernos. Conforme relato da Sra. Maria de Lourdes, extraído do grupo focal realizado o Bom Remédio, há muitos casos em que os pais “[...] não dirigem. Quando eles veem esses motores modernos agora, as crianças têm mais coragem e pilotar que o pai”. No Pirizinho, a realidade se repete. É comum o filho acompanhar para ajudar no transporte. Cilda Ramos expõe que as crianças no interior:

São crianças aprendidas desde pequenos. As vezes os pais não precisam nem ensinar. Às vezes, vamos supor, ela quer atravessar, aí ela já leva um filho com ela. Na nossa época de criança era obrigado a gente ir. Na época da mamãe, que vendia roupa, tinha que ir um filho com ela. Nós tínhamos que ir para ajudar a remar, porque, sozinha, ficaria muito cansativo. Aí, a gente acabou aprendendo essas coisas.

Há uma oferta de produtos e/ou serviços locais, por meio de embarcações, de acordo com as necessidades locais e com a demanda. Nas ilhas de Abaetetuba a ida para a cidade é parte do cotidiano. Esse tráfego se dá por meio de vários tipos de embarcações, que concretizam o transporte de pessoas, mas também representam “[...] o movimento social, econômico e cultural entre duas dimensões de um mesmo território: a ruralidade advinda das ilhas e a cidade urbana” (Pojo; Elias; Vilhena, 2014, p. 186). O rural das ilhas e o urbano da cidade, fazendo parte da identidade ribeirinha, que influenciam e são influenciados, repercutindo em uma

cultura dinâmica, de múltiplas representações simbólicas, linguísticas e valorativas que fazem parte da identidade e dos costumes daquele povo. (Pojo; Elias; Vilhena, 2014)

Diante dessa demanda específica da região das ilhas de Abaetetuba, surge um profissional ribeirinho, que realiza o transporte de pessoas por meio de linhas fixas informais, com horários bem definidos, que abrange o Quilombo Bom Remédio. O ribeirinho denominado de freteiro, é aquele que trabalha na condução de embarcações motorizadas de porte médio, realizando a atividade de transporte de pessoas e/ou cargas, que possui profundo conhecimento das rotas navegáveis na região, incluindo canais navegáveis, pontos de referência e os horários ideais para o tráfego, de acordo com o período do ano. É comum que a primeira viagem ocorra antes do amanhecer, diante da necessidade de vários moradores das ilhas chegarem à cidade para trabalhar e/ou estudar, exigindo do condutor a familiarização com a navegação noturna e conhecimentos básicos de manutenção do motor propulsivo da embarcação, para que possa efetuar reparos de emergência, quando necessário (Lima, 2013a). Há, aproximadamente, 4 horários de freiteiros ao dia, motivado pela alta demanda diária do traslado de várias pessoas das comunidades locais para área urbana de Abaetetuba. Geralmente se utiliza as rabetas para transporte, mas há embarcações de aço, com propulsão rápida, denominada de expresso. Diferentemente do transporte de linha regulado, não há paradas fixas e sim por encomenda. O serviço é solicitado previamente pelos interessados, por aplicativo de mensagem ou ligação, indicando a casa em que o freteiro deve passar, ou durante sua passagem, é sinalizado para que ele possa parar em determinada casa, para que possa embarcar um ou mais indivíduos.

No Pirizinho não há o serviço de freteiro. O ribeirinho necessita ir com embarcação própria, ou de carona com outra pessoa que esteja indo para uma área urbana, de alguma cidade próxima. Não há uma demanda fixa de trânsito diário de pessoas entre as áreas urbanas das cidades mais próximas e a comunidade. Os mercados do Pirizinho são maiores, com mais ofertas de produtos, quando comparados com os mercados de Bom Remédio, provavelmente motivado pelo deslocamento menos habitual dos ribeirinhos para a cidade.

Em Bom Remédio há embarcações geleiras, que são barcos de pesca utilizados para armazenar e vender gelo para as comunidades locais (foto 21). Essa demanda é motivada, principalmente, pelo não fornecimento de energia elétrica pelo Poder Público, necessitando do uso de geradores o que, para muitas famílias, inviabiliza o uso de geladeira, necessitando de gelo para conservar os alimentos e gelar as bebidas¹¹. No Pirizinho também não há iluminação pública, porém as famílias que ali residem utilizam geradores com mais frequência e possuem

¹¹ Após a finalização da pesquisa, membros do Quilombo Bom Remédio informaram que já estava sendo fornecida energia elétrica para a comunidade.

geladeiras nas suas residências.

Ressalta-se que, após a realização da pesquisa de campo, foi instalada estrutura para o fornecimento de energia elétrica pelo Poder Público no Quilombo Bom Remédio, mas, pela instabilidade, a conservação dos alimentos no gelo ainda é prática recorrente.

A realidade econômica das famílias que habitam o Pirizinho é relativamente padronizada. Todos possuem uma condição financeira estável, com várias embarcações, com motores de centro e de popa, além dos cascos a remo. Uma das famílias possui também vários rabudos. Já no Bom Remédio, pela complexidade da comunidade, há uma grande variação econômica entre os membros. Algumas famílias possuem várias embarcações, incluindo barcos e rabetas cobertas, com motor de centro, além de voadeiras, com motor de popa, enquanto outras possuem somente cascos e rabecascos com rabudos.

Nas duas localidades há indivíduos que utilizam embarcações para a venda de produtos diversos. A nomenclatura desses profissionais varia de acordo com o local.

O indivíduo que vende frutas legumes, verduras e temperos no Bom Remédio é chamado marreteiro enquanto no Pirizinho é denominado de fruteiro, ou verdureiro. Esses profissionais passam pelos rios, com baixa velocidade, em frente as casas, vendendo frutas, legumes, hortaliças e temperos. Não há um período fixo. Sua ida é sazonal e sua parada, assim como o geleiro, é condicionada a sinais por parte dos moradores, que já conhecem a embarcação e o seu condutor.

Foto 27 – Fruteiro atracado para vender seus produtos, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Há também o ribeirinho que realiza a venda de produtos diversos, como carne vermelha, peixe, frango, enlatados, itens domésticos, móveis, dentre outras coisas. Em ambas as comunidades é chamado de marreteiro os vendedores de produtos alimentícios. No Pirizinho também é marreteiro ou prestação quem vende itens de casa e em Bom Remédio esse mesmo profissional é denominado de rapa. É comum que os itens mais caros sejam parcelados com base na confiança, em uma modalidade denominada localmente de “prestação”. Não há cartões, recibos, contratos escritos, ou quaisquer outros instrumentos jurídicos além da palavra das partes envolvidas.

No Pirizinho, a maior parte dos ribeirinhos realizam o transporte das madeiras e tijolos que vendem no seu comércio e marcenaria. Esse transporte é realizado, em regra, nos barcos.

Foto 28 – Barco, na Vila do Pirizinho, transportando tijolos.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Outra atividade desenvolvida por meio da navegação, entre os ribeirinhos, é a pesca de subsistência e a pesca comercial. É bastante comum que os ribeirinhos saibam pescar, mas alguns desenvolvem comercialmente essa atividade. Em ambas as localidades, quem não é pescador profissional, ora pesca seu alimento, ora compra de vizinhos, de mercados locais, ou de pescadores da região a um preço comumente mais acessível.

Quem exerce o ofício da pesca profissionalmente, costuma utilizar botes ou barcos de pesca. Em alguns casos também se utiliza a rabeta. É comum a utilização de sinalizações na embarcação, para indicar que ali tem uma rede, ou um espinhel.

Foto 29 – Bote com sinalização de rede, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

Não há botes e barcos de pesca na Vila do Pirizinho, posto que nenhum morador exerce a pesca profissional. Todas as famílias do local trabalham com mercado, venda de madeiras e tijolos, venda de combustível e construção de pequenos cascos e rabetas.

Foto 30 – Local de construção de cascos, venda de madeira e tijolos, na Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Em Bom Remédio, vários membros da comunidade são pescadores. A região de pesca da localidade é denominada de Zona 14. Toda embarcação pesqueira da localidade, seja bote, seja barco, possuem uma sinalização “Z14” no casco (fotos 13 e 14), correspondente a sigla da área de pesca.

Nas duas localidades, as escolas se localizam nas proximidades e, normalmente, os ribeirinhos utilizam embarcações de menor porte para o seu deslocamento, como cascos, rabecascos e rabetas.

Todas as escolas ribeirinhas de ambas as regiões são localizadas as margens do rio. A única forma de acesso é por meio de embarcações. Nas proximidades do Pirizinho há 3 escolas de ensino fundamental e 2 de ensino fundamental e médio. A maioria dos jovens do Pirizinho utilizam as escolas da Vila Cacoal e da Vila Paulista, ambas localizadas no Rio Cupijó.

No entorno do Bom Remédio há 1 escola de ensino fundamental e médio. Há de se ressaltar que há jovens de ambas as comunidades cursando graduação de nível superior.

Questões de saúde de menor complexidade, são tratadas por meio das Unidades de Saúde de regiões próximas. Questões de alta complexidade, são atendidas nos centros urbanos próximos, ou, em casos extremos, em Belém.

No Pirizinho, utiliza-se, em regra, a Unidade de Saúde da Vila do Cacoal, vizinha a esta. Nos casos mais graves e/ou complexos, recorre-se as cidades de Cametá ou Currealinho. Já no Bom Remédio, a Unidade de Saúde do Rio Doce, ou da Cabeceira do Rio Urubuela, são as opções mais próximas para atendimentos simples, ou o hospital de Abaetetuba para os casos de maior gravidade, ou que demandem um atendimento especializado. Em ambos os locais, há casos extremos, de altíssima complexidade, que o atendimento é realizado em Belém.

O transporte dos doentes, no Bom Remédio, pode ser realizado por embarcações menores, nos casos menos graves, ou, para a locomoção para a área urbana de Abaetetuba, pode ser utilizado embarcações rápidas, como voadeiras, os serviços do freteiro ou do expresso, ou embarcações próprias ou emprestadas, que proporcionem um abrigo ao indivíduo, como barcos e rabetas de transporte, a depender da necessidade e disponibilidade dos recursos. Nos tratamentos e procedimentos realizados em Belém, há o deslocamento por rio até a cidade de Abaetetuba e por ônibus e barco de linha, para Belém.

No caso de Pirizinho, o transporte dos ribeirinhos doentes para localidades próximas ocorre por embarcações menores, assim como em Bom Remédio. Nos casos mais graves e/ou complexo, opta-se por embarcações mais rápidas, ou, no caso de dificuldade de locomoção, por

barcos e rabetas de transporte que proporcionem um abrigo para o doente. Caso haja a necessidade de tratamento em Belém, normalmente se viaja até Curralinho, para embarcar em uma grande embarcação de linha fixa.

Em ambas as comunidades foi observado um forte vínculo com a religiões de base cristã. No Bom Remédio, por parte dos católicos, há um forte sincretismo com a umbanda. Há igrejas católicas, templos evangélicos e terreiros. Com exceção dos últimos, que são localizados na parte mais interna das ilhas, distante da margem do rio, os demais são localizados as margens.

No Pirizinho, os moradores se dividem em católicos e evangélicos. São utilizadas as igrejas de comunidades vizinhas, localizadas na ribeira. Em todos os casos de ambos os locais, normalmente se utiliza cascos, rabecascos, rabetas menores e voadeiras para a locomoção até as igrejas.

Nos ritos fúnebres, os enterros ocorrem em cemitérios localizados nas ilhas, em comunidades vizinhas. Nas proximidades de Bom Remédio, há o cemitério que se localiza no Furo do Xinguzinho, na comunidade vizinha, enquanto no Pirizinho há dois cemitérios, o do Rio Mupi e o do Rio Manditeua.

O traslado, em ambas as comunidades, ocorrem em barcos maiores, de propriedade da família, ou emprestado por algum conhecido, que leva o caixão, os familiares e os presentes. Há casos em que alguns indivíduos vão acompanhando o barco do traslado, em embarcações menores.

Antes da popularização dos motores de centro, transportava-se o caixão no batelão. Especificamente no Pirizinho, existia uma tradição de sincronização das remadas. Os remadores do batelão utilizavam a faia e ditavam o ritmo das remadas dos demais ribeirinhos que a acompanhavam. Todos remavam na mesma frequência, produzindo um som específico, que todos já associavam ao evento. A Sra. Maria Altamira Freitas Ramos narra o evento:

Quando era no tempo de vela, o pessoal já sabia quando era por remada tava longe, era remada junto era “tum”, “tum”. Ai já conhecia que alguém morreu. Só pelo barulho da remada, as pessoas já sabiam que tinha um que já ia para o enterro, que já era para enterro.

[...]

Não podia um remar na frente do outro. Era só um ritmo. Aí aquela zoada dava junto e saía aquele som, então o povo que morava aqui na beira do rio já sabia o barulho que dava aquela zoada.

O lazer dos ribeirinhos também é um fator condicionado, na maioria dos casos, a navegação. No Bom Remédio há uma tradicional festa, que reúne membros de várias comunidades, no chamado Igarapé Areia, que na realidade é uma praia, localiza-se entre o Furo do Capim e a Baía do Marajó. O local só pode ser acessado por embarcação e, em determinadas épocas, ocorrem festas, com bandas e DJ, reunindo muitos moradores das comunidades do entorno. A referida praia fica próximo ao local de tráfego de grandes embarcações de navegação interior.

Foto 31 – Embarcações ribeirinhas fundeadas/atracadas no Igarapé da Areia e um comboio de barças passando ao fundo.



Fonte: Elaboração própria (2024).

No Pirizinho há uma quadra poliesportiva, utilizada como local de eventos na região, chamado de Altas Horas. O local pertence a um ex-morador que ainda possui fortes vínculos com o local e é administrado por sua irmã.

Outro ponto que merece destaque é a características das embarcações dos dois locais pesquisados e a incorporação costumeira de sinalizações visuais exigidas em norma.

Observou-se que algumas embarcações incorporaram marcas no casco exigidas em norma, como o nome nos dois bordos e na popa, a linha d'água de projeto, bandeira, dentre outros e alguns itens de segurança obrigatórios, como luzes de navegação.

Essas marcações são mais comuns em rabetas de transporte e barcos, que operem em grandes centros urbanos, em especial na cidade de Belém, ou entorno. Todavia, há cascos, casquetas e rabetas com essas sinalizações. As marcas, nomes e os desenhos, são tidos como um adorno decorativo, de valorização da embarcação. Alguns moradores do Bom Remédio entendem o que cada marca significa, em especial o nome e a linha d'água de projeto, mas a maioria encara como algo estético. No Pirizinho, não foi feita quaisquer relações entre as marcas e a segurança da navegação.

A predominância dessas marcas é mais comum nas embarcações do Quilombo Bom Remédio, provavelmente porque a área de tráfego de boa parte dos barcos de transporte ou de pesca, botes e rabetas de transporte, são locais que eventualmente ou frequentemente a Marinha do Brasil se faz presente. Já no Pirizinho, os locais de navegação são mais remotos e distantes da sede da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, sofrendo menos pressões e interferências de grandes embarcações que possuem as referidas marcas.

As embarcações do Pirizinho que possuem luzes de segurança e/ou sinalizações no casco exigidas em norma, são de propriedade de um ex-morador, que possui uma grande embarcação, que realiza linha fixa entre várias cidades do interior e Belém, incorporando hábitos da navegação regulada por normas.

As embarcações e a navegação são fundamentais para ambas as comunidades. O ato de navegar, além de cultural é uma fase natural da vida do ribeirinho, que indispensável para sua educação, saúde, religião e lazer. Sua dinâmica varia de acordo com a disponibilidade dos recursos na localidade, com as demandas da comunidade e do seu entorno, com a interseção de tráfego com embarcações que se adequam ao padrão normativo e com a navegação em locais que possuem a presença da Marinha do Brasil.

4 SISTEMA NORMATIVO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Após a compreensão da dinamicidade, multifuncionalidade e da importância da navegação ribeirinha, como um elemento sociocultural, inserido no direito de ser e de existir dessas comunidades tradicionais que possuem uma relação cultural com o rio, caracterizada também como um conhecimento tradicional, com alta capacidade adaptativa, de acordo com a necessidade e com os recursos locais e familiares disponíveis, passamos para a análise de como é desenvolvido o sistema normativo e executivo de segurança da navegação.

As embarcações e a navegação estão inseridas em páginas relevantes da história. Desde as guerras médicas, no período clássico, que possibilitou as cidades-estados gregas saírem vitoriosas contra o Império Persa, graças a escolhas políticas por parte de Atenas, relacionadas a investimentos em embarcações, o que a consolidou como um centro cultural, político e bélico. No final da idade média e início da idade moderna, no renascimento, as embarcações também têm um impacto relevante, viabilizando aos países que dominavam técnicas de construção naval e navegação, consolidassem a expansão do seu domínio para áreas ultramarinas, possibilitando o período de colonização de territórios americanos e africanos, por parte de potências europeias, como Portugal, Inglaterra, França e Holanda. (Martins, 2023)

Na modernidade, os navios ainda possuem uma importância bélica, sobretudo dissuasória, mas a navegação mercante surge como protagonista no mundo globalizado, tornando-se elo indispensável para a economia mundial. Não seria exagero associar as águas como um dos principais palcos que se consolidam as relações de comércio exterior, em âmbito mundial. Os oceanos constituem o meio necessário para que, aproximadamente, 90% das relações de comércio exterior se concretizem (Martins, 2013). Stopford (2017) destaca a essência internacional da navegação marítima e sua dinamicidade, que, em sua evolução, acompanha as necessidades da economia internacional.

De acordo com Stopford (2017) as embarcações e o transporte aquaviário vêm evoluindo ao longo dos últimos 5.000 anos, dividindo-se em três grandes fases. A primeira se inicia como a formação das redes comerciais formadas por populações da China, Índia e Europa e o descobrimento de novas rotas marítimas, que possibilitou a expansão da navegação comercial e a colonização de “novos” territórios. A revolução industrial e suas inovações tecnológicas possibilitaram, no século XVIII, o início da segunda fase, com a criação da propulsão a vapor, o que aumentou a eficiência do transporte aquaviário, e o aprimoramento da comunicação, viabilizando o gerenciamento de frotas de navios como um negócio global,

criando o mercado *liner*¹². A última fase é caracterizada, a partir do século XX, com a especialização dos navios em determinado tipo de carga e/ou técnicas de carregamento, o que possibilita o aumento da eficiência e segurança no transporte de cargas e pessoas.

Atualmente, grandes embarcações, especializadas em determinados tipos de carga, trafegam por diferentes nações. A navegação assume um papel fundamental, desempenhado através do território de vários países, por meio de embarcações vinculadas a diversas nacionalidades. Diante de sua importância econômica, a navegação passa a ser tratada como prioridade. A segurança do navio e da carga, a salvaguarda da vida humana e a proteção do meio ambiente marinho se tornam assuntos regulados em âmbito internacional, em face da necessidade de padronização mínima. As Convenções Internacionais que versam sobre o tema, como regra geral, possuem uma adesão maciça dos países, que, por sua vez, possuem a obrigação de adequar suas normas internas as normas internacionais.

Em relação a história do Brasil, a navegação desempenhou e desempenha um papel fundamental. Desde seu povoamento pré-colonização, pelos indígenas em regiões que margeavam os rios, perpassando pela chegada e o domínio dos colonizadores, com a ocupação da Região Amazônica, sucedida pelo implemento da navegação a vapor no século XIX, com a integração da navegação interior, com a cabotagem e longo curso e com a abertura do Rio Amazonas às nações amigas, juntamente com o aprimoramento das estruturas portuárias, para atender as demandas internacionais de látex, durante o final do século XIX, início do Século XX. (Carreteiro, 1987)

Seguindo a tendencia mundial na era da globalização, no Brasil, a maior parte da movimentação de carga com origem ou destinadas a outros países, dá-se por via aquaviária. No ano de 2020, 1.044,9 milhões de toneladas foram movimentadas por meio da navegação fluvial e/ou marítima. Deste valor, 808,7 milhões de toneladas foram movimentadas através da navegação de longo curso¹³, 39,5 milhões de toneladas através da cabotagem¹⁴ e 196,7 milhões de toneladas por meio da navegação interior¹⁵. Notamos que, entre os anos de 2010 e 2020 a movimentação de carga na navegação de longo curso cresceu 30,01%, enquanto a cabotagem e a navegação interior cresceram, no mesmo período, 54,03% e 72,48%, respectivamente (Brasil,

¹² Linhas regulares, com portos e datas de partida e chegada pré-determinados, criadas em face de uma demanda regular e consolidada.

¹³ De acordo com o art. 2º, XI da Lei 9.432/1997, a navegação de longo curso é aquela “[...] realizada entre portos brasileiros e estrangeiros”.

¹⁴ De acordo com o art. 2º, IX da Lei 9.432/1997, a navegação de cabotagem é aquela “[...] realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”.

¹⁵ De acordo com o art. 2º, X da Lei 9.432/1997, a navegação interior é aquela “[...] realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional

s/a). Só no ano de 2021, ocorreu um crescimento de 5,4% no longo curso, 5,6% na cabotagem e uma queda de 6,1% na navegação interior (Brasil, 2022).

Referente ao perfil de carga, no longo curso, na exportação, o protagonismo é do minério, sendo responsável por 53% do total de produtos exportados, seguido pela soja com 13% e o petróleo e seus derivados com 8%, enquanto na importação notamos um equilíbrio maior, com predominância do contêiner, com 23%, seguida de adubos e petróleo e seus derivados, com 21% e 17%, respectivamente. Com esses dados, podemos traçar o perfil do Brasil de exportador de commodities e importador de produtos manufaturados e commodities. Sobre a navegação de cabotagem, o transporte de petróleo e seus derivados lidera o ranking das cargas movimentadas, com 66% do total, seguido por contêiner, com 13% e bauxita, com 10%. Na navegação interior, a soja lidera com 36%, seguida pelo milho com 15% e o petróleo e seus derivados, com 10%. (Brasil, 2022)

Para o adequado entendimento do tratamento da navegação ribeirinha por parte do Poder Público, faz-se necessário, portanto, a sistematização do sistema regulatório, nacional e internacional, da navegação.

Com o intuito de alcançar a melhor didática, dividiremos a presente seção em três subseções. Na primeira subseção, intitulada “regulação e fiscalização da segurança da navegação” trataremos, de forma geral, como se organiza o sistema regulatório do tráfego aquaviário, pontuando as competências legislativas, os princípios gerais e os Órgãos intervenientes, destacando as principais normas e pressupostos que regem a navegação nacional e internacional. Posteriormente, na segunda subseção, intitulada “a certificação dos aquaviários, dos amadores e das embarcações, trataremos das habilitações amadoras e profissionais existentes no Brasil e suas respectivas competências, além da documentação geral exigida para cada tipo de embarcação. Por fim, na última subseção, o processo de regularização das embarcações de navegação interior.

4.1 Regulação, controle e fiscalização das normas de navegação

A navegação, por ser uma atividade com grande relevância internacional histórica e econômica, torna o transporte aquaviário como um tópico sensível, do ponto de vista da segurança, em face da complexidade resultante da aplicação simultânea de várias normas sobre uma única embarcação. Nesse cenário, a padronização das legislações internacionais e nacionais se torna fundamental para viabilizar o tráfego seguro de embarcações de determinadas bandeiras, que naveguem em águas de diversos países, com interseção de tráfego com vários navios, de

múltiplas nacionalidades. Essa padronização é necessária para permitir que embarcações de bandeiras estrangeiras naveguem em território nacional, assim como para que embarcações nacionais possam operar em águas estrangeiras.

Diante desse cenário, a comunidade marítima global tem reconhecido a necessidade de superar essas diferenças normativas, adotando uma regulação uniforme, por meio das Convenções Internacionais para unificar as normas relacionadas ao Direito da Navegação. (Martínez, 2017)

No âmbito internacional, as normas que tratam da segurança da navegação visam padronizar e uniformizar os requisitos estruturais, documentais e procedimentais dos navios e suas tripulações de diferentes nacionalidades (bandeiras). Essas normas são de caráter geral.

A regulação da navegação por navios mercantes, frequentemente denominada Direito da Navegação, no que diz respeito à segurança da navegação, é estabelecida internamente por cada país, que adota como principal referência as Convenções Internacionais e outras normas e diretrizes internacionais sob a jurisdição da Organização Marítima Internacional (IMO). (Silva Filho; Risk, 2013)

Quando a navegação ocorre exclusivamente em águas nacionais, o país deve criar sua própria padronização, levando em consideração as particularidades locais, que devem estar em harmonia com as normas internacionais, especialmente nas questões relacionadas às manobras realizadas por embarcações em rotas nacionais e internacionais, para evitar riscos de acidentes.

A harmonização nacional e internacional das normas de navegação, especialmente no que se refere à manobrabilidade das embarcações, é fundamental. Em águas nacionais, existem vários pontos de interseção entre o tráfego de embarcações que seguem padrões internacionais e aquelas que seguem as normas estabelecidas localmente.

Para fins pedagógicos, sistematizaremos os principais pontos da regulação internacional, destacando as diretrizes normativas que interferem no objeto da pesquisa, para, posteriormente, nos tópicos seguintes, aprofundarmos na regulação nacional da segurança da navegação.

4.1.1 Regulação Internacional da Navegação

A regulação do tráfego aquaviário se dá em âmbito internacional, nacional e regional. Cada Estado-Nação que se torna signatário de uma convenção internacional relacionada a segurança da navegação, compromete-se a adequar as suas normas internas, compatibilizando-as com as normas internacionais. Essa adequação é indispensável para a promoção da segurança

da navegação. No Brasil, a Lei 9.537/1997, que trata sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, em seu artigo 36, dispõe que todas as normas infralegais, decorrentes da referida legislação, como as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), as Normas de Procedimentos Operacionais das Capitânicas dos Portos/Fluviais (NPCP/NPCF) e outras, deverão obedecer, naquilo que couber os “atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações” (Brasil, 1997, s/p). A regulação internacional das normas de navegação é estabelecida por meio de convenções, códigos ou resoluções elaboradas por agências da Organização das Nações Unidas (ONU) ou pela Organização Marítima Internacional (IMO), vinculada a aquela, constituindo-se como um “braço” especializado das Nações Unidas, sobre assuntos marítimos. (Martins, 2013)

A ONU se destaca pela regulação das águas, como espaço de soberania, exploração, exploração e navegação e dos direitos e deveres dos Estados de Bandeira, para com seus navios, dentre outros assuntos. A regulação internacional dos espaços marinhos levou mais de um século para se consolidar. Souza (2018) destaca que a primeira tentativa de regulação ocorreu no Congresso de Paris, em 1856. Em 1958 e 1960, a Primeira e Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizadas em Genebra, não alcançaram consenso sobre a extensão das zonas marítimas. Em 1982, ocorreu a Terceira Conferência, que resultou na aprovação da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), que regulamentou todos os espaços marítimos de forma dinâmica, conectando-a ao Direito Internacional subsequente para questões de soberania, segurança e proteção ambiental.

A CNUDM, conhecida também como Convenção de Montego Bay ou Constituição do Mar, é considerada uma norma *jus cogens*, aplicável a toda a comunidade internacional, independentemente de o Estado ser ou não signatário. Piassi (2013) assevera que a referida norma regula domínios marítimos, soberania dos Estados de bandeira sobre embarcações, proteção ambiental marinha e rotas de navegação.

Os territórios marítimos abrangidos pela CNUDM incluem águas interiores, Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC) e alto-mar. Fiorati (1999) explica que as águas interiores estão sob soberania plena do Estado, permitindo a criação de normas para diversos aspectos, como relacionadas à segurança e exploração econômica. O MT, com 12 milhas náuticas (mn) de extensão, contados a partir da linha base da costa, também está sob soberania plena do país costeiro, com ressalva

ao direito de passagem inocente¹⁶ (Menezes, 2015). A ZC, que se estende por mais 12 mn além do MT, confere ao Estado soberania limitada para medidas administrativas e repressivas. A ZEE, que se estende até 200 mn a partir da linha base da costa, é uma região onde o Estado possui soberania parcial para a exploração de recursos naturais (Mattos, 1987). A PC abrange o leito e subsolo marinho até 200 mn, podendo se estender até 350 mn mediante critérios técnicos, como descrito na própria CNUDM.

O alto-mar é um conceito residual. O que não se incluir nos territórios marítimos será alto-mar. Segundo Menezes (2015), não tem uma extensão territorial específica, sendo uma área comum onde todos os Estados têm direitos iguais. Navios, em alto-mar, estão vinculados a jurisdição do seu país de bandeira, com ressalvas nos casos de direito de visita (Martins, 2015).

A IMO foi proposta em 1948 e criada em 1959, constituindo-se como a entidade especializada da ONU em assuntos relacionados à segurança da navegação e a prevenção da poluição causada por navios. Piassi (2013) observa que a IMO elabora dois tipos de instrumentos internacionais: recomendações, que não têm caráter obrigatório, e convenções internacionais, que se tornam normas obrigatórias após serem internalizadas pelos Estados signatários.

As convenções internacionais da IMO complementam os institutos da CNUDM com instrumentos técnicos mais específicos, criando um sistema jurídico-regulatório lógico, harmônico e integrado do tráfego aquaviário internacional. A CNUDM “[...] se tornou uma referência para os trabalhos da OMI¹⁷, uma vez que a elaboração dos regulamentos por esta já fora imaginada e desenvolvida com as devidas preocupações e necessidades daquela ‘Constituição dos Oceanos’” (Piassi, 2013, p. 141). A Convenção de Montego Bay, portanto, serve como epicentro da regulação internacional dos espaços marítimos, conectando seus conceitos e limitações aos demais instrumentos normativos internacionais sobre navegação.

As Convenções da IMO podem ser divididas em 3 eixos temáticos: segurança da

¹⁶ O "direito de passagem inocente" é um conceito estabelecido pela CNUDM que permite aos navios de todos os Estados passem pelo mar territorial de outro Estado, desde que essa passagem não prejudique a paz, a ordem ou a segurança do Estado costeiro. Essa passagem deve ser contínua e rápida e não inclui o direito de ancorar, exceto em casos de força maior ou de dificuldades. O trânsito deve ser inofensivo, ou seja, não pode envolver ameaças ou uso de força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro, nem qualquer outra atividade não diretamente relacionada à passagem.

O direito de passagem inocente foi criado para facilitar a navegação internacional e o comércio global, equilibrando os interesses de segurança dos Estados costeiros com a liberdade de navegação para todos os Estados. Este princípio promove a cooperação internacional e garante que as vias marítimas essenciais para o transporte global se mantenham abertas e acessíveis.

¹⁷ A sigla OMI representa a abreviação em português da Organização Marítima Internacional. Optamos por utilizar a sigla International Maritime Organization (IMO) por ser o termo mais usual nos livros e artigos acadêmicos relacionados com a matéria.

navegação; proteção do meio ambiente marinhos, por poluição causada por navios; e responsabilidade civil ambiental, por danos ocasionados por navios. Podemos visualizar com clareza, no quadro abaixo, todas as convenções da IMO.

Quadro 1 – Convenções Internacionais da IMO que o Brasil é signatário.

Tema	Nome da Convenção	Sigla	Ano	Brasil é signatário?
Segurança da Navegação	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar	SOLAS	1974/1988	Sim ¹⁸
	Convenção Internacional sobre Linhas de Carga	LL	1966	Sim ¹⁹
	Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar	RIPEAM ou COLREG	1972	Sim
	Convenção Internacional sobre Segurança de Contêineres	CSC	1972	Sim ²⁰
	Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional	FAL	1965	Sim
	Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos	STCW	1978	Sim
	Convenção Internacional Sobre Busca e Salvamento Marítimo	SAR	1979	Sim
	Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima	SUA	1988	Sim ²¹
	Convenção Internacional sobre Salvamento	SALVAGE	1989	Sim
	Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios	TONNAGE	1969	Sim
	Convenção Internacional sobre Segurança de Embarcações de Pesca	SFV	1977	Não
	Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Tripulantes de Embarcações de Pesca	STCW-F	1995	Não
	Convenção da Organização Internacional de Telecomunicações Móveis por Satélite	IMSO	1976	Não
Meio Ambiente Marinho	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios	MARPOL	1973/1978	Sim ²²
	Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias	LONDON CONVENTION	1972	Sim ²³
	Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em caso de Acidentes por Óleo	INTERVENTION	1969	Sim

¹⁸ O Brasil é signatário dos Protocolos de 1978 e 1998 da SOLAS, porém não segue a SOLAS *Agreement 96*.

¹⁹ O Brasil é signatário da LL 66, porém não segue o LL *Protocol 88*.

²⁰ O Brasil é signatário da CSC 72, porém não segue a CSC *amendments 93*.

²¹ O Brasil é signatário da SUA 88 e do protocolo de 1988, porém não segue a SUA 2005 e nem o protocolo de 2005.

²² A MARPOL é Convenção mais abrangendo, do ponto de vista da proteção do meio ambiente marinho, por danos ocasionados por navios. Possui seis anexos, cada um com um eixo temático diferente. O anexo I trata de poluição por óleo, o II de substâncias líquidas nocivas, o III de substâncias transportadas em embalagem, o IV de poluição por esgoto, o V de poluição por lixo e o VI de poluição atmosférica. O Brasil é signatário de todos os anexos da MARPOL.

²³ O Brasil é signatário da London Convention 72, porém não é signatário do London Convention Protocol 96.

	Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Anti-incrustantes Danosos em Navios	ANTI FOULING	2001	Sim
	Convenção Internacional Sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo	OPRC	1990	Sim ²⁴
	Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios	BWM	2004	Sim
	Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios	HONG KONG CONVENTION	2009	Não
Responsabilidade Civil Ambiental	Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição Por Óleo	CLC/69	1969	Sim ²⁵
	Convenção sobre Remoção de Destroços	WRC	2007	Não
	Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo	FUND	1971	Não
	Convenção Relativa à Responsabilidade Civil no Campo de Transporte Marítimo de Material Nuclear	NUCLEAR Convention	1971	Não
	Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas Bagagens por Mar	PAL	1974	Não
	Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Combustíveis de Navios	BUNKER	2001	Não
	Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Potencialmente Perigosas e Nocivas	HNS	1996	Não
	Convenção Internacional sobre a Limitação de Responsabilidade Relativa às Reclamações Marítimas	LLMC	1976	Não

Fonte: Elaboração própria (2024).²⁶

As Convenções da IMO, pela própria dinâmica do Direito Internacional, nascem como propostas, prevendo em seu texto os requisitos de validação que comumente exigem que um determinado número de países seja signatário e que a frota de embarcações desses países que seguem essa determinada norma, corresponda a uma porcentagem da arqueação bruta mundial, de modo a torná-la relevante. A internalização dessas normas nos “[...] ordenamentos jurídicos dos Estados signatários, e conforme o disposto nos ordenamentos constitucionais, passaram a ter *status* de normas ordinárias de caráter obrigatório, imperativo e coercitivo” (Obregón, 2018, p. 308).

A aplicação das Convenções da IMO geralmente se restringem a navios classificados para realizar viagens de longo curso, com um porte mínimo, excluindo as embarcações imunes, de pesca e certificadas para navegar exclusivamente nos limites territoriais de um determinado Estado.

²⁴ O Brasil é signatário da OPRC 90, porém não é signatário da OPRC/HNS 2000.

²⁵ O Brasil é signatário da CLC 69, porém não é signatário dos protocolos de 1946 e 1992.

²⁶ Informações extraídas da IMO.

Após a entrada em vigor de uma convenção, os Estados signatários são responsáveis por fiscalizar seu cumprimento e certificar os navios de sua bandeira, conforme os requisitos internacionais. Desse modo, os Estados signatários exigem o cumprimento da Convenção dos navios que estejam autorizados a hastear seu pavilhão e dos navios estrangeiros que adentrem no seu território. Por esse motivo, o ato de não seguir uma Convenção que seja de adesão mundial ampla, pode significar isolar os navios daquela bandeira, do mercado internacional.

As convenções da IMO absolvem os conceitos gerais da CNUDM e estabelecem um duplo sistema de fiscalização, realizado ora pelo Estado de Bandeira, ora pelo Estado estrangeiro costeiro em que o navio está navegando, atracado ou fundeado.

Costa e Solla (2017), destacam que determinado Estado exercerá o controle portuário nos navios que estejam atracados em seu território, costeiro em relação aos navios que naveguem em seu MT e de bandeira em relação as embarcações que hasteiam a sua bandeira. Compreendemos que a referida divisão é incompleta. Como classificação teórica, de acordo com o que se estabelece nas normas nacionais e internacionais, propomos subdividir em controle do Estado de bandeira e controle do Estado costeiro, que apresentam outras subdivisões.

O controle e a fiscalização realizada pelo Estado de bandeira se subdividem em ordinária e extraordinária. A primeira, deriva-se dos artigos 91.2 e 94 da CNUDM, que estabelece que os Estados devem dotar seus navios de documentos necessários para navegar, vinculando-os sua jurisdição e o controle de questões administrativas. A Segunda é proveniente dos artigos 2 e 92.1 da referida convenção, que estabelecem o Mar Territorial como área de soberania plena e a vinculação do Estado com os navios de sua bandeira, em alto-mar, respectivamente. (Organização das Nações Unidas, 1982).

A fiscalização/controlado ordinária do Estado de bandeira ocorre por meio das vistorias periódicas para emissão ou renovação dos certificados internacionais. Todas as convenções da IMO estabelecem um ou mais certificados internacionais, relacionados a respectiva norma, que deve ser emitido pelo Estado de Bandeira, atestando que o navio, ou o tripulante, cumpre os requisitos daquela norma internacional. Em regra, essa atividade é terceirizada para empresas privadas, internacionalmente reconhecidas, chamadas de sociedades classificadoras, que recebem autorização dos Estados para representá-los. Nessa condição, periodicamente, realizam atos de verificação para aferir se os navios de determinada bandeira, cumprem os requisitos impostos por Convenções e outras normas internacionais e nacionais que o Estado a qual está vinculado exige.

Já a fiscalização extraordinária do Estado de bandeira, também denominada de *Flag*

State Control, ocorre como uma inspeção aleatória esporádica, realizada pela autoridade marítima do referido Estado, em navios de sua bandeira, quando estão navegando em alto-mar, ou em seu MT ou águas interiores. Em regra, há conferências documentais do navio, da tripulação e da carga e podem ser realizados outros atos.

Aos Estados costeiros é conferido o direito de fiscalizar e punir navios estrangeiros privados que estejam navegando em seu MT, ressalvados os casos de passagem inocente. Tais previsões nas Convenções da IMO, são um desdobramento lógico da CNUDM que estabelece essa região como área de soberania plena. Esse ato de fiscalização, também conhecido como *Port State Control*²⁷, possui grande similaridade com o *Flag State Control*, porém é realizado por um Estado diverso da bandeira da embarcação, consistindo, primariamente em conferências documentais, podendo realizar outros atos que julgarem necessários. Essa inspeção pode ser realizada em navios que estejam fundeados, atracados, ou navegando no MT ou águas interiores, exceto os casos de passagem inocente.

No Brasil, conforme a Lei 9.537/1997, o ato realizado pelo controle e fiscalização ordinários do Estado de bandeira é denominado vistoria e consiste na verificação do cumprimento dos requisitos impostos por normas nacionais e internacionais, para a emissão, renovação ou endosso de certificados, sejam nacionais ou internacionais. Já o *Flag State Control* e o *Port State Control* são atos de inspeção naval, aleatórios, que visam identificar se determinada embarcação está dentro dos parâmetros exigidos em normas nacionais e internacionais.

Com exceção do RIPEAM, nenhuma convecção indicada nessa seção se aplica a navegação interior, todavia, há de se ressaltar que é comum que a navegação de longo curso, ou seja, aquela realizada entre países diferentes, total ou parcialmente por vias marítimas, pode ter trechos em águas interiores. Portanto, há regiões de interseção de tráfego de embarcações de navegação interior e de longo curso. Por esse motivo é indispensável, para a correta compreensão desta pesquisa, o entendimento básico da regulação internacional do tráfego aquaviário e da segurança da navegação.

²⁷ Ressaltamos que a expressão *Port State Control* não se esgota na fiscalização do Estado, aos navios estrangeiros que estejam atracados em seu território. Ela refere-se a um conjunto de medidas de mitigação de riscos em portos e terminais, estabelecidos internacionalmente, incluindo o controle de acesso de pessoas, cargas e embarcações. Comumente, a expressão é utilizada pela Marinha do Brasil em um sentido mais restrito, relacionado a inspeção de navios estrangeiros.

4.1.2 Regulação Nacional da Navegação

A regulação do Direito Marítimo no Brasil ocorre em nível constitucional, legal e infralegal, abrangendo aspectos como o território marítimo, a ordenação do tráfego aquaviário nacional, a segurança da navegação, a certificação de aquaviários e amadores, o ensino profissional marítimo, a inscrição e o registro da propriedade marítima e o Tribunal Marítimo. Segundo o artigo 20 da Constituição Federal, o mar territorial e os recursos da plataforma continental e da zona econômica exclusiva são bens da União. No que se refere às águas interiores, a União possui domínio sobre lagos e rios em terrenos sob sua jurisdição, ou que cruzem mais de um Estado, ou que estejam em áreas de fronteira, bem como sobre terrenos de marinha, os marginais e praias fluviais. O parágrafo primeiro do mesmo artigo garante a Estados, Distrito Federal e Municípios compensação financeira pela exploração de recursos, como petróleo e gás natural, e recursos hídricos para geração de energia elétrica (Pompeu, 2006).

O território aquático do Brasil inclui o território marítimo — composto pelo mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental — e as águas interiores. As águas marítimas e o solo e subsolo marinho, onde o Brasil exerce direitos econômicos, são conhecidos como "Amazônia Azul", um conceito promovido pela Marinha do Brasil para reforçar a importância estratégica dessa área rica em recursos naturais, que cobre cerca de 4,5 milhões de km² (Costa, 2017).

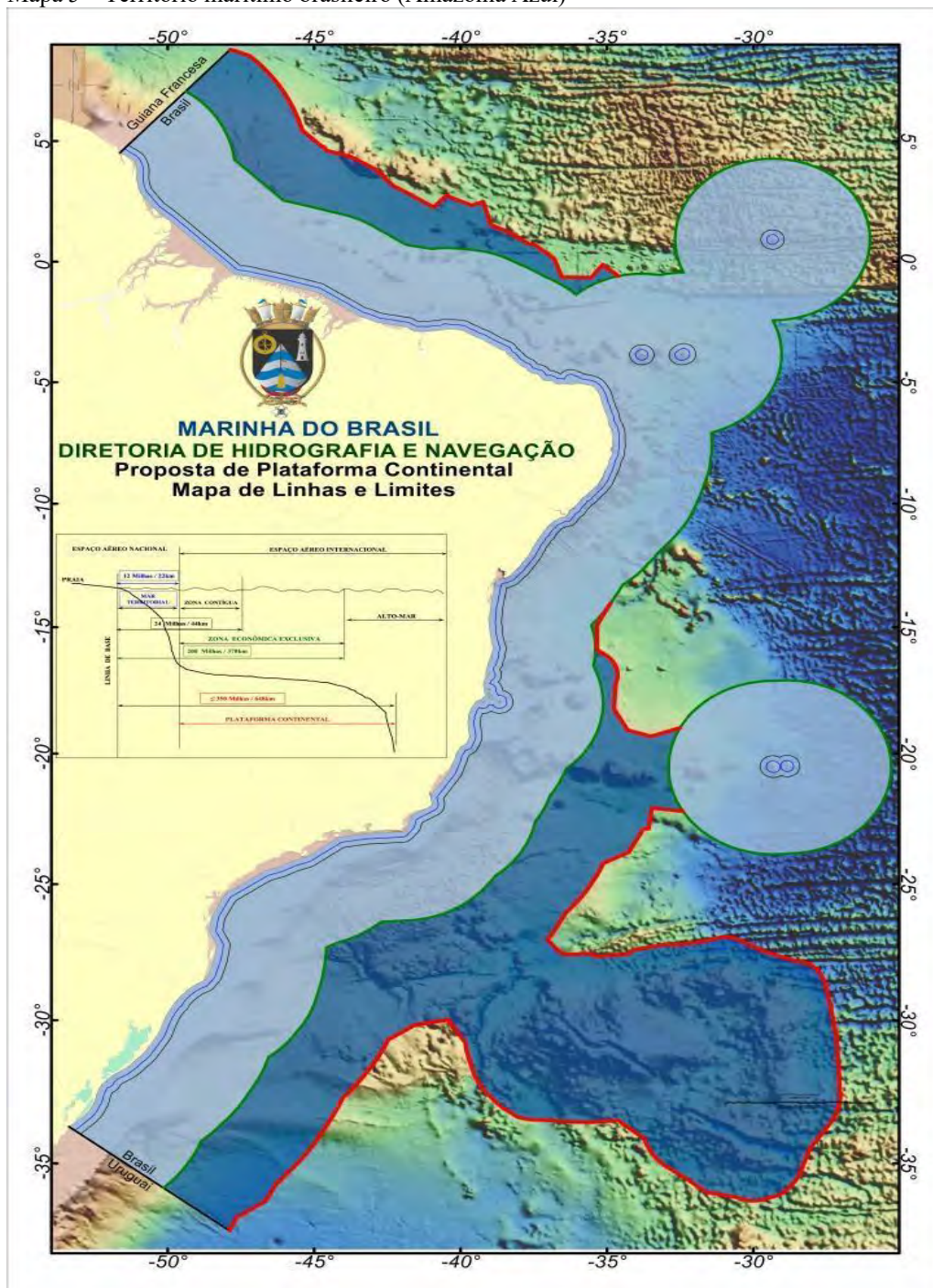
Aos Estados – entes federativos - foi conferido o domínio das águas subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, incluindo rios que deságuam no oceano, exceto aquelas resultantes de obras da União ou conforme disposto constitucionalmente. Em relação ao Distrito Federal, o domínio sobre suas águas é análogo ao dos Estados (Pompeu, 2006).

A União tem competência exclusiva, de acordo com a Constituição, para legislar sobre direito marítimo, navegação lacustre, fluvial e marítima, defesa marítima e gestão das águas. A União pode permitir que os Estados legislem sobre matérias específicas mediante Lei Complementar. O artigo 178 da Constituição Federal estipula que a ordenação dos transportes aquaviários será regulamentada por lei, respeitando acordos internacionais e o princípio da reciprocidade, além de estabelecer regras para transporte de mercadorias na cabotagem e navegação interior por embarcações estrangeiras, impondo a observância da harmonização da regulação nacional, pelos parâmetros estabelecidos pelas normas internacionais.

Em termos legais, a Lei 8.617/1993 define o território marítimo brasileiro em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM),

estabelecendo a soberania e jurisdição sobre essas áreas, incluindo o direito de passagem inocente de navios estrangeiros no mar territorial. Essa lei é regulamentada pelos Decretos 4.810/2003 e 8.400/2015, que tratam da operação de embarcações pesqueiras e da linha de base do Brasil ao longo da costa.

Mapa 5 – Território marítimo brasileiro (Amazônia Azul)



Fonte: Diretoria de Hidrografia da Marinha (2019).

O sistema regulatório da navegação, no Brasil, é composto nos Leis e normas infralegais espaciais. Diversas leis abordam aspectos específicos da temática. A Lei 7.573/1986 trata do Ensino Profissional Marítimo (EPM), a Lei 9.432/1997 aborda o ordenamento do tráfego aquaviário e o registro de bandeira, a Lei 7.652/1988 regula a propriedade marítima, a Lei 2.180/1954 estabelece as competências do Tribunal Marítimo (TM) e a Lei 9.537/1997 regula a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

A Lei 7.573/1986, que dispõe sobre Ensino Profissional Marítimo, regulada pelo Decreto 94.536/1987, organiza o sistema de educação para aquaviários, em suas diferentes categorias, com cursos em diferentes níveis de ensino (1º grau, 2º grau e superior).

A Lei 7.652/1988 regula o a inscrição de embarcações, por meio do Título de Inscrição de Embarcação (TIE), que deve ser realizado na Capitania dos Portos e, para embarcações com porte superior a 100 toneladas de arqueação bruta (AB), deve ser registrada no Tribunal Marítimo, por meio do Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM).

A Lei 9.432/1997 estabelece diretrizes para o tráfego aquaviário, incluindo a abertura para bandeiras estrangeiras na navegação de longo curso e cabotagem e a preferência pela bandeira brasileira na navegação interior, apoio marítimo e apoio portuário, além de estabelecer duas formas de registro de bandeira nacional possível, por meio do registro comum²⁸²⁹ e do Registro Especial Brasileiro (REB)²⁹³⁰.

A Lei 2.180/1954 define a competência do Tribunal Marítimo (TM) para julgar acidentes e fatos da navegação, bem como para manter o registro de propriedade de embarcações e armadores. Um ponto que merece destaque na Lei do Tribunal Marítimo considera, expressamente, por meio dos seus artigos 122 e 61, o costume como um preceito legal e regulador da navegação, podendo ser alegado, inclusive, como meio de prova.

Por fim, a Lei 9.537/1997, conhecida também como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), aborda a competência para elaborar normas e fiscalizar a segurança da navegação, praticagem e certificação de aquaviários, vinculando as normas aos navios estrangeiros que operam em águas jurisdicionais brasileiras e aos navios brasileiros que operam

²⁸ Para hastear o pavilhão brasileiro por meio do registro comum, faz-se necessário a observância de requisitos como: 1 – a propriedade da embarcação estar registrada ou inscrita no Brasil; 2 – o armador ser registrado no Brasil; o Comandante, o Chefe de máquinas e 2/3 da tripulação serem compostos de brasileiros.

²⁹ Martins (2013) aponta que o REB foi implementado pela Lei 9.432/1997, com o intuito de incentivar o que embarcações optassem pelo pavilhão brasileiro, oferecendo incentivos fiscais e flexibilização dos requisitos, limitando a uma determinada porcentagem da frota da empresa que operasse com embarcações estrangeiras. O Registro Especial Brasileiro é um segundo registro, complementar ao primeiro. Se a embarcação for brasileira, por meio do registro comum, é possível e indicado que faça complementarmente o REB, para se valer dos benefícios oferecidos por este. Caso a embarcação possua uma bandeira estrangeira, será necessário a suspensão desta, para que se opte pela bandeira brasileira, observado alguns parâmetros de quantidade de embarcação da empresa autorizadas a hastear a bandeira brasileira por meio do registro comum.

em águas estrangeiras.

A LESTA estabelece que os aquaviários devem possuir habilitação compatível com suas funções a bordo, com requisitos definidos pela Autoridade Marítima, que é responsável por promover e implementar a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental causada por embarcações e plataformas. A Lei 9.537/1997 concede à Autoridade Marítima, por meio do artigo 4º, inciso I, a competência para elaborar normas relacionadas à habilitação de aquaviários e amadores, inspeção naval, praticagem e outras áreas essenciais à segurança da navegação.

Conforme disposto no artigo 36 da LESTA, as normas criadas pela Autoridade Marítima devem estar em conformidade com os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especialmente em áreas como a segurança da navegação e o controle da poluição por embarcações.

O Decreto 2.596/1998, que regulamenta a LESTA, divide as habilitações em categorias de aquaviários, sendo considerado como aqueles habilitados para operar profissionalmente uma embarcação, e amadores, ou seja, aquele que é habilitado para operar embarcação de esporte e recreio, em caráter não profissional, estabelecendo requisitos específicos para cada grupo.

As normas elaboradas pela Autoridade Marítima, conforme competência temática atribuída pela artigo 4º, inciso I e pela Lei do Ensino Profissional Marítimo, são chamadas de Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), que atualmente totalizam 29 e são divididas em 8 séries temáticas, das quais: a série 100 trata de aquaviários e portuários; a série 200 aborda questões relacionada a embarcações; a série 300 concentra as NORMAMs relacionadas a fiscalização e segurança; a série 400 está relacionada ao meio ambiente; a série 500 agrupa as normas de hidrografia e navegação; e série 600 reúne as normas relacionadas ao auxílio a navegação; a série 700 traz as normas de meteorologia marítima; e, por fim, a série 800 trata de tarifa de utilização dos faróis. Na quadro abaixo, sistematizamos todas as NORMAMs, divididas por série, por número e por assunto.

Quadro 2 – Normas da Autoridade Marítima.

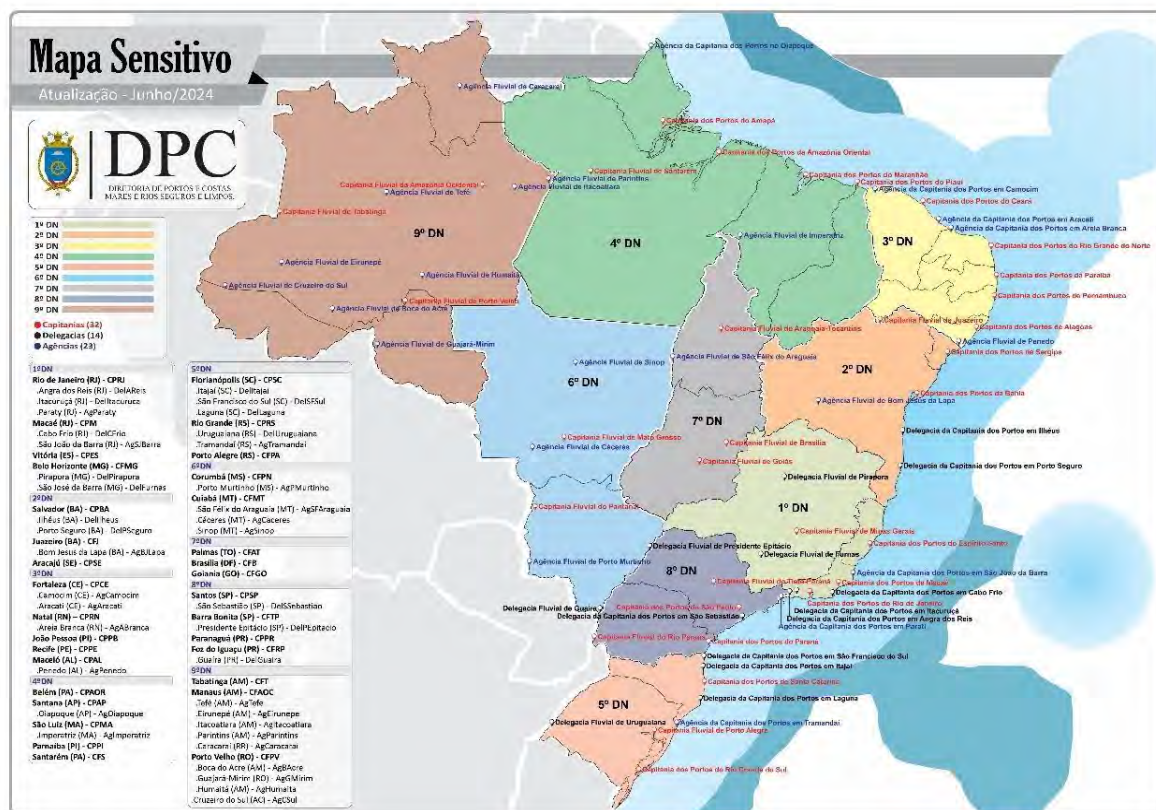
Série		NORMAMs
Série 100	Aquaviários e Portuários	101 - Norma da Autoridade Marítima para aquaviários
		102 - Norma da Autoridade Marítima para o ensino profissional marítimo de aquaviários
		103 - Norma da Autoridade Marítima para o ensino de portuários e atividades correlatas
		104 - Norma da Autoridade Marítima para cursos e treinamentos complementares
		111 - Norma da Autoridade Marítima para uniformes da Marinha Mercante
		112 - Norma da Autoridade Marítima para cerimonial da Marinha Mercante

Série 200	Embarcações	201 - Norma da Autoridade Marítima para embarcações na navegação em mar aberto
		202 - Norma da Autoridade Marítima para embarcações na navegação interior
		203 - Norma da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras
		204 - Norma da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras
		211 - Norma da Autoridade Marítima para atividades de esporte e recreio
		212 - Norma da Autoridade Marítima para moto aquática
		221 - Norma da Autoridade Marítima para assistência, salvamento, pesquisa, exploração e demolição de coisas e bens
		222 - Norma da Autoridade Marítima para atividade subaquática
		223 - Norma da Autoridade Marítima para helideques
		224 - Norma da Autoridade Marítima para folga dinâmica abaixo da quilha
Série 300	Fiscalização e Segurança	301 - Norma da Autoridade Marítima para atividades de inspeção naval
		302 - Norma da Autoridade Marítima para inquérito de Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN)
		303 - Norma da Autoridade Marítima para obras e atividades em águas jurisdicionais brasileiras
		311 - Norma da Autoridade Marítima para serviço de praticagem
		321 - Norma da Autoridade Marítima para homologação de material e certificação de laboratórios e sistemas de embarque
		331: Reconhecimento de entidades especializadas
Série 400	Meio Ambiente	401 - Norma da Autoridade Marítima para a prevenção da poluição ambiental causada por embarcações e afins
Série 500	Hidrografia e Navegação	501 - Norma da Autoridade Marítima para levantamentos hidrográficos
		511 - Norma da Autoridade Marítima para navegação e cartas náuticas
Série 600	Auxílio a navegação	601 - Norma da Autoridade Marítima para auxílios a navegação
		602 - Norma da Autoridade Marítima para serviço de tráfego de embarcações (VTS)
Série 700	Meteorologia Marítima	701 - Norma da Autoridade Marítima para atividade de meteorologia marítima
Série 800	Tarifa de Utilização dos Faróis	801 - Norma da Autoridade Marítima para recolhimento da tarifa de utilização dos faróis (TUF)

Fonte: Elaboração própria (2024).

Em âmbito local, cada Capitania dos Portos, ou Capitania Fluvial tem autonomia para, em conformidade com as NORMAMs, estabelecer procedimentos específicos a cada realidade, por meio das Normas de Procedimentos para as Capitancias dos Portos (NPCP), ou Capitancias Fluviais (NPCF). Podemos visualizar no mapa abaixo, as 36 Capitancias dos Portos/Fluviais existentes no Brasil:

Mapa 6 – Capitanias dos Portos e Capitanias Fluviais, no Brasil.



Fonte: Brasil (2024).

Cada Capitania possui a sua NPCP ou NPCF, que regula alguns pontos das NORMAMs ao contexto local. Em relação ao recorte espacial da presente pesquisa, a jurisdição de ambas as localidades pertence a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), que abrange um total de 116 municípios paraenses.

A legislação brasileira sobre navegação, portanto, é composta por um conjunto de normas constitucionais, convenções internacionais, leis e decretos, conferindo à Marinha do Brasil a responsabilidade por regulamentar diversas questões por meio das Normas da Autoridade Marítima, com abrangência nacional e as Normas de Procedimentos das Capitanias, com alcance local.

4.1.2.1 Modelos de navegação e sua forma de controle e fiscalização, no Brasil.

Internacionalmente, algumas designações genéricas são utilizadas, ficando a cargo de cada Estado sua especificação. Como exemplo, citamos a CNUDM, que estabelece, em seu artigo 91, que deve existir um vínculo substancial entre o Estado e os navios de sua

nacionalidade, sem conceituar, ou delimitar exatamente o que seria esse vínculo e quais os seus parâmetros. Outro exemplo é no artigo 94, que atribui aos Estados de bandeira o dever de exercer o controle de questões administrativas nos navios autorizados a arvorar sua bandeira, sem descrever o rol de atividades de responsabilidade dos Estados.

Uma interpretação sistemática entre a CNUDM e as Convenções da IMO permite deduzir algumas obrigações do Estado de bandeira e conceitos internalizados na legislação brasileira com outra denominação, mas com o mesmo sentido. A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar vincula o Estado de bandeira a fornecer a documentação pertinente aos navios de sua bandeira. Cada Convenção da IMO vincula o navio ou a tripulação de possuir um ou mais certificados internacionais, que deve ser emitido pelo Estado de bandeira. O controle administrativo e o fornecimento de documentação prevista na CNUDM é, de forma concreta, o ato de verificação se determinada embarcação atende os requisitos impostos por uma norma internacional, com posterior emissão do(s) certificado internacional(is) competentes.

Um dos parâmetros mais relevantes de aplicação das convenções internacionais é que a embarcação esteja documentalente apta a realizar viagens internacionais, caso contrário, aplicar-se-á exclusivamente as normas nacionais. Ocorre que, algumas designações internacionais são tratadas de forma idêntica, mas por outro nome, no Brasil. Não há, em âmbito nacional, o conceito de viagens internacionais, ou seja, realizada entre países diferentes, mas sim de navegação de longo curso. Não existe uma padronização internacional para a classificação da navegação. Tais critérios são definidos nacionalmente, de acordo com a legislação de cada país (Martins, 2013). O Brasil adota um conjunto de parâmetros classificadores para definir os tipos de navegação, considerando fatores como a região geográfica, a finalidade da atividade e os pontos de partida e chegada.

A classificação mais utilizada e conhecida é a estabelecida pela Lei 9.432/1997, que, em seu artigo 2º traz algumas definições, que inclui algumas classificações, como navegação de longo curso, navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional ou internacional, navegação de travessia, navegação de apoio marítimo e navegação de apoio portuário. A NORMAM 201, que aborda questões relacionadas a embarcações empregadas na navegação em mar aberto, traz o conceito da navegação costeira e a navegação de mar aberto. A NORMAM 211, que trata sobre atividades de esporte e recreio, traz conceitos como o da navegação oceânica e uma distinção da navegação costeira, quando relacionada com a NORMAM 201.

A navegação de longo curso, cabotagem, interior de percurso nacional e internacional e a de travessia tem como base o ponto de partida, o ponto de chegada e o local da navegação.

É considerada de longo curso, a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros, total ou parcialmente por via marítima. A cabotagem é a modalidade de navegação realizada total ou parcialmente por via marítima, entre portos nacionais. A navegação interior é realizada exclusivamente em águas interiores, considerada de percurso nacional quando realizada entre porto ou terminais brasileiros e percurso internacional quando realizada entre portos ou terminais nacionais e estrangeiros. A navegação de travessia é aquela realizada transversalmente entre rios ou canais, ou entre dois pontos das margens de rios lagos, lagoas, baías, angras e enseadas, limitadas a uma distância de 11 milhas náuticas, ou entre dois pontos de uma rodovia ou ferrovia interceptada por um corpo d'água.

Os tipos de navegação que tem como parâmetro a atividade desempenhada, conforme as classificações normativas, são a de apoio portuário, considerada aquelas realizadas em portos e terminais, com o objetivo de auxiliar na atracação e desatracação de outras embarcações, e apoio marítimo, comumente conhecida como *offshore*, que é aquela realizada para prestar o apoio logístico a plataformas de exploração e exploração de petróleo.

A navegação em mar aberto é realizada em águas desabrigadas, além dos limites da linha base da costa. A navegação costeira se subdivide em outras três categorias, sendo a realizada no apoio marítimo, que vai até 200 milhas náuticas da costa, por embarcação mercante de transporte de carga e/ou passageiro, que vai até 50 milhas náuticas da costa, ou 200 metros de profundidade e a de esporte e recreio, que possui um limite de 20 milhas náuticas. A navegação oceânica é aquela que ocorre além dos limites da navegação costeira.

Uma navegação pode ter mais de uma classificação. Pode ser de apoio marítimo, de mar aberto e costeira, ou de longo curso, de mar aberto e oceânica, ou interior e de travessia.

Portanto, os navios que estejam documentalmentemente autorizados a realizar viagens de longo curso, deverão portar todos os certificados internacionais afetos as convenções da IMO que o seu país de bandeira é signatário e que se aplique a essa embarcação. Ao adentrar em águas jurisdicionais de outro Estado, ressalvado os casos de imunidade e passagem inocente, o navio deve portar, também, os certificados relacionados as convenções que o Estado costeiro segue.

Em todas as convenções da IMO há a previsão do dever de aceitação e legitimação dos Estados, em relação aos certificados emitidos por outros países signatários.

Caso a documentação da embarcação autorize-a a navegar somente dentro dos limites do território nacional, essa certificação obedecerá ao padrão nacional, estabelecido nas normas nacionais do referido Estado.

As certificações internacionais e nacionais são emitidas pelo Brasil, por meio de

entidades privadas, previamente autorizadas a representar a autoridade marítima para vistoriar e emitir essa documentação, necessitando, ao final, da convalidação da Marinha do Brasil. O ato de vistoriar e emitir essa documentação, para as embarcações sujeitas as normas da IMO é denominada de classificar e é realizada por meio de sociedades classificadoras que, em regra, tem atuação em vários países do mundo, realizando a mesma função. Já para as embarcações que se vinculam somente a legislação nacional, são vistoriadas e documentadas por meio de entidades certificadoras, que emitem os certificados nacionais exigidos pelas NORMAMs.³⁰

Sobre a autorização para o tráfego aquaviário nacional, de forma complementar a documentação, é necessário a observância de certos requisitos. O Brasil subsidia as navegações restritas ao território nacional – cabotagem, interior de percurso nacional, apoio marítimo e apoio portuário – a embarcações de bandeira brasileira.

A navegação de longo curso, no Brasil, é aberta a qualquer bandeira. A navegação interior de percurso nacional, o apoio marítimo e apoio portuário, possuem um regime de preferência para a bandeira brasileira, só podendo utilizar embarcações estrangeiras em caso de indisponibilidade de embarcações do tipo e porte pretendido, ou em caso de interesse público, em ambos os casos tendo como condição a autorização da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ). A cabotagem possui um regime de preferência mitigada, sendo flexibilizada com mais facilidade para a utilização de navios estrangeiros, porém ainda se deve observar um quantitativo mínimo de frota que esteja autorizada a hastear o pavilhão nacional.

As embarcações nacionais vinculam-se a jurisdição do Brasil em qualquer lugar que estejam navegando. As embarcações estrangeiras, autorizadas a operar nas navegações subsidiadas para o pavilhão nacional, submetem-se a jurisdição nacional e do pavilhão, de forma cumulativa, enquanto operarem em águas brasileiras. As estrangeiras empregadas na navegação de longo curso, submetem-se, cumulativamente a jurisdição brasileira e a do pavilhão, enquanto navegarem em águas interiores, ou Mar Territorial brasileiro, ressalvando as hipóteses de passagem inocente e embarcações imunes.

No Brasil, existem duas possibilidades legais para que uma embarcação possa optar pelo pavilhão nacional. A primeira, por meio do registro comum, exige-se que a embarcação

³⁰ Há casos em que a norma nacional impõe que alguns tipos de embarcações que não realizem longo curso devam seguir os parâmetros das Convenções da IMO. Nesses casos elas são documentadas por uma sociedade classificadora, porém não há a emissão de certificados internacionais, mas sim de documentos nacionais, que atestam o cumprimento dos parâmetros internacionais.

tenha sua propriedade inscrita, ou registrada no Brasil, em nome de pessoa física ou jurídica, de nacionalidade brasileira, devendo ter brasileiros na função de comandante, chefe de máquinas e mais dois terços da tripulação. A segunda opção é por meio do chamado Registro Especial Brasileiro (REB), que é realizado de forma complementar ao registro comum, no caso de embarcações brasileiras, ou mediante a suspensão provisória de bandeira do país estrangeiro de origem, quando afretadas a casco nu, por empresa brasileira de navegação, devendo ter a função de comandante e chefe de máquinas, ocupadas por brasileiros. Em ambos os casos, a embarcação será considerada nacional, para todos os fins de direito, incluindo o direito de ter a preferência nas navegações subsidiadas as embarcações nacionais.

Nos dois tipos de registro, o armador, ou seja, a pessoa física ou jurídica que apresta a embarcação em seu nome e sob sua responsabilidade, deve ser brasileiro. Nas embarcações acima de 100 AB, o armador deve ser previamente registrado no Tribunal Marítimo, que expedirá Certificado de Registro de Armador (CRA), vinculando-o as embarcações que exerce a armação.

Em todos os casos, as embarcações nacionais e estrangeiras, que navegam em águas jurisdicionais brasileiras, devem estar devidamente documentadas, com os certificados nacionais ou internacionais, operando sob responsabilidade de um armador autorizado, com tripulação habilitada dentro dos parâmetros de instrução e certificação exigidos pelas normas, portando equipamentos de comunicação e salvatagem.

A instrução e certificação de aquaviários, o nível de habilitação exigido, a documentação de embarcações e os equipamentos de salvatagem obrigatórios, por possuir diversas variáveis e estar diretamente atrelado ao objeto desta pesquisa, serão tratados a seguir, em subseções apartadas.

4.2 Certificação dos aquaviários e amadores, no Brasil

As normas de regulação do tráfego aquaviários impõe a documentação, de acordo com as normas nacionais e/ou internacionais, das pessoas que estejam a bordo, exercendo alguma atividade relacionada a navegação e da embarcação. Cada embarcação, a depender de sua finalidade, tipo, potência das máquinas e porte, necessita de uma ou mais pessoas para operá-la, com nível de habilitação compatível, de acordo com os padrões estabelecidos pela

Autoridade Marítima, por meio do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)³¹³²

As embarcações precisam ser devidamente documentadas, por meio de estudos, análises e certificação específica, que varia conforme o tipo de atividade a que se destinam, o tamanho, a potência do motor e os tipos de navegação permitidos.

Para realizar a inscrição ou registro da embarcação, deve-se apresentar um rol de documentos produzidos por profissional habilitado, com análise, planos, relatórios, entre outros.

Após sua inscrição ou registro, a embarcação deve ser classificada ou certificada. Uma embarcação de mar aberto, com capacidade de operar no longo curso, que possua todos os documentos de classe que a torne apta a trafegar é denominada de classificada, pois possui todos os certificados internacionais emitidos por uma sociedade classificadora, que age em nome do seu Estado de bandeira, atestando que segue todos os requisitos impostos por normas nacionais e internacionais que vinculam aquele pavilhão. Já as embarcações de navegação interior, ou as de mar aberto que não sejam abrangidas pelas convenções internacionais, que possuem todos os certificados nacionais exigidos pelas NORMAMs, emitidos pela Marinha do Brasil, ou por uma certificadora autorizada por esta, são chamadas de certificadas.

Essa classificação/certificação leva em consideração se a embarcação será utilizada para fins recreativos ou comerciais, o tipo de transporte que irá realizar (cargas e/ou passageiros), o porte da embarcação, a potência do motor e as áreas de navegação em que ela poderá operar, como águas interiores ou alto-mar. Esse processo garante que a embarcação atenda aos requisitos de segurança e às normas da autoridade marítima. Esses mesmos parâmetros são utilizados para determinar, por meio do Cartão de Tripulação de Segurança, o número de tripulantes necessários e o nível de habilitação que cada embarcação deve possuir.

Uma embarcação que não esteja devidamente documentada, ou que não possua tripulação adequadamente habilitada, em número compatível com o definido pela Autoridade Marítima, é considerada relativamente inavegável, mesmo que esteja física e estruturalmente apta para o tráfego. (Martins, 2013)

Cada habilitação, seja amadora ou profissional, atribui ao sujeito competências

³¹ O Cartão de Tripulação de Segurança é o documento obrigatório a bordo de embarcações mercantes, que determina o número mínimo de tripulantes, com suas respectivas habilitações, em função do tipo, do porte, da potência e da área de navegação da embarcação.

³² Em relação a habilitação dos marítimos, a Autoridade Marítima se baseia na Convenção STCW para regular os cursos que são pré-requisitos e as competências desses aquaviários. Tal fato se a esses profissionais poderem tripular embarcações classificadas para realizar viagens de longo curso, transpondo as fronteiras do seu país de origem, necessitando de uma certificação aceita internacionalmente. Os outros aquaviários e amadores são regulados, essencialmente, por normas nacionais.

formais, possibilitando-o a desempenhar certas funções a bordo, incluindo a condução e o comando de alguns tipos de embarcação autorizadas a realizar determinados tipos de navegação.

A certificação dos aquaviários é precedida de cursos que integram o sistema do Ensino Profissional Marítimo. A habilitação dos amadores é realizada por meio de provas teóricas, precedidas, em alguns casos, por aulas práticas com instrutores autorizados pela Marinha do Brasil.

Nosso objetivo é explicar detalhadamente o funcionamento do sistema EPM, incluindo os cursos exigidos para a obtenção de certificação de aquaviários, bem como as possibilidades de realizar certos tipos de navegação e assumir o comando de embarcação, os requisitos de instrução necessários, além de sistematizar as normas e exigências estabelecidas pela Autoridade Marítima para a regularização de embarcações nacionais. Detalharemos ainda, as formas de consecução da habilitação amadora com as respectivas competências. Por fim, sistematizaremos as embarcações que precisam ser documentadas, de acordo com as exigências normativas.

4.2.1 O ensino profissional marítimo, a certificação dos aquaviários e dos amadores brasileiros

Nesta subseção, abordaremos a estrutura do Ensino Profissional Marítimo (EPM) no Brasil e as habilitações disponíveis nas categorias aquaviária e amadora. Inicialmente, vale traçar a diferença entre ambos. O EPM engloba a instrução e certificação dos aquaviários, já os amadores são certificados por meio de provas teóricas e, em alguns casos, aulas práticas, não necessitando ser aprovados em cursos.

O EPM é regulado pela Lei 7.573/1986 e regulamentado pelo Decreto 94.536/1987 e pela NORMAM 102, com diretrizes que promovem um processo contínuo, progressivo e atualizado, por meio de estudos e práticas sucessivas, estando estreitamente ligado à certificação dos aquaviários. Concluir com sucesso os cursos oferecidos pelo sistema do Ensino Profissional Marítimo é condicionante para a obtenção de habilitação de aquaviário e, em alguns casos, para a promoção a uma nova categoria.

O sistema EPM é estruturado em três componentes principais: Órgão Central (OC), Órgãos de Execução (OE) e Entidades Extra-MB. A Diretoria dos Portos e Costas atua como o Órgão Central. Os Órgãos de Execução incluem o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) no Rio de Janeiro e o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar

(CIABA) em Belém do Pará, além das Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG). As Entidades Extra-MB são instituições autorizadas a complementar o EPM oferecido pelos OE.

O Órgão Central é responsável pelo planejamento geral do sistema, o que envolve a alocação de vagas nos cursos conforme a demanda local ou nacional, a elaboração das diretrizes curriculares e dos sumários das disciplinas e a concessão de autorização para que as Entidades Extra-MB ofereçam cursos complementares de EPM. No caso específico da habilitação de marítimos, o OC deve garantir que as diretrizes curriculares nacionais estejam alinhadas com as normas internacionais do STCW para assegurar o reconhecimento internacional dos marítimos brasileiros em navios no exterior. Para outras categorias, as diretrizes seguem os padrões nacionais.

Os cursos são classificados conforme o grau de escolaridade exigido, e podem ser de formação, aperfeiçoamento, adaptação, atualização, especial, expedito ou avançado. Os cursos de formação permitem ao civil iniciar a carreira de aquaviário, enquanto os cursos de aperfeiçoamento são destinados a pessoas já habilitadas, ampliando seus conhecimentos para alcançar certificações intermediárias ou superiores. A adaptação visa complementar o ensino de instituições fora do sistema EPM, permitindo a obtenção de habilitação aquaviária para profissionais com títulos técnicos ou superiores com afinidade à Marinha Mercante. Os cursos especiais habilitam para atividades ou navios que exigem qualificações específicas, enquanto o expedito são suplementares à habilitação conforme a necessidade do serviço. Cursos avançados são destinados a agentes públicos que precisam pilotar ou tripular embarcações a serviço da Administração Pública.

Os cursos são classificados como de 1º grau, 2º grau ou superior, de acordo com as diretrizes nacionais de educação. O currículo de cada curso define o grau de formação e o nível correspondente, exceto para os cursos de formação de oficiais do 1º grupo, que são considerados equiparados a cursos superior, o aperfeiçoamento para oficiais do 1º grupo e cursos avançados, que são considerados pós-graduação *latu sensu*, conforme o Decreto 94.536/1987.

Para civis que ingressam na Marinha Mercante, é necessário realizar um curso de formação ou adaptação e a ascensão de habilitação pode exigir tempo de embarque e, em alguns casos, a conclusão de curso de aperfeiçoamento e curso especial.

Os aquaviários são divididos em seis grupos principais, e cada grupo é subdividido

em várias categorias. O 1º, 2º e 3º grupo são os Marítimos³³, Fluviários³⁴ e Pescadores³⁵, que tripulam embarcações autorizadas a realizar determinados tipos de navegação e/ou documentadas para uma atividade específica. Esses grupos são os únicos que podem compor a tripulação de embarcações e são divididos em seção de convés e de máquinas, que se subdividem em várias categorias. Já o 4º, 5º e 6º grupos são compostos, respectivamente, por Mergulhadores³⁶, Práticos³⁷ e Agentes de Manobra e Docagem³⁸, que são habilitados para serviços específicos, não podendo integrar o rol de equipagem de nenhum tipo de embarcação. No quadro abaixo é possível visualizar a divisão dos grupos, seções e categorias:

Quadro 3 – Grupos de aquaviários com as respectivas habilitações.

Grupo	Seção	Categorias e Títulos	
1º Grupo - Marítimos	Convés	- Capitão de Longo (CLC)	
		- Capitão de Cabotagem (CCB)	
		- Primeiro Oficial de Náutica (1ON)	
		- Segundo Oficial de Náutica (2ON)	
		- Mestre de Cabotagem (MCB)	
		- Contramestre (CTR)	
		- Marinheiro de Convés (MNC)	
		- Moço de Convés (MOC)	
			- Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC)
	Máquinas	- Oficial Superior de Máquinas (OSM)	
		- Primeiro Oficial de Máquinas (1OM)	
		- Segundo Oficial de Máquinas (2OM)	
		- Conductor de Máquinas (CDM)	
		- Eletricista (ELT)	
- Marinheiro de Máquinas (MNM)			
- Moço de Máquinas (MOM)			
- Marinheiro Auxiliar de Máquinas (MAM)			
2º Grupo - Fluviários	Convés	- Capitão Fluvial (CFL)	
		- Piloto Fluvial (PLF)	
		- Mestre Fluvial (MFL)	
		- Contramestre Fluvial (CMF)	
		- Marinheiro Fluvial de Convés (MFC)	
		- Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés (MAF)	

³³ Vide art. 1º, I da RLESTA: “tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas”.

³⁴ Vide art. 1º, II da RLESTA: “tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial”.

³⁵ Vide art. 1º, III da RLESTA: “tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcações de pesca”.

³⁶ Vide art. 1º, IV da RLESTA: “tripulantes ou profissionais não-tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo ligados às atividades subaquáticas”.

³⁷ Vide art. 1º, VI da RLESTA: “aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras”.

³⁸ Vide art. 1º, VI da RLESTA: “aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras”.

	Máquinas	- Supervisor Maquinista-Motorista Fluvial (SUF) - Conductor Maquinista Motorista Fluvial (CTF) - Marinheiro Fluvial de Máquinas (MFM) - Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas (MMA)		
3º Grupo - Pescadores	Convés	- Patrão de Pesca de Alto-Mar (PAP) - Patrão de Pesca na Navegação Interior (PPI) - Contramestre de Pesca na Navegação Interior (CPI) - Pescador Profissional Especializado (PEP) - Pescador Profissional (POP) - Aprendiz de Pesca (APP)		
		Máquinas	- Conductor Motorista de Pesca (CMP) - Motorista de Pesca (MOP) - Aprendiz de Motorista (APP)	
		4º Grupo - Mergulhadores	N/A	- Mergulhador que opera com Mistura Gasosa Artificial (MGP) - Mergulhador que opera com Ar Comprimido (MGE)
	5º Grupo - Práticos	N/A	- Práticos (PRT) - Praticantes de Práticos (PRP)	
6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem	N/A	- Não aplicável		

Fonte: Elaboração própria (2024)³⁹.

Os amadores não integram o EPM. As habilitações são divididas em Motonauta, Veleiro, Arrais-Amador, Mestre-Amador e Capitão-Amador. Aprofundaremos a análise dos três primeiros grupos de aquaviários e dos amadores, pois essas habilitações permitem ao portador exercer funções de comando e tripulação em diferentes tipos de embarcações e regiões específicas.

4.2.2 Requisitos e competências das habilitações do 1º, 2º e 3º grupos de aquaviários e amadores

Cada habilitação é o certificado de competência do aquaviário ou amador, que confere ao seu titular o direito de tripular, comandar⁴⁰ ou chefiar⁴¹ embarcações de diferentes tamanhos e tipos, em diversas condições de navegação e distâncias e com variadas potências.

Para os aquaviários, a obtenção dessas certificações exige a conclusão de cursos específicos e/ou um período mínimo de embarque efetivo na função correspondente a habilitação. Caso o aquaviário ocupe funções inferiores ao nível de sua habilitação, o tempo de embarque contará para a renovação de sua documentação, mas não para a ascensão de

³⁹ Elaborado com base na NORMAM 102-DPC

⁴⁰ O comando será exercido sempre por aquaviários da seção de convés.

⁴¹ A chefia da máquina é exercida por aquaviários da seção de máquinas.

carreira.

As habilitações de entrada na carreira de aquaviário têm como pré-requisito a aprovação em cursos de formação, ou adaptação. A ascensão dessa habilitação pode ser condicionada a comprovação de tempo de embarque mínimo e, em alguns casos, a realização de cursos de aperfeiçoamento.

Os cursos para formação de marítimos, a nível de oficial, são realizados por meio da Escola de Formação da Marinha Mercante (EFOMM), que confere o grau de bacharel em ciências náuticas, por meio do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas. Há também, para os oficiais do primeiro grupo, a possibilidade de obter a certificação de oficial de náutica ou máquinas, por meio de um curso de adaptação, que tem como pré-requisito a formação superior do candidato em áreas que possuam certa afinidade as atividades desempenhadas na Marinha Mercante, como os cursos de engenharia e administração, por meio do Curso de Adaptação para Oficiais de Náutica (ASON) ou Máquinas (ASOM). Outra forma de obter a habilitação de oficial do 1º grupo é para marítimos subalternos, que alcancem o topo da carreira de sua categoria e realizem o Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Náutica (ACON) ou Máquinas (ACOM). Em todos os cursos que possibilitam a obtenção de habilitação de segundo oficial, exige-se estágio embarcado. Para galgar habilitações próximas ao topo da carreira de oficial mercante, requer-se, além do tempo de embarque, a conclusão de curso de aperfeiçoamento, equiparado a pós-graduação *latu sensu*, denominados de Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica (APNT), para a seção de convés, e Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas (APMA).

Os pré-requisitos e competências das habilitações para os três primeiros grupos de aquaviários, começando pelos níveis mais altos para os mais baixos, e suas respectivas atribuições de comando, podem ser mais bem compreendidas nos quadros seguintes.

Em todos os casos de habilitação dos três grupos, os aquaviários poderão atuar no quarto de serviço correspondente à sua classe, seja de oficiais ou subalternos, conforme o nível da habilitação que possuam. O foco será na capacidade de assumir o comando ou a chefia da máquina das embarcações de acordo com cada habilitação.

Quadro 4 - 1º grupo de aquaviários – Marítimos.

Habilitação	Tempo de embarque/Curso	Possibilidade de comando/chefia de máquina de embarcações de até:	Tipo de navegação
Capitão de Longo Curso - CLC	CCB com mais de 2 anos de embarque na função	Qualquer AB	- Interior - Ap. Portuário - Ap. Marítimo - Cabotagem - Longo Curso
Capitão de Cabotagem - CCB	1ON com mais de 2 anos de embarque na função + conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica (APNT)	- Qualquer AB	- Interior - Ap. Portuário - Ap. Marítimo - Cabotagem - Longo Curso (realizada entre os portos brasileiros e entre os portos da Costa Atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central, excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens)
Primeiro Oficial de Náutica - 1ON	2ON formado na EFOMM ou ASON com mais de 2 anos de embarque nos últimos 5 anos ou com 3 anos de embarque em toda a carreira	- Qualquer AB * - Inferior a 500 AB **	- Interior, mediante a realização de Estágio de
	ou 2ON formado no ACON-B, com mais de 2 anos de embarque nos últimos 5 anos ou com 3 anos de embarque em toda a carreira + conclusão/aprovação do Curso de Acesso a 2º Oficial de Náutica Complementar (ACON-C)		Capacitação Fluvial para Comandante – ECFC * - Ap. Marítimo** - Costeira**
Segundo Oficial de Náutica - 2ON	Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) ou Curso de Adaptação para Oficial de Náutica (ASON) (*) ou 2 anos de embarque como MCB ou 5 anos de embarque como CTR + Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Náutica - Básico (ACON-B) (**)	- Inferior a 500 AB	- Interior, mediante a realização de Estágio de Capacitação Fluvial para Comandante – ECFC - Ap. Marítimo - Costeira
Mestre de Cabotagem - MCB	2 anos de embarque como CTR	- 3.000 AB* - 500 AB**	- Ap. Marítimo** Ap. Marítimo até 20 mn* - Costeira** - Navegação Interior, que não seja fluvial.* ⁴²

⁴² Há áreas de navegação interior em regiões não fluviais, devido ao traçado da linha de base reta da costa, em pontos irregulares, conforme previsão do artigo 7 da CNUDM.

Contramestre - CTR	2 anos de embarque como MNC ou MOC + Curso de Aperfeiçoamento para Contramestre (APAQ-CTR) ou Curso de Adaptação para Aquaviários - Módulo Específico para Marítimos - Seção de Convés (CAAQ-CTR)	- 750 AB	-Navegação Interior, que não seja fluvial
Marinheiro de Convés - MNC	1 ano de embarque como MOC	- 300 AB* - 100 AB**	- Interior* - Costeira** - Ap. Marítimo, até 20 mn. ** - ** após 1 ano de embarque na navegação interior.
Moço de Convés - MOC	Curso de Formação de Aquaviários – Moço de Convés (CFAQ-MOC) e conclusão do Período de Instrução no Mar (PIM)	- 50 AB	- Interior (após 6 meses de embarque para o transporte de passageiros) - Costeira
Marinheiro Auxiliar de Convés - MAC	Curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro auxiliar de Convés e Marinheiro auxiliar de Máquinas (CFAQ-MAC/MAM)	- 50 AB, com menos de 250 kW de potência (após 1 ano de embarque)	- Navegação interior
Oficial Superior de Máquinas - OSM	1OM com mais de 3 anos de embarque.	Sem limitações	Sem limitações
Primeiro Oficial de Máquinas - 1OM	2OM egresso da EFOMM ou ASOM, com mais de 3 anos de embarque aprovado no Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas (APMA)	- Sem limitações * - Até 6.000 kW **	- Interior* - Cabotagem* - Ap. Portuário* - Ap. Marítimo*
	ou 2OM egresso do ACOM-C, com mais de 3 anos de embarque, aprovado no APMA		- Longo Curso **
Segundo Oficial de Máquinas - 2OM	Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) ou Curso de Adaptação para Oficial de Máquinas (ASOM) (*) ou 2 anos de embarque como CMD ou ELT + Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Máquinas - Básico (ACOM-B) (**)	- Sem limitações* - Até 3.000 kW **	- Interior* - Cabotagem** - Ap. Portuário** - Ap. Marítimo **
Conductor de Máquinas - CDM	2 anos de embarque como MNM ou MOM + Curso de Aperfeiçoamento de Aquaviários - Máquinas (APAQ-CDM) ou Curso de Adaptação para Aquaviários - Máquinas (CAAQ-CDM)	- 6.000 kW* Até 3.000 kW em embarcações menores que 500 AB.** -1.000 kW**	- Interior* - Cabotagem** - Ap. Portuário** - Apoio Marítimo **
Eletricista - ELT	Curso de Adaptação para Aquaviários, com concentração em Eletricidade (CAAQ-ELT)	Pode assumir a função de eletricista em qualquer embarcação	Sem limitações: Pode ser eletricista em qualquer embarcação.
Marinheiro de Máquinas - MNM	1 ano de embarque como MOM	- 750 kW* - 500 kW**	- Interior* - Costeira*
Moço de Máquinas - MOM	Curso de Formação de Aquaviários para Moço de Máquinas (CFAQ-MOM), após conclusão do	- 500 kW* - 250 kW**	- Interior* - Costeira**

	PIM.		
Marinheiro Auxiliar de Máquinas - MAM	Curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro auxiliar de Convés e Marinheiro auxiliar de Máquinas (CFAQ-MAC/MAM)	- 50 AB, com menos de 250 kW de potência (após 1 ano de embarque) - Acima de 50 AB, até 150 kW.	- Interior

Fonte: Elaboração própria (2024).

Para os Fluviários e Pescadores, todos os cursos têm designações semelhantes. Como regra geral, os cursos a nível de formação ou adaptação, são designados como Curso de Formação de Aquaviários (CFAQ) e Curso de Adaptação para Aquaviários (CAAQ), acompanhado da sigla da habilitação pretendida. Os CFAQs têm como pré-requisitos, nível de escolaridade e idade mínima. Os CAAQs possibilitam ao candidato que possui formação técnica em determinadas áreas, complementar o conhecimento que já possui, com disciplinas voltadas para a Marinha Mercante, obtendo uma certificação superior a fornecida pelos cursos de formação. Como regra geral, exige-se um período de estágio após a conclusão dos cursos de formação e adaptação. Em determinado momento, para alcançar habilitações próximas ao topo, os aquaviários deverão realizar um curso de aperfeiçoamento, designado como Curso de Aperfeiçoamento de Aquaviários. Especificamente no grupo dos Fluviários, para que se alcance o topo da carreira, exige-se a conclusão de curso especial, denominado Curso Especial de Acesso a Capitão Fluvial (EACF), para a seção de convés, e Curso de Acesso a Supervisor Maquinista Motorista Fluvial (ASMF).

Quadro 5 - 2º grupo de aquaviários – Fluviários.

habilitação	Tempo de embarque/Curso	Possibilidade de comando/chefia de máquina de embarcações de até:	Tipo de navegação
Capitão Fluvial - CFL	PLF com mais de 2 anos de embarque + Curso Especial de Acesso a Capitão Fluvial (EACF)	Qualquer AB	- Interior
Piloto Fluvial - PLF	MFL com mais de 2 anos de embarque, ou CMF com mais de 4 (quatro) anos de embarque.	- 3.000 AB	- Interior
Mestre Fluvial - MFL	CMF com mais de 2 anos de embarque + Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários Módulo Específico para Fluviários - Seção de Convés (APAQ-MFL) ou Aprovado no Curso de Adaptação para Aquaviários - Módulo Específico para Fluviários - Seção de Convés (CAAQ-MFL).	- 750 AB	- Interior

Contramestre Fluvial - CMF	MFC com mais de 2 (dois) anos de embarque.	- 300 AB	- Interior
Marinheiro Fluvial de Convés - MFC	Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários - Marinheiro Fluvial de Convés - Nível 3 (CFAQ-MFC)	- 50 AB	- Interior
Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés - MAF	Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés - Nível 1 (CFAQ-MAF/MMA)	- 10 AB	- Interior
Supervisor Maquinista-Motorista Fluvial - SUF	CTF com mais de 3 anos de embarque, aprovado no Curso de Acesso a Supervisor Maquinista Motorista Fluvial (ASMF).	Sem limitações	- Interior
Condutor Maquinista Motorista Fluvial - CTF	MFM com mais de 4 anos de embarque, aprovado no Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários - Máquinas APAQ-CTF ou Aprovado no Curso de Adaptação para Aquaviários (CAAQ-CTF)	- Até 3.000 kW	- Interior
Marinheiro Fluvial de Máquinas - MFM	Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários (CFAQ-MFM)	- 500 kW	- Interior
Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas - MMA	Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários CFAQ-MAF/MMA	- 170 kW	- Interior

Fonte: Elaboração própria (2024).

A habilitação dos pescadores abarca a navegação em mar aberto e interior. No caso do exercício do comando, com exceção do POP, que só pode comandar as embarcações de pesca na navegação interior, as demais habilitações podem comandar também em mar aberto. Todavia, há de se observar um limite de AB para o exercício do comando, mesmo no PAP, que é a maior habilitação da seção de convés. Caso a AB da embarcação pesqueira ultrapasse 500 AB na navegação em mar aberto, a mesma deverá ser comandada por um CCB. Outro ponto, no grupo de pescadores, que merece destaque, é o único grupo que permite a realização de curso por pessoa menor de 18 anos e maior de 16 anos, por meio do CFAQ-POP1/MOP1, todavia, não poderá integrar o rol de tripulantes até completar 18 anos, podendo acompanhar as atividades, de forma supervisionada.

Quadro 6 - 3º grupo de aquaviários – Pescadores.

Habilitação	Tempo de embarque/Curso	Possibilidade de comando/chefia de máquina de embarcações de pesca de até:	Tipo de navegação
Patrão de Pesca de Alto-Mar - PAP	PPI com mais de 2 (dois) anos de embarque ou CPI com mais de 4 (quatro) anos de embarque, aprovado no APAQ-PPI	- 3.000 AB * - 500 AB **	- Interior * - Mar Aberto em AJB **
Patrão de Pesca da Navegação Interior - PPI	CPI com mais de 2 (dois) anos de embarque, aprovado no Curso de Aperfeiçoamento para Aquaviários Módulo Específico para Pescadores (APAQ-PPI) ou Curso de Adaptação para Aquaviários - módulo específico para Pescadores (CAAQ-PPI)	- 750 AB * - 300 AB **	- Interior * - Costeira **
Contramestre de Pesca na Navegação Interior – CPI	PEP com mais de 2 (dois) anos de embarque.	- 300 AB * - 100 AB **	- Interior* - Costeira**
Pescador Profissional Especializado - PEP	Aprovação no Curso de Formação de Aquaviários - Pescador Profissional Especializado - Nível 3 (CFAQ-PEP).	- 50 AB	- Interior - Costeira
Pescador Profissional - POP	Maior de 18 anos Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários - Pescador Profissional - Nível 1 (CFAQ-POP1)*, ou nível 2 (CFAQ-POP2)**.	- 10 AB* - 20 AB **	- Interior
Aprendiz de Pesca – APP	Menor de 18 anos Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 1. (CFAQ-POP1/MOP1), autorizado pelo pai, tutor ou juiz competente	não pode assumir função como tripulante	
Condutor Motorista de Pesca – CMP	MOP ou pessoa aprovada no Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 3. (CFAQ-CMP)	- 750 kW * - 250 kW** - 500 kW*** - 1.000 kW****	- Interior * e - Mar aberto ** - Mar aberto, após 2 anos de embarque.*** ****
			- Mar aberto após 3 anos de embarque. ****
Motorista de Pesca – MOP	Maior de 18 anos Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 1. (CFAQ-POP1/MOP1) (*) ou aprovado no Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 2. (CFAQ-POP2/MOP2) (**)	- 170 kW (*) - 300 kW (**)	- Interior - Costeira
Aprendiz de Motorista de Pesca – APM	Menor de 18 anos Aprovado no Curso de Formação de Aquaviários - Motorista de Pesca - Nível 1. (CFAQ-POP1/MOP1), autorizado pelo pai, tutor ou juiz competente	não pode assumir função como tripulante	

Fonte: Elaboração Própria (2024).

Em síntese, para se tornar um oficial do 1º grupo, exige-se a conclusão da EFOMM, do ASON/ASOM ou do ACON/ACOM. Para alcançar habilitações mais elevadas, exige-se a

conclusão do APNT ou APMA. Nos demais casos, para ingressar em determinado grupo de aquaviários é obrigatório a aprovação nos cursos de CFAQ ou CAAQ. Em alguns casos, para alcançar habilitações mais elevadas na mesma categoria, exige-se o APAQ. Especificamente no caso dos Fluviários, a ascensão para o último nível da carreira tem como pré-requisito a aprovação nos cursos de EACF ou ASMF, para as seções de convés e máquinas, respectivamente.

As categorias de amador são divididas em veleiro, motonalta, arrais-amador, mestre-amador e capitão-amador. Não há uma divisão entre as seções de convés e máquinas. A limitação da e cada habilitação se refere ao porte e ao tipo da embarcação e da área navegada.

A habilitação de arrais-amador (ARA) possibilita que seu portador opere embarcações de esporte e recreio nas áreas de navegação interior. Sua obtenção tem como pré-requisito a realização de treinamento náutico, com 2 horas de parte teórica e 4 horas de parte prática e aprovação de prova de 40 questões, devendo o candidato alcançar no mínimo metade da pontuação.

Para obtenção da habilitação de Mestre-Amador (MAS), o candidato deve ser Arrais-Amador e realizar uma prova teórica de 40 questões, obtendo acerto mínimo de 50% das questões. Garante, ao seu portador, o direito de conduzir embarcações de esporte e recreio na navegação interior e na navegação costeira, até 20 milhas náuticas da linha base da costa.

Seguindo o mesmo rito, o candidato com pretensão de se tornar um capitão-amador (CPA), deve possuir uma habilitação de mestre-amador e ter aproveitamento mínimo de 50% em uma prova de 40 questões. A referida habilitação possibilita ao condutor navegar além da navegação costeira, embarcação de esporte e recreio de todos os portes.

A habilitação de veleiro (VLA) garante ao seu portador o direito de conduzir embarcações a vela, sem propulsão, na navegação interior. Sua consecução se dá por meio da realização de curso em estabelecimento de treinamento náutico, credenciado pela Marinha do Brasil. Após sua conclusão, o candidato deve requerer a emissão do certificado na Capitania dos Portos/Fluvial com jurisdição local.

A habilitação de motonauta (MTA) dá direito a condução de moto aquática, nos limites da navegação interior, mediante a conclusão de curso prático-teórico de curta duração e realização de prova com 20 questões, devendo acertar pelo menos a metade. É possível também, que seja emitido uma habilitação provisória denominada motonauta especial (MTA-E), por instrutor habilitado como motonauta e autorizado pela Marinha do Brasil, com validade de até 30 dias, para que seu portador possa conduzir moto aquática alugada, bastando assistir videoaula e as demonstrações práticas do instrutor autorizado.

É dispensada a habilitação de amador, nos casos de embarcações miúdas sem propulsão, pranchas esportivas, dispositivos aéreos e flutuantes rebocados, dispositivos acoplados à moto aquática, dispositivos que utilizam hidrojato, dispositivos independentes, dispositivos rebocados e hidroaviões.

As competências e requisitos de cada habilitação amadora e as hipóteses de dispensa, estão sistematizadas na quadro abaixo:

Quadro 7 – Habilitação, competência e requisitos para os Amadores.

Habilitação	Requisitos	Direitos
Arrais-Amador (ARA)	- Treinamento náutico: 2 horas teóricas e 4 horas práticas	Operar embarcações de esporte e recreio nos limites da navegação interior.
	- Aprovação em prova de 40 questões com mínimo de 50% de acertos	
Mestre-Amador (MAS)	- Ser Arrais-Amador	Conduzir embarcações de esporte e recreio na navegação interior e na navegação costeira (20 milhas náuticas da linha base da costa).
	- Aprovação em prova teórica de 40 questões com mínimo de 50% de acertos	
Capitão-Amador (CPA)	- Ser Mestre-Amador	Conduzir embarcações de esporte e recreio de todos os portes além da navegação costeira.
	- Aprovação em prova teórica de 40 questões com mínimo de 50% de acertos	
Veleiro (VLA)	- Realização de curso em estabelecimento de treinamento náutico credenciado pela Marinha do Brasil	Conduzir embarcações a vela, sem propulsão, nos limites da navegação interior.
	- Requerer certificado na Capitania dos Portos/Fluvial	
Motonauta (MTA)	- Curso prático-teórico de curta duração	Conduzir moto aquática nos limites da navegação interior.
	- Aprovação em prova de 20 questões com mínimo de 50% de acertos	
Motonauta Especial (MTA-E)	- Instrutor habilitado como motonauta e autorizado pela Marinha do Brasil	Conduzir moto aquática alugada, nos limites da navegação interior, com habilitação provisória.
	- Videoaula e demonstrações práticas com validade de até 30 dias	
Dispensa de habilitação	Pranchas esportivas (surf, windsurf, stand up paddle e kite surf); Embarcações miúdas sem propulsão (caiaques, botes e canoas a remo ou a vela); Dispositivos rebocados (banana boar, disc boat); dispositivos independentes (scooter aquático e seabob); dispositivos que utilizam hidrojato (flyboard, hoverboard e jetpark) dispositivos acoplados a motoaquática (jet wave - boat); dispositivos flutuantes rebocados (esquiaquático, wakeboard, knee board, wake surf, wake skate); parasail (dispositivo aéreo rebocado); hidroaviões	

Fonte: Elaboração Própria (2024).

Fica evidente, portanto, que as habilitações amadoras possuem requisitos mais flexíveis sem necessitar, na maioria dos casos, de cursos extensos, bastando a alcançar uma pontuação mínima de 50% de uma prova teórica, ou, quando necessário, a realização de aulas

de curta duração, podendo ser emitido por entidades privadas, autorizadas pela Marinha do Brasil, uma habilitação provisória. Já para tripular e comandar embarcações que realizam atividade comercial, exige-se um quantitativo de aquaviários, com formações de vários níveis distintos, que possuem como pré-requisito tempo e embarque e aprovação em cursos que integram o EPM, de média e longa duração, comandados e chefiados por pessoas que sejam habilitadas para no porte, potência, tipo de embarcação e navegação.

4.3 A certificação/classificação de embarcações no Brasil

O processo de regularização de uma embarcação varia conforme seu porte, sua finalidade, seu sistema de propulsão sua área de navegação e sua função. A finalidade da embarcação se divide em comercial e de esporte e recreio. As comerciais são subdivididas em embarcações de carga, de passageiro, plataformas de petróleo e embarcações de pesca. As embarcações de esporte e recreio podem ser dízidas com e sem propulsão mecânica, pequenas, médias e grandes.

De acordo com sua estrutura, a embarcação pode navegar somente em águas interiores ou também em mar aberto. As embarcações de navegação interior podem ser autorizadas a navegar somente na área 1 ou também na área 2. As embarcações de mar aberto podem ser autorizadas a navegar até 20 milhas náuticas, ou além dos limites da navegação costeira.

Em relação ao porte, as embarcações são medidas em tonelagem de arqueação bruta, sendo uma medida adimensional dos espaços fechados, medida em função do volume, correspondendo a uma unidade internacional estabelecida por meio da Convenção Internacional sobre Tonelagem de Navios. De acordo com a Lei 7.652/1988, as embarcações de qualquer tipo, até 100 AB deverão ser inscritas na Capitania com jurisdição local, por meio do título de inscrição de embarcação (TIE). As embarcações com porte superior ao anteriormente citato, deverão ser registradas no Tribunal Marítimo, por meio da Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM).

As embarcações mercantes, com exceção das de pesca, autorizadas a realizar viagens de longo curso, acima de 500 ABs, são denominadas pelas NORMAMs como embarcações SOLAS⁴³, estando vinculadas as diretrizes estabelecidas pelas Convenções da IMO, necessitando portar certificados emitidos em modelo internacional, atestando que o navio está

⁴³ Entendemos que a nomenclatura Embarcação SOLAS utilizada pelas NORMAMs é um termo equivocado e restritivo para designar embarcações mercantes classificadas para realizar viagens de longo curso, pois direciona a aplicação de uma única Convenção da IMO, quando, na verdade, aplicam-se todas as Convenções Internacionais que o Brasil é signatário. O termo navio ou embarcação IMO seria mais abrangente e adequado ao conceito proposto.

adequado aos padrões estabelecidos pelas normas da Organização Marítima Internacional que o Estado de bandeira seja signatário.

Esses certificados são emitidos por Sociedades Classificadoras, autorizadas a vistoriar e emitir os respectivos certificados internacionais em nome do Brasil, que devem ser homologados pela Autoridade Marítima. Em regra, cada certificado internacional possui validade de até 5 anos, que tem como condição da manutenção de sua validade, a realização de vistorias intermediárias periódicas, na maioria dos casos anuais, ou por outro período determinado. Sua renovação é condicionada a realização de vistorias. Os certificados internacionais emitidos e renovados por uma sociedade classificadora são nomeados de certificado de classe. Um navio que porte todos os certificados de classe que vinculam o seu pavilhão é denominado um navio classificado.

As embarcações “não SOLAS”, classificadas para operar em mar aberto, devem portar os certificados nacionais, conhecidos também como certificados estatutários, posto que as convenções da IMO não se aplicam.

As embarcações de navegação interior merecem uma atenção especial nessa subseção, pois servirá de base para a seção seguinte. As embarcações de navegação interior são divididas por tamanho, finalidade, área de navegação, estrutura e o tipo de documento.

A divisão de embarcações de navegação interior pelo tamanho, se dá pela classificação das embarcações de classe 1 (EC1), que possuem AB maior que 500, ou flutuantes com AB maior que 50, que operem com mais de 12 pessoas, ou flutuantes com AB maior que 100 e classe 2 (EC2), consideradas todas aquelas que não sejam EC1.

A finalidade se relaciona ao emprego da embarcação e se divide em embarcações passageiro, consideradas aquelas que transportam qualquer quantidade de passageiro, e as de carga, sendo qualquer embarcação que não seja de passageiro. É possível que uma embarcação seja considerada de carga e passageiro. Dentro das embarcações de carga, existem subdivisões, como as embarcações de pesca, tanque, produtos químicos, entre outras. Há também as plataformas, consideradas aquelas relacionadas direta ou indiretamente com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo, que não serão tratadas nesse trabalho, por falta de pertinência temática.

A região de tráfego aquaviário na navegação interior é definida em área 1, considerada as regiões abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações, e área 2, designada os locais parcialmente abrigados, onde eventualmente sejam

observadas ondas com alturas significativas e ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou mare, que dificultem o tráfego das embarcações. Tais regiões são definidas nas Normas de Procedimentos para as Capitânicas dos Portos (NPCP) com jurisdição local.

As embarcações documentadas para operar na navegação interior, descrevem, em seus certificados, a área de navegação que está autorizada a navegar. A embarcação pode estar autorizada a navegar somente na área 1, considerada as regiões abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações, ou também na área 2, considerada os locais parcialmente abrigados, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou mare, que dificultem o tráfego das embarcações.

Em relação a estrutura, as embarcações se dividem em tipos, denominados de “A” a “E”. A embarcação tipo “A” são aquelas construídas de casco metálico ou de material sintético, que não apresentam aberturas de escotilha, sendo o acesso ao interior do casco, ou dos tanques dos tanques, proporcionado por pequenas aberturas, que são fechadas com tampas e tornadas estanques à água, possuindo alta resistência ao alagamento. A tipo “B” é a embarcação construída com o mesmo material do tipo “A”, porém, possuem aberturas de escotilha(s) e outras aberturas, que podem ser fechadas e tornadas estanques. As embarcações tipo “C” são construídas com o mesmo material dos tipos anteriores, porém apresentam aberturas no convés principal ou nos costados que não podem ser fechadas e tornadas estanques ao tempo. As embarcações tipo “D” e “E” são construções de madeira, porém a primeira pode tornar as aberturas no convés estanques, enquanto as últimas não podem.

Por fim, as embarcações de navegação interior em regra são documentadas por entidades certificadoras, por meio dos certificados estatutários, porém, em casos específicos de embarcações especializadas no transporte de cargas sólidas a granel, produtos químicos líquidos a granel, gases liquefeitos a granel, ou substâncias perigosas transportadas por embalagens necessitam ser documentadas por sociedades classificadoras, que emitirão documentos que atestem o cumprimento dos requisitos estabelecidos em normas internacionais. Ressaltamos que, nos presentes casos, as convenções da IMO não se aplicam as referidas embarcações, tampouco são emitidos certificados internacionais. O que ocorre é a incorporação das diretrizes das normas internacionais, por meio das NORMAMs, para a navegação interior. Especificamente na navegação interior, os certificados de classe não correspondem a certificados internacionais, mas sim a certificados e outros documentos, que

atestam que a embarcação atende as diretrizes internacionais, por determinação de uma norma nacional.

De modo a facilitar o entendimento das classificações e subclassificações das embarcações de navegação interior, destacamos o quadro abaixo:

Quadro 8 – Classificação de embarcações de navegação interior.

Classificações de Embarcações de Navegação Interior		
Critério	Classificação	Conceito
Tamanho das Embarcações	Classe 1 (EC1)	AB maior que 500 ou flutuantes com AB maior que 50, operando com mais de 12 pessoas, ou flutuantes com AB maior que 100.
	Classe 2 (EC2)	Todas as embarcações que não se enquadram como EC1.
Finalidade das Embarcações	Passageiros	Embarcações que transportam qualquer quantidade de passageiros.
	Carga	Embarcações que não sejam consideradas de passageiros, incluindo subcategorias como pesca, tanque, produtos químicos, etc.
	Carga e Passageiros	Embarcações que transportam tanto carga quanto passageiros.
Área de Navegação	Área 1	Regiões abrigadas (lagos, lagoas, baías, rios, canais), sem ondas significativas e com condições ambientais favoráveis.
	Área 2	Regiões parcialmente abrigadas, com ondas significativas ou condições ambientais adversas (vento, correnteza, maré).
Estrutura das Embarcações	Tipo A	Casco metálico ou sintético, sem aberturas de escotilha, com acesso restrito, por pequenas aberturas ao interior do casco, que se tornam estanques quando fechadas, possuindo alta resistência ao alagamento.
	Tipo B	Casco metálico ou sintético com aberturas de escotilha que podem ser fechadas e tornadas estanques.
	Tipo C	Casco metálico ou sintético com aberturas no convés ou costados que não podem ser fechadas e tornadas estanques.
	Tipo D	Construção de madeira com aberturas no convés que podem ser fechadas e tornadas estanques.
	Tipo E	Construção de madeira com aberturas no convés que não podem ser fechadas ou tornadas estanques.
Documentação e Certificação	Certificadas	Embarcações documentadas por entidades certificadoras, por meio de certificados estatutários
	Classificadas	A NORMAM 202 determina que algumas embarcações especializadas (cargas sólidas a granel, produtos químicos líquidos a granel, gases liquefeitos a granel, ou substâncias perigosas transportadas por embalagens) sejam classificadas por sociedade classificadora, com base nas diretrizes de normas internacionais. Os certificados e documentos emitidos não são internacionais, mas tais diretrizes foram incorporadas e são comprovadas por meio de certificados e documentos nacionais.

Fonte: Elaboração Própria (2024).

A complexidade da regularização de uma embarcação de navegação interior está diretamente aligada ao seu porte e se é considerada uma embarcação de passageiro. Inicialmente, antes da certificação, essas embarcações necessitam se regularizar junto a Marinha do Brasil, por meio do TIE ou PRPM, junto a Capitania com jurisdição local, ou ao

Tribunal Marítimo, respectivamente.

Esse processo de regularização se dá desde o momento da construção da embarcação, que deve ser precedida de licença de construção (LC). Caso a embarcação tenha sido construída sem licença, para seu processo de regularização, faz-se necessário a emissão de licença de construção para embarcações já construídas (LCEC).

As embarcações da classe 1, para a obtenção da LC ou LCEC, necessitarão de requerimento do interessado, comprovante de pagamento do Guia de Recolhimento da União (GRU) e duas cópias da anotação de responsabilidade técnica (ART) do engenheiro responsável pelo projeto, no caso de embarcação nova, ou ao levantamento técnico, nos casos de embarcações já construídas, acompanhado de memorial descritivo, plano de arranjo geral, plano de linhas, curvas hidrostáticas e cruzadas, plano de segurança – dispensável para embarcações não tripuladas e que não possuam equipamentos ou dispositivos de segurança e/ou combate a incêndio -, plano de arranjo geral de luzes de navegação, plano de capacidade, plano da seção mestra e perfil estrutural, relatório da prova de inclinação, exceto para as embarcações sem propulsão e as construídas em série, já testadas dentro dos padrões estabelecidos em norma, folheto de trim e estabilidade definitivo. A prova de inclinação é dispensável para as embarcações sem propulsão e sem edificações acima do convés.

No caso das EC2, com AB maior que 20 e menor ou igual a 50, com exceção das embarcações de passageiro, a LC ou LCEC são dispensadas, bastando a apresentação da ART do engenheiro responsável pelo projeto ou ao levantamento técnico, nos casos de embarcação novas ou já construídas, respectivamente, com memorial descritivo, declaração do responsável técnico com as condições de carregamento que a embarcação deve operar, plano com esquemas e informações previstas para os planos de arranjo geral, segurança e capacidade.

No caso das embarcações de classe 2 de passageiros, maior que 20 e menor ou igual a 50 AB serão exigidos a LC, ou LCEC, com o requerimento do interessado, comprovante de pagamento da GRU e duas cópias da ART do responsável técnico, nas mesmas condições das anteriores, acompanhada do memorial descritivo, plano de arranjo geral, plano de linhas, curvas hidrostáticas e cruzadas, plano de segurança, plano de arranjo geral de luzes de navegação, plano de capacidade, relatório da prova de inclinação, folheto de trim e estabilidade e proposta de CTS.

As embarcações EC2, até 20 AB são dispensadas da LC ou da LCEC. Caso seja uma embarcação de passageiro, deverá apresentar ART referente aos serviços prestados, acompanhado do relatório de verificação de locação de passageiros e do peso máximo de carga de embarcações com AB menor ou igual a 20, plano com esquemas e informações previstas

para os planos de arranjo geral, segurança e capacidade e uma foto da embarcação.

No caso das embarcações miúdas, ou seja, aquelas com comprimento menor do que 5 metros, ou com comprimento menor que 8 metros, que possuam convés aberto, ou convés fechado, mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica, ou com motor que não exceda 50 HP, estão sujeitas a inscrição simplificada, devendo apresentar um requerimento do interessado, com documento oficial com foto, nos casos de pessoa física, ou declaração de registro na justa comercial, com estatuto ou contrato social, caso se trate de pessoa jurídica, comprovante de residência, boletim simplificado de atualização de embarcações (BSADE), comprovação de propriedade da embarcação e do motor, caso exceda 50 HP, seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga (DPEM) quitado, comprovante de pagamento de GRU, duas fotos coloridas da embarcação, gravadas em mídia, mostrando-a pela popa e de través e documento que descreva as principais características da embarcação, como a lotação máxima, a motorização, o comprimento, a boca (largura), entre outras, devendo ser exigida o catálogo, manual, declaração do fabricante; ou declaração do responsável técnico, devidamente identificado, com o respectivo registro no CREA. Caso o proprietário não possua nenhuma dessas documentações, poderá apresentar uma avaliação técnica simplificada da embarcação, assinada por profissional habilitado. As se regularizarem junto a Marinha do Brasil, será emitido o Título de Embarcação Miúda (TIEM).

Os dispositivos flutuantes sem propulsão, até 10 metros de comprimentos, construídos para serem rebocados e as embarcações miúdas sem propulsão mecânica estão dispensadas de inscrição junto a Capitania.

O rol de documentos a serem apresentados, de acordo com o porte e o tipo de transporte, com exceção das embarcações de navegação interior sujeitas a classificação, estão sistematizados no quadro 9.

Quadro 9 – Documentos exigíveis para a regularização de embarcações de navegação interior, com exceção das sujeitas a certificação.

Tipo de Embarcação	Documentos Necessários para Regularização
Classe 1 (EC1)	Seguro DPEM quitado
	Comprovante de pagamento do GRU
	ART do engenheiro responsável
	Memorial descritivo
	Plano de arranjo geral
	Plano de linhas
	Curvas hidrostáticas e cruzadas
	Plano de segurança (dispensável para não tripuladas)
	Plano de luzes de navegação

	Plano de capacidade
	Plano da seção mestra e perfil estrutural
	Relatório da prova de inclinação (exceto para embarcações sem propulsão)
	Folheto de trim e estabilidade definitivo
Classe 2 (EC2) - AB > 20 e ≤ 50 (exceto passageiros)	Seguro DPEM quitado
	Comprovante de pagamento do GRU
	ART do engenheiro responsável
	Memorial descritivo
	Declaração do responsável técnico com as condições de carregamento
	Planos de arranjo geral, segurança e capacidade
	Termo de responsabilidade do proprietário
Classe 2 (EC2) - Passageiros (AB > 20 e ≤ 50)	Seguro DPEM quitado
	Comprovante de pagamento do GRU
	ART do responsável técnico
	Memorial descritivo
	Plano de arranjo geral
	Plano de linhas
	Curvas hidrostáticas e cruzadas
	Plano de segurança
	Plano de luzes de navegação
	Plano de capacidade
	Relatório da prova de inclinação
	Folheto de trim e estabilidade
Proposta de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)	
Classe 2 (EC2) - AB ≤ 20 (exceto passageiros)	Seguro DPEM quitado
	Comprovante de pagamento da GRU
	Boletim Simplificado de Atualização de Embarcações (BSADE)
	Comprovação de propriedade da embarcação e do motor (se exceder 50 HP)
	Notas de arqueação
	Avaliação técnica simplificada.
	Dispensada de LC ou LCEC
Termo de responsabilidade do proprietário	
Classe 2 (EC2) - Passageiros (AB ≤ 20)	ART do responsável técnico
	Relatório de verificação de locação de passageiros e do peso máximo de carga
	Plano de arranjo geral, segurança e capacidade
	Foto da embarcação
Embarcações miúdas	Boletim Simplificado de Atualização de Embarcações (BSADE)
	Comprovação de propriedade da embarcação e do motor (se exceder 50 HP)
	Seguro DPEM quitado
	Comprovante de pagamento da GRU
	Documento com as principais características da embarcação (lotação, motorização, comprimento, boca), podendo ser catálogo, manual ou declaração do fabricante ou declaração do responsável técnico
	Avaliação técnica simplificada, se aplicável
	Dispensada de LC ou LCEC

	Termo de responsabilidade do proprietário
Dispositivos flutuantes sem propulsão e miúdas sem propulsão mecânica	Dispensadas de inscrição junto a Capitania

Fonte: Elaboração Própria (2024).

Após a emissão do TIE, TIEM ou PRPM, em alguns casos, a embarcação de navegação interior deve ser certificada. Como regra geral, as embarcações certificadas para a navegação interior devem possuir o Certificado de Segurança da Navegação (CSN), Certificado Nacional de Borda Livre (CNBL) e Certificado Nacional de Arqueação (CNA).

O CSN é exigido para as embarcações com AB igual ou maior que 50, ou as embarcações com mais de 20 AB que transportem passageiros, ou enquadradas como empurradores ou rebocadores, ou que transportem a granel líquidos combustíveis, gases liquefeitos inflamáveis, substâncias químicas perigosas ou mercadorias de risco similares. Para as embarcações que não estão sujeitas ao CSN, o proprietário deverá assinar um termo de responsabilidade atestando as condições de segurança da embarcação.

O CNBL não é exigido para as embarcações até 50 AB, ou com o comprimento de regra inferior a 20 metros, ou com o comprimento menor que 24 metros, destinadas exclusivamente ao esporte e recreio.

O Certificado Nacional de Arqueação é exigido para as embarcações a partir de 20 AB. As que possuam AB inferior, devem possuir somente as notas de arqueação. O quadro 10 contempla os casos de exigência e dispensa dos certificados, na navegação interior.

Quadro 10 – exigência e dispensa de Certificados Nacionais, para embarcações de navegação interior.

Certificado	Exigência
Certificado de Segurança da Navegação (CSN)	Exigido para embarcações com AB igual ou maior que 50, ou embarcações com mais de 20 AB que transportem passageiros, empurradores, rebocadores, ou que transportem a granel líquidos combustíveis, gases liquefeitos inflamáveis, substâncias químicas perigosas ou mercadorias de risco.
Certificado Nacional de Borda Livre (CNBL)	Não exigido para embarcações até 50 AB, ou com comprimento de regra inferior a 20 metros, ou com comprimento menor que 24 metros, destinadas exclusivamente ao esporte e recreio.
Certificado Nacional de Arqueação (CNA)	Exigido para embarcações com AB a partir de 20. Embarcações com AB inferior a 20 devem possuir somente as notas de arqueação.

Fonte: Elaboração Própria (2024).

As embarcações estão sujeitas a processos regularização distintos, variando sua complexidade, de acordo com a área de navegação, o tipo de transporte que realizam e seu

porte, podendo ser exigido, de forma complementar ao TIE ou PRPM, sua certificação, por meio de entidades certificadoras.

5 ANÁLISE CRÍTICA DA “ESTANQUEIDADE” DAS NORMAS DE NAVEGAÇÃO EM FACE DOS DIREITOS DOS RIBEIRINHOS

A navegação ribeirinha integra o modo de ser e viver das comunidades tradicionais que habitam a ribeira, constituindo-se como um direito, protegido em âmbito nacional e internacional. Todavia, as normas relacionadas ao tráfego aquaviário, não se comunicam com esses direitos.

Reale (2002) afirma que o ordenamento jurídico deve ser entendido como uma unidade, composto de um conjunto de normas interconectadas que, (em tese) são coerentes e harmônicas entre si. Tal dedução implica dizer que o ordenamento jurídico não deve conter contradições e seu funcionamento é pautado na lógica e na hierarquia. Ocorre que comumente há conflitos, sobreposições e complementações

Todavia, observamos na realidade, que as normas de direitos humanos aplicadas especificamente as comunidades tradicionais ribeirinhas e as normas de navegação são partes estanques⁴⁴ de um mesmo ordenamento jurídico.

Müller (2017) assevera que a pluralidade e complexidade do ordenamento jurídico reconhecem que o Direito não é um sistema monolítico, mas sim um conjunto dinâmico e interconectado de normas e práticas que refletem a diversidade das relações sociais e as necessidades da sociedade. Essa perspectiva desafia a ideia de uma unidade absoluta e sugere que a prática jurídica deve ser sensível a essa diversidade e complexidade.

O estudo da prática jurídica de proteção dos direitos humanos atribui razão a Müller (2017), em especial no âmbito internacional, com a ressignificação de conceitos estabelecidos por determinados instrumentos jurídicos internacionais, criados em certos contextos históricos e reinterpretados ao longo do tempo, com o aperfeiçoamento das normas e sua integração sistemática, permitindo uma dinamicidade do direito e seus institutos, de acordo com a dinâmica social de reconhecimento de certos direitos.

Há uma necessidade, em âmbito nacional, especialmente nas regiões que habitam comunidades tradicionais ribeirinhas, de um movimento das normas de navegação em direção as normas de direitos humanos. A estanqueidade das normas de navegação em face das normas de proteção as comunidades tradicionais, agrava uma vulnerabilidade que já é inerente a estas.

⁴⁴ O termo estanque é sinônimo de hermético. Significa que está isolado ou protegido de algo. A expressão é bastante utilizada para partes do navio que possuem proteção contra alagamento, sendo consideradas partes isoladas, ou que possibilitam o isolamento. A expressão utilizada neste trabalho é uma metáfora dos compartimentos estanques de navios que, mesmo fazendo parte de um todo, são partes isoladas ou protegidas.

Todavia, ressaltamos que não se trata de uma abstenção do Poder Público, permitindo aos ribeirinhos uma navegação livre. Há um anseio das próprias comunidades por uma navegação segura, que preserve a vida e a segurança dos ribeirinhos, mas sem o desvirtuamento da cultura tradicional.

As normas de segurança de navegação, portanto, devem adequar suas estruturas, de modo a se integrar com as diretrizes das normas de proteção dos direitos humanos dessas comunidades tradicionais, criando uma área de interseção entre ambas e não de sobreposição ou isolamento.

O objetivo desta seção é identificar os anseios dos ribeirinhos relacionados ao direito de navegação e os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica.

Para tanto, será analisado como a navegação ribeirinha se insere nas normas de navegação vigentes e como a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, responsável pela fiscalização local, tem agido em face dessa realidade. Antes, é necessário entender a proteção dos direitos das comunidades tradicionais ribeirinhas.

Dividiremos a presente seção em 3 subseções, intituladas respectivamente de “A proteção jurídica das comunidades tradicionais ribeirinhas”, onde abordaremos o sistema jurídico internacional e nacional de proteção as comunidades tradicionais, apontando as principais normas e sistematizando a evolução da interpretação da Corte Interamericana de Direitos Humanos, afetas ao caso. Posteriormente, na subseção “o tratamento da navegação ribeirinha”, analisaremos, de forma concreta, como a navegação ribeirinha se insere nas normas de navegação e os riscos inerentes a essa modalidade de navegação, por fim, na última subseção, trataremos dos anseios das comunidades pesquisadas em face da Marinha do Brasil, a forma de atuação da Autoridade Marítima nas regiões pesquisadas e quais os pressupostos legais devem ser observados para uma reelaboração das normas e política pública de intervenção da segurança da navegação ribeirinha, que promova a segurança, sem violar o direitos tradicionais dessas comunidades.

5.1 A proteção jurídica das comunidades tradicionais ribeirinhas

Os direitos dos povos e comunidades tradicionais estão previstos em instrumentos normativos internacionais e nacionais. Internacionalmente, o reconhecimento desses direitos passou por fases de negação, reivindicação, institucionalização e reconhecimento. A demanda

por direitos universais fez surgir, em determinado contexto, normas de caráter assimilacionistas que pregavam um determinado modelo cultural, que deveria ser seguido por todos. Com as reivindicações dos Estados e determinadas coletividades vulnerabilizadas, surgiram novas normas internacionais, aplicadas a grupos, que permitiram uma ressignificação de alguns conceitos tradicionalistas, adequando-os a uma perspectiva multicultural.

Em âmbito nacional, a Constituição Federal, sob uma perspectiva transversal, protege os direitos das comunidades tradicionais desde sua criação, todavia, assim como ocorreu na dinâmica internacional, seus dispositivos foram reinterpretados em face no reivindicações e novos instrumentos normativos, de modo a possibilitar articulações das comunidades tradicionais, para pleitear a eficácia dos seus direitos.

Serão abordadas a dinâmica de evolução e os principais instrumentos jurídicos que integram o sistema internacional e nacional de proteção aos direitos humanos das comunidades tradicionais.

5.1.1 O giro decolonial e a proteção internacional dos povos indígenas e tribais

A proteção internacional dos direitos de povos culturalmente diferenciados, em âmbito internacional, é parte de um processo histórico de reconhecimentos de violações sofridas por estes, por meio de reivindicações, amparados por dispositivos normativos, que possibilitaram o fortalecimento de articulações e reivindicações de indivíduos e coletividades historicamente vulnerabilizados, viabilizando a criação de normas específicas e a reinterpretação de instrumentos e institutos jurídicos clássicos, sob uma perspectiva multicultural.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH) foi o primeiro marco do sistema internacional de proteção aos direitos humanos. Impulsionada pelo término da Segunda Guerra Mundial, com o trauma e o sentimento de aversão causado na humanidade durante o conflito. Foi elaborada com o objetivo de codificar em um documento internacional os direitos inerentes a todos os seres humanos, o que consolidou certos valores morais considerados “universais” em uma estrutura jurídica formal (Zúñiga Cardoza, 2010).

Todavia, os valores ditos universais foram, na verdade, uma criação social de um grupo dominante dentro de um contexto específico global. O que se chamou de “valores universais” representava, na realidade, a cosmovisão eurocêntrica de universalismo, que se expandiu, buscando se tornar o universalismo global, o que justifica, por exemplo, a coexistência da defesa dos direitos humanos com a exploração colonial por parte das nações mais dominantes.

Há, na essência da literalidade do texto da DUDH, a sobreposição de culturas, na qual todos os indivíduos deveriam ser direcionados e conduzidos para, o que se considerava naquele contexto, o modo de ser e os valores (dos) dominantes. (Wallerstein, 2007)

A Declaração Universal de Direitos Humanos também contém dispositivos que, de certa forma, perpetuam práticas colonialistas, não rompendo completamente com o paradigma de dominação de um Estado sobre outro. Isso remete à ideia de que certos povos não teriam capacidade de autogerir suas nações. Além disso, outros dispositivos refletem a influência de modelos dominantes — judiciais, culturais e legislativos — desconsiderando as práticas consuetudinárias de alguns grupos. Exemplos disso é a proteção da propriedade sob um aspecto conceitual do liberalismo, o modelo tradicional da família em um sentido influenciado pelo cristianismo e as eleições por sufrágio universal, que podem não corresponder à realidade de todas as culturas.

Uma nação, nesse contexto, que não seja liberal ou cristã, ou cujo sistema político seja baseado em dogmas religiosos ou em outra forma de governo que não contemple a democracia como o único modelo adequado, poderia ser considerada, sob os preceitos da DUDH, uma violadora desses direitos. A Declaração, ao ser formulada, promoveu uma visão padronizada de homem e de sociedade, desconsiderando a pluralidade de culturas, religiões, histórias e sistemas sociais que coexistem no mundo.

A busca de valores verdadeiramente universais, necessitava “[...] ultrapassar a perspectiva ideológica dos mais fortes e alcançar uma apreciação conjunta (e, portanto, mais próxima de ser global) do bem comum” (Wallerstein, 2007, p. 60). Para isso, a criação de estruturas mais igualitárias se faz necessária, embora elas ainda não tenham sido plenamente alcançadas. Todorov (2012, p. 88) observa que a “[...] ordem internacional não melhora quando um grupo de países impõe, sem restrição, sua vontade aos demais”.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos não foi construída com base no princípio da dignidade, nem se desenvolveu de maneira exemplar. A própria elaboração da DUDH foi conduzida por um grupo limitado de Estados colonizadores, que se autoproclamaram detentores dos padrões universais — de cultura, política, economia, costumes, entre outros — a serem seguidos. Nesse sentido, esses Estados, que representavam uma minoria quantitativa, concederam-se o direito de representar, conhecer, custodiar e outorgar direitos tidos como “universais”. Na prática, o “todos” abrangia apenas alguns⁴⁵. (Clavero, 2014)

⁴⁵ A universalidade dos direitos humanos era uma hipérbole utilizada para definir os direitos de um grupo restrito, com o objetivo de padronizar e conformar outros grupos ao “molde universal”. Esse processo legitimava práticas colonialistas de dominação e assimilação. A DUDH não produziu uma mudança brusca e imediata de paradigma,

A linguagem tradicional dos direitos humanos, como expressa na DUDH, não reflete o contexto geopolítico global, tampouco representa uma universalidade de valores. Em um mundo multipolar, com o surgimento de novas potências e o reconhecimento das desigualdades e das classes marginalizadas, que até então eram invisíveis aos olhos dos direitos humanos internacionais, com uma diversidade de culturas e diferentes concepções de "viver bem", promover valores baseados em um modelo político específico, como o liberalismo, ou em uma religião, como o cristianismo, como universais, revela-se inapropriado, ilusório e pretensioso.

Há múltiplas formas de modernidades que não se alinham com as normas dos direitos humanos universais e inalienáveis. A divisão geopolítica de Norte e o Sul Global representou um avanço no campo dos direitos humanos, pois evidenciou as desigualdades entre essas duas regiões. (Hopgood, 2014)

O novo cenário de multipolaridade global torna a atuação eficaz dos “atores universais de referência”⁴⁶ cada vez mais inviável, exigindo abordagens mais inclusivas e plurais. A diversidade do movimento contemporâneo dos direitos humanos, com a expansão de atores, linguagens e valores, ultrapassa as fronteiras impostas pelo tradicionalismo conservador. As fronteiras se expandem para acolher os novos atores, temas e estratégias que surgiram nas últimas décadas. Esse novo modelo funciona como um ecossistema, destacando as contribuições dos diferentes sujeitos que o compõem, com suas respectivas conexões e interações (Rodríguez-Garavito, 2014).⁴⁷

Após a DUDH, outros instrumentos jurídicos internacionais, com caráter vinculante aos Estados signatários, foram criados, como o Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos (PIDCP) e o Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC). Em nível regional, destacam-se a Convenção Europeia para a Proteção dos Direitos

tendo impacto limitado e concreto no reconhecimento dos direitos que preconizava. As mudanças mais imediatas derivadas desse instrumento foram observadas na incorporação dos valores da DUDH em constituições nacionais, ainda que de forma desigual e com diferentes interpretações, legitimando, muitas vezes, práticas discriminatórias em nome da observância dos direitos humanos. Outros instrumentos internacionais foram necessários para corrigir as lacunas da “universalização dos direitos”, deslegitimando, sob a ótica dos direitos humanos, a colonização (tanto entre Estados quanto dentro deles) e reconhecendo, gradualmente, o direito de “todos” serem parte do todo, com suas individualidades e peculiaridades (Clavero, 2014).

⁴⁶ Rodríguez-Garavito (2014) denomina esses atores universais de referência de “Gatekeeping”, que nada são os atores internacionais que dedicam uma quantidade excessiva de tempo e energia para preservar as fronteiras tradicionais dos direitos humanos, mesmo que novos atores e teorias já tenham rompido essas barreiras. Rodríguez-Garavito destaca que os Gatekeeping têm perdido relevância devido à multipolarização global. Esses atores, representados por um grupo restrito de “países gestores”, segundo sua análise, são responsáveis por promover e definir a agenda internacional de direitos humanos e suas prioridades. No entanto, o autor afirma que essa abordagem está desalinhada com o cenário geopolítico atual.

⁴⁷ Katz (2008, p. 19) aduz que “os Direitos Humanos possuem uma lógica que busca unificá-los, mas simultaneamente se articulam por meio de mecanismos de poder e interesses que rejeitam essa unidade, pois a razão emerge de diferentes partes e de modos diversos”.

Humanos e das Liberdades Fundamentais, a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (CADH), a Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos e, por último, a Carta Árabe de Direitos Humanos. Esse movimento de reconhecimento, tanto em âmbito universal quanto regional, reflete a busca dos Estados por critérios mínimos que consolidem os conceitos de liberdade e dignidade, considerados pilares das sociedades nacionais e internacionais.

Outras normas internacionais também reconhecem direitos humanos específicos a determinados grupos marginalizados, ressignificando certos direitos conferidos de forma genérica, atribuindo-lhes um sentido mais plural e democrático, adequando-os a realidades específicas. Dentre as diversas normas internacionais que protegem crianças, refugiados, mulheres e idosos, destaca-se, no contexto deste estudo, a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que trata especificamente dos povos indígenas e tribais⁴⁸.

Atualmente, o sistema internacional de proteção aos direitos humanos é composto por um conjunto de normas com alcance global, regional e local, que podem ser aplicadas a todas as pessoas ou direcionadas especificamente a grupos historicamente vulneráveis e marginalizados. Cada instrumento trouxe avanços e aprimoramento para os sistemas mais antigos.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH) faz referência aos direitos culturais em dois momentos principais: o artigo XXII, que afirma que todo ser humano tem direitos econômicos, sociais e culturais, essenciais para a dignidade e o livre desenvolvimento de sua personalidade, e o artigo XXVII, que garante a todos o direito de participar livremente da vida cultural da comunidade.

Um ponto relevante é a forma como alguns direitos, como o direito à cultura, foram inicialmente interpretados. Por muitos anos, esse direito foi visto sob uma ótica assimilacionista, como demonstra a Convenção nº 107 da OIT de 1957, que impunha ao Estado o dever de integrar grupos indígenas, tribais e semitribais à comunidade nacional, justificando essa integração pelo fato de que sua condição “[...] social, econômica e cultural lhes impede de se beneficiar plenamente dos direitos e vantagens de que gozam os outros elementos da população” (Organização Internacional do Trabalho, 1957, p. 2).

Zúñiga (2010) afirma que a Declaração Universal foi aperfeiçoada pelos Pactos Internacionais de Direitos Civis e Políticos e de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais. Esses Pactos, proclamados em 1966, foram inspirados, respectivamente, pelo liberalismo político e

⁴⁸ A Convenção 169 destaca que “[...] esses povos não podem desfrutar plenamente dos direitos humanos nos Estados onde vivem, e suas leis, valores, costumes e perspectivas frequentemente sofrem erosão” (Organização Internacional De Trabalho, 1989, s/p).

pela ideologia socialista, e buscavam promover o desenvolvimento dos direitos sociais, econômicos e culturais dos Estados.

Uma característica importante desses dois Pactos é que, diferentemente da DUDH, eles têm caráter vinculativo para os Estados signatários. Outro ponto que merece destaque é a diferença entre as obrigações dos Estados. Enquanto o PIDCP impõe obrigações predominantemente negativas, exigindo que o Estado se abstenha de certas condutas, o PIDESC impõe obrigações positivas, demandando que o Estado atue de forma prestacional, investindo recursos para garantir direitos como saúde, educação e trabalho⁵⁰⁴⁹.

Outro avanço de ambos os Pactos foi rechaçar explicitamente o colonialismo interestatal. O PIDCP e o PIDESC, no artigo primeiro, reconhecem o direito à autodeterminação dos povos, permitindo que eles determinem livremente seu desenvolvimento político, econômico, social e cultural. Esse dispositivo representa uma ruptura internacional normativa da lógica colonialista mantida pela DUDH. Outro artigo importante, comum aos dois Pactos, é o 5.2, que proíbe interpretações restritivas dos direitos humanos e permite uma leitura expansiva dos direitos, possibilitando a incorporação e reinterpretção de outros preceitos para a proteção dos direitos humanos, o que possibilita a criação de um sistema normativa nacional, formado por vários instrumentos.

Os Pactos foram fundamentais para a interpretação dos direitos humanos de forma multicultural. O PIDCP, em seu artigo 27, protege o direito das minorias étnicas, religiosas ou linguísticas de praticarem sua cultura e religião e usarem seu idioma/dialeto. Além disso, o pacto garante a liberdade de pensamento, consciência e religião (art. 18), proibindo incitação ao ódio racial, religioso ou nacional. Em que pese a imposição de obrigações predominantemente negativas, nota-se, em uma leitura atenta, que o Pacto Internacional de Direitos Civis e Políticos estabelece um rol de obrigações positivas, impondo aos Estados signatários a criação de estruturas para garantir determinados direitos, a exemplo do artigo 26, que assegura a igualdade perante a lei, proibindo discriminações com base em raça, cor, sexo, religião e outros fatores, impondo ao Estado a obrigação proibir condutas discriminatórias e criar estruturas legais e institucionais para a proteção desses direitos. A criação do Comitê dos Direitos Humanos (art. 28), com o objetivo de fiscalizar a aplicação do pacto pelos Estados, também foi um avanço significativo do PIDCP.

⁴⁹ Abramovich (2005) argumenta que a separação entre obrigações positivas e negativas não é precisa, já que tanto os direitos civis e políticos quanto os direitos econômicos, sociais e culturais requerem um conjunto de obrigações simultâneas, positivas e negativas, com variação de acordo com o contexto. O preâmbulo do PIDESC corrobora essa visão, ao afirmar que o ideal de liberdade e dignidade humanas só pode ser realizado mediante a criação de condições que garantam o gozo pleno dos direitos civis, políticos, econômicos, sociais e culturais.

Já o PIDESC destaca a necessidade de estruturação do Estado afim de garantir o direito ao trabalho, com remuneração adequada (art. 7), e a um nível de vida que inclua moradia, alimentação e saúde adequadas (arts. 11 e 12). Tais direitos são ligados à liberdade cultural e, em certos casos, exigem a não intervenção do Estado em modelos tradicionais de vida, como os de comunidades indígenas e tribais. Tais direitos, para alguns grupos culturalmente diferenciados, tem a predominância de obrigação negativa, ao invés de prestacional, posto que a vida, a saúde, a alimentação, a moradia e a cultura, são fatores interrelacionados e interdependentes, cabendo ao Estado não interferir na dinâmica social do grupo, garantindo tais direitos pela não intervenção e pela disponibilização de estruturas compatíveis com as demandas apresentadas pelo coletivo.

A Convenção Americana de Direitos Humanos (CADH) de 1969 trouxe proteção regional aos direitos civis, políticos, econômicos e culturais, criando a Comissão e a Corte Interamericana de Direitos Humanos (art. 33). Destacam-se, no texto da Convenção, a liberdade de consciência e religião (art. 12), e a proibição de propaganda a favor da guerra ou ódio racial (art. 13.5), conforme a Organização dos Estados Americanos (1969). Por mais que seja uma norma internacional de alcance regional, pela vasta gama de culturas existentes no continente americano, a CADH também enfrenta desafios de universalizar direitos sob o prisma multicultural, como a institucionalização de dispositivos inicialmente interpretado sobre o prisma dominante, a exemplo do artigo 21, que protege o direito à propriedade privada, atribuindo um conceito liberal ao instituto, que não abrange, na sua literalidade, outras formas, como a propriedade coletiva de povos indígenas e tribais.

A Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) foi um marco importante no reconhecimento e proteção dos direitos dos povos indígenas e tribais. Em seu preâmbulo, ela faz referência à Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH), ao Pacto Internacional de Direitos Civis e Políticos (PIDCP) e ao Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), reafirmando expressamente o compromisso com a prevenção da discriminação e a ruptura com políticas assimilacionistas, como estabelecido na Convenção 107 da OIT.

A assimilação forçada de povos indígenas, antes considerada uma forma de garantir direitos humanos, passou a ser vista como uma grave violação desses direitos sob a ótica multicultural. A Convenção 169 destaca o direito à consulta prévia, à autodeterminação e à autoidentificação como pilares fundamentais. Moreira (2017, p. 46) observa que “[...] a Convenção 169 nasceu com a missão de romper com o assimilacionismo e de afirmar direitos estruturantes, tais como a consulta prévia, a territorialidade, a autoidentificação, a

autodeterminação, entre outros”.

Logo no artigo 1º, a Convenção estabelece a preservação cultural dos grupos indígenas e tribais como uma condição essencial para a proteção dos direitos humanos desses povos. A Convenção 169 impõe aos Estados signatários obrigações de caráter negativo e positivo. As obrigações negativas envolvem o respeito à identidade cultural, costumes e tradições desses povos, enquanto as obrigações positivas exigem a criação de estruturas institucionais que promovam seus direitos sociais, econômicos e culturais. As medidas institucionais devem priorizar o respeito à autonomia dos povos.

A ideia de que o desenvolvimento econômico e social de povos indígenas deveria seguir um modelo "civilizatório" foi rejeitada. No artigo 7º, a convenção enfatiza que os povos indígenas e tribais têm o direito de decidir suas próprias prioridades de desenvolvimento, exercendo autogerência sobre seu modo de viver e preservar suas tradições.

Um ponto central da Convenção 169 é o direito a consulta prévia, que deve ser feita com boa fé e com o objetivo de obter o consentimento dos povos indígenas e tribais antes da adoção de medidas que os afetem diretamente (Organização Internacional do Trabalho, 1989). Essa abordagem participativa visa minimizar o risco de violação dos direitos desses povos.

A Convenção dos Povos Indígenas e Tribais também aborda a importância especial das terras para esses povos, vinculando o conceito de território à totalidade do habitat ocupado ou utilizado de alguma forma (art. 13). Ela garante o direito de propriedade e posse sobre as terras que tradicionalmente ocupam (art. 14), além de assegurar o direito ao uso, conservação e administração dos recursos naturais dessas terras (art. 15). O reconhecimento das atividades econômicas tradicionais desses povos é visto como essencial para a manutenção de sua cultura e autossuficiência (art. 23).

A educação também é um ponto de destaque. A convenção propõe um modelo cooperativo de educação que atenda às necessidades particulares de cada povo, preferencialmente no idioma nativo, além de promover campanhas educativas na sociedade para combater preconceitos contra os povos indígenas.

Assim como outros instrumentos internacionais, a Convenção 169 da OIT visa ampliar os direitos humanos já estabelecidos, afirmando que seus dispositivos não devem “[...] prejudicar os direitos e as vantagens garantidos aos povos interessados em virtude de outras convenções e recomendações, instrumentos internacionais, tratados, ou leis, laudos, costumes ou acordos nacionais” (Organização Internacional Do Trabalho, 1989). Isso demonstra a intenção de garantir uma proteção mais ampla e integrada para os direitos dos povos indígenas e tribais.

A Corte Interamericana de Direitos Humanos (CIDH), criada pelo artigo 35 da CADH, tem utilizado interpretações ampliativas, incorporando outros instrumentos normativos internacionais e nacionais, utilizando-os como norte interpretativo de vários direitos sob a ótica do multiculturalismo. Uma interpretação pluralista, que inclui a identidade cultural como princípio jurídico, ressignifica a proteção do ser humano, que é visto tanto como indivíduo quanto como parte de um sujeito coletivo integrado a um grupo, ou de um grupo, como um coletivo de sujeitos de direitos, que possuem uma unidade cultural. Nesse contexto, a CIDH reinterpreta os direitos humanos convencionais para que se tornem efetivos em sociedades com identidades culturais diversas, recontextualizando-os em um sistema de proteção democrático e multicultural (Estupiñan Silva; Ibáñez Rivas, 2014).

A CIDH não apenas trouxe a transversalidade de direitos humanos internacionalmente previstos, mas também ressaltou a interdependência entre eles. A Corte valoriza os direitos de forma diferenciada, atribuindo-lhes um “plus”, onde a violação de um direito específico frequentemente implica a violação de outros. Nesse sentido, Shelton (2010, p. 127) destaca que:

As decisões e sentenças proferidas pela Comissão e pela Corte Interamericana refletem três enfoques importantes: reconheceram que a degradação do meio ambiente pode implicar violações dos direitos à vida, à saúde, à propriedade e à cultura; sublinharam a importância de direitos como o direito à informação, a participação pública na tomada de decisões (incluindo o consentimento prévio informado por parte dos proprietários que possam ser afetados de forma negativa por projetos de desenvolvimento), e o direito de acesso à justiça e a recursos eficazes para garantir a proteção de outros direitos; (tradução livre)

Em relação à proteção dos direitos humanos, Moreira (2017, p. 217) aponta que a evolução interpretativa da CIDH marca o início de um consenso sobre a concretização dos direitos territoriais, que pressupõem “[...] a afirmação de um arsenal de direitos a ele intrínsecos que derivam de relações pluricompreensivas com o espaço e a natureza e que envolvem aspectos históricos, culturais, espirituais, ambientais e também econômicos”. A CIDH utiliza um modelo multicultural de direitos humanos para interpretar as normas internacionais, reafirmando seus precedentes de forma dinâmica e construtiva.

Essa abordagem dinâmica de interpretação, que leva em conta o contexto e a realidade local do petionário, como uma "virada universal multicultural" dos direitos humanos. Estupiñan Silva e Ibáñez Rivas (2014, p. 324) enfatizam que “[...] é o contorno visível do direito aplicável; a ampla gama de tonalidades é construída, caso a caso, em função dos particularismos que, sem perder a harmonia do sistema, constituem fortes componentes do pluralismo jurídico” (tradução livre).

Essa virada universal multicultural representa um processo contínuo de reinterpretção, delimitação e reafirmação dos direitos humanos e suas interdependências, sendo construído por meio dos diversos precedentes estabelecidos pela CIDH.

A CADH e a Convenção nº 169 da OIT, no contexto latino-americano, representam um novo paradigma de proteção dos direitos humanos, reconhecendo uma realidade multicultural que exige formas específicas de proteção. Esse novo modelo de universalismo deve incorporar uma “[...] reflexão pós-colonial, e, sobretudo, a ‘decolonização’ do pensamento na América Latina, gerando a necessidade de repensar os institutos da modernidade a partir de realidades locais” (Moreira, 2017, p. 214-215). A Corte Interamericana tem desempenhado um papel essencial nesse processo, utilizando instrumentos como o PIDCP, o PIDESC, a CADH e a Convenção nº 169 para interpretar e proteger os direitos dos povos indígenas, tribais e outros grupos culturalmente diferenciados.

Os instrumentos internacionais como o PIDCP, o PIDESC e a CADH possibilitaram a formação de um sistema internacional de proteção dos direitos humanos, com interpretações mais amplas e plural de alguns direitos, assegurando a preservação da diversidade cultural e promovendo uma interpretação sistemática dessas normas em conjunto com outras Convenções sobre direitos humanos. Isso possibilitou, inclusive, o uso da Convenção 169 da OIT como referência interpretativa em diversas decisões da Corte Interamericana de Direitos Humanos (Zúñiga Cardoza, 2010), possibilitando que as fronteiras do sistema internacional de proteção aos direitos humanos se mantivessem em movimento (Estupiñan Silva; Ibáñez Rivas, 2014).

5.1.2 Proteção jurídica nacional das comunidades tradicionais ribeirinhas

O sistema de proteção nacional dos direitos humanos é composto por dispositivos constitucionais, norma internacionais internalizadas no ordenamento jurídico brasileiro, leis ordinárias e complementares, decretos, resoluções e portarias.

A Constituição brasileira incorporou direitos fundamentais individuais e sociais com características de direitos negativos e positivos, exigindo, ora a não intervenção estatal, ora a prestação deste, além de prever direitos que dependem de normas infraconstitucionais para sua plena implementação⁵⁰ (Duarte, 2011).

⁵⁰ Durante os anos 80 e 90, a América Latina vivenciou uma transição para o regime democrático, e a luta pelos direitos passou a fazer parte da realidade cotidiana. As discussões internacionais sobre direitos humanos

Os direitos culturais estão contemplados em vários dispositivos constitucionais. No preâmbulo, a Constituição estabelece a criação de um Estado Democrático que garante o exercício de direitos sociais e individuais em uma sociedade plural e sem preconceitos, reconhecendo o pluralismo político como um dos fundamentos do Estado Democrático de Direito (art. 1º, inciso V). Oliveira Silva, Guimarães e Moretti (2017, p. 43) ressaltam que a “[...] Constituição Federal de 1988 elenca, como fundamento do Estado Democrático de Direito, a dignidade da pessoa humana, que se fundamenta no reconhecimento e no respeito ao pluralismo”

A proteção ao multiculturalismo, na Constituição, reconhece as diferenças socioculturais, garantindo e valorizando o direito a ser diferente, constituindo um rol protetivo comum para além das diferenças. A essência da natureza humana pressupõe incontáveis singularidades, baseando-se na ideia de que nenhuma pessoa é igual a outra, e essa singularidade individual, nos faz iguais nas diferenças. Santos (2006, p. 316) acrescenta que “temos o direito a ser iguais sempre que a diferença nos inferioriza; temos o direito a ser diferentes sempre que a igualdade nos descaracteriza”.

O Capítulo III da Constituição de 1988 trouxe em seu texto o direito à educação, cultura e esporte, abordando especificamente a cultura na Seção II. Observa-se uma clara ampliação da “[...] noção de patrimônio cultural, a valorização da pluralidade cultural e um espírito de democratização das políticas culturais, inseridos em um contexto de busca da concretização da cidadania e de direitos culturais” (Santilli, 2005, p. 74). A Constituição estabeleceu, no Brasil, uma estrutura jurídica que valoriza e protege a diversidade, rechaçando as políticas culturais excludentes, anteriormente baseadas na cultura dominante do eixo norte (Côrtes, 2012), o que coaduna com o movimento internacional.

Além da Seção II do Capítulo III, a CF também aborda o tema em outras áreas, determinando a competência legislativa comum à União, Estados e Distrito Federal para legislar sobre o tema (art. 24, VII e IX), conferindo a esses entes federativos a responsabilidade comum de promover o acesso à cultura e proteger o patrimônio cultural (art. 23, III, IV e V). No âmbito educacional, a Constituição vinculou o currículo básico à valorização da cultura e das artes, tanto no contexto nacional quanto no regional. A promoção da cultura, portanto, é uma diretriz que deve ser observada no desenvolvimento econômico interno e na comunicação social, constituindo um dever da família, sociedade e Estado garantir seu acesso

influenciaram significativamente a formulação das novas constituições. No Brasil, a Constituição pós-ditadura reconheceu direitos que emergiram de lutas e reivindicações específicas, em um contexto histórico particular (Santilli, 2005)

para crianças, adolescentes e jovens.

A proteção à cultura é abordada de forma transversal na Constituição, que, ao longo do seu texto, garante a sua proteção, promoção e acesso, definindo-a como uma diretriz em diversas áreas.

A proteção à direitos culturais se manifesta indiretamente por meio da defesa de outros direitos que estão necessariamente associados à esta, como a dignidade, vida, igualdade, liberdade, propriedade e o meio ambiente. A “[...] noção de dignidade está, além do reconhecimento da igualdade jurídica, também no reconhecimento da diferença” (Bittar, 2009, p. 553). Nesse sentido, a dignidade da pessoa humana, em um conceito ampliado de cultura, somente será o núcleo de fundamentação dos direitos humanos quando “[...] as diversas formas de convergências humanas podem se estruturar em práticas fundantes do convívio democrático, pluralista, dialógico, aberto e tolerante” (Bittar, 2009, p. 562).

O direito a igualdade, conforme previsto na Constituição, significa a negação da discriminação, o “[...] reconhecimento das diferenças e o respeito à singularidade de cada pessoa remetem ao ser humano, ao qual deve ser dado tratamento digno” (Oliveira Silva; Guimarães; Moretti, 2017, p. 43). O direito à vida, por sua vez, não se limita à vida biológica, mas abrange uma vida digna. Loewe (2011, p. 32) ensina que um dos aspectos mais importantes da vida humana é a busca por significado e sentido, o que demanda a garantia de recursos e liberdades suficientes para que cada indivíduo ou grupo viva de acordo com suas “[...] crenças sobre o que é valioso sem serem penalizados por práticas (religiosas, sexuais, estilos de vida, etc.) pouco ortodoxas” (tradução livre).

O pleno exercício do direito à liberdade, o respeito ao multiculturalismo e a autodeterminação estão umbilicalmente ligados. Honneth (2015) observa que o indivíduo só atinge a liberdade por meio da articulação de seu “eu” real, que pode ser manifestado de forma individualista ou coletivista, expressando quem realmente é. Para isso, é função do Estado criar uma “atmosfera de liberdade” social, garantindo as condições para que os membros da sociedade possam alcançar o desenvolvimento individual pleno de suas faculdades. A liberdade só é efetiva quando se baseia em uma relação de reconhecimento mútuo dentro das práticas institucionais, coletivas e individuais, devendo cada indivíduo, ou coletividade ser respeitada, de tal modo que permita buscar e alcançar seus objetivos de vida, de acordo com os seus valores. (Honneth, 2015)

De forma concreta, a proteção constitucional a diversidade cultural enfatizou dois grupos: os povos indígenas; e o quilombolas. Aos indígenas foi garantido o direito de manutenção a sua identidade cultural e o direito originário a posse permanente de suas terras,

com usufruto exclusivo dos seus recursos naturais, arrolada como bens da União (art. 20, XI). A CF atribuiu a União competência exclusiva para legislar (art. 22, XIV) e a Justiça Federal para julgar (art. 109) casos que envolvam povos indígenas, vinculando a exploração dos recursos hídricos e minerais contidos nas referidas terras a autorização prévia do Congresso Nacional (art. 48, XVI). A Constituição ainda prevê a nulidade de títulos concedidos sobre as terras indígenas (art. 231, §6º), vinculando a posse dessas terras com a reprodução cultural dos povos originários (art. 231, §1º) e políticas educacionais que promovam o respeito e a valorização cultural, devendo ser utilizada a sua língua materna, com metodologias que se adequem ao contexto dos povos indígenas (art. 210, §2º).

Em relação aos quilombolas, o artigo 68 dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias garante o direito à propriedade coletiva definitiva das terras tradicionalmente ocupadas⁵¹, com o objetivo de preservar sua cultura e patrimônio imaterial, inclusive com o seu tombamento constitucional (art. 216, §5º).

A Constituição também estabelece o princípio da função socioambiental da propriedade, o que influencia vários institutos jurídicos. O artigo 186 da CF especifica que a função social da propriedade agrária é cumprida quando são observados critérios como aproveitamento racional, utilização adequada dos recursos naturais disponíveis, que favoreça o bem-estar dos proprietários e de quem dispensa o trabalho a terra e proteção do meio ambiente. Esse princípio reflete a orientação socioambiental da Constituição, que abrange tanto bens individuais quanto coletivos. Santilli (2005) observa que a defesa da propriedade está intrinsecamente ligada à defesa do meio ambiente, particularmente quando se trata de comunidades culturalmente diferenciadas, que utilizam o território e os recursos naturais extraídos deste, mantendo uma relação indissociada entre o território e a sobrevivência cultural e, por vezes, biológica.

A Constituição adotou uma concepção unitária do meio ambiente, que integra bens naturais e culturais (Santilli, 2005). Souza Filho (1997) afirma que os bens ambientais incluem tanto os bens culturais quanto os naturais, e Afonso da Silva (1995, p. 2) define o meio ambiente como a “[...] interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas”. Os bens ambientais e sua

⁵¹ O direito à propriedade previsto na Constituição, embora apresente um caráter patrimonialista em sua leitura fragmentada, adquire um viés coletivo ao ser interpretado sistematicamente, em conjunto com os dispositivos de proteção cultural e ambiental. Benatti Fonte bibliográfica inválida especificada. afirma que “[...] a legitimação da propriedade coletiva está na capacidade que o grupo social tem de se apropriar de determinados recursos naturais e, com o passar do tempo, de construir regras de uso e manejo dos recursos florestais que são respeitadas pelos membros da comunidade”.

proteção, portanto, são indispensáveis para a vida cultural de grupos que estabelecem com este uma relação de interdependência (Souza Filho, 2002).

Há a possibilidade de ampliação do rol protetivo constitucional de direitos humanos, por meio da internalização de normas internacionais que versem sobre o tema, com status de norma constitucional, caso sejam aprovadas em dois turnos em cada uma das casas legislativas (Câmara dos Deputados e Senado), com três quintos dos votos de seus membros, ou como norma supralegal, hierarquicamente inferiores à Constituição, mas superiores às Leis Ordinárias e Complementares, caso sejam internalizadas sem o quórum qualificado⁵².

Canotilho (1998) ensina que a Constituição não deve ser interpretada de forma fragmentada, mas sim de forma integrada e sistemática, como uma unidade, para evitar contradições (Princípio da Unidade da Constituição), favorecendo a integração da unidade política e integração social (Princípio do Efeito Integrador), de modo a garantir que os dispositivos tenham a maior efetividade possível (Princípio da Máxima Efetividade), coordenando e combinando os bens jurídicos tutelados de forma a evitar o sacrifício completo de um em detrimento do outro (Princípio da Harmonização). A adoção de soluções hermenêuticas, devem ter como norte a historicidade e a estrutura constitucional, de modo a garantir sua eficácia e permanência (Princípio da Força Normativa da Constituição).

A defesa do multiculturalismo, portanto, impacta diretamente a proteção à vida, liberdade, propriedade e dignidade da pessoa humana, e a defesa desses direitos reforça a promoção do multiculturalismo. As normas infraconstitucionais devem estar em consonância com os princípios constitucionais que integram preceitos relacionados à cultura, dignidade, liberdade, propriedade, meio ambiente e outros direitos.

A proteção ao multiculturalismo deve ser tratada de maneira transversal nas normas constitucionais, supralegais, legais e infralegais. As normas de hierarquia inferior precisam estar em harmonia com as superiores. Dessa forma, todas as normas legais e infralegais devem estar vinculadas, em matéria e interpretação, à Constituição e às normas supralegais, como a DUDH, PIDCP, PIDESC, CADH, e a Convenção 169 da OIT, que devem ser interpretadas de maneira integrada, conforme a jurisprudência da Corte Interamericana de Direitos Humanos (CIDH).

Embora o sistema constitucional brasileiro defenda o multiculturalismo, Loewe (2011)

⁵² Somente o Tratado de Marraqueche, para Facilitar o Acesso a Obras Publicadas às Pessoas Cegas, com Deficiência Visual ou com outras Dificuldades e a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, foram internalizadas no ordenamento jurídico brasileiro com status de norma constitucional.

observa que não basta o reconhecimento jurídico do valor da multiculturalidade, necessitando de estruturas institucionais e sociais que promovam seu reconhecimento e sua proteção.

Assim como no Direito Internacional, a Constituição Federal que, de forma literal e sistemática promove e protege o multiculturalismo, ganha instrumentos normativos interpretativos. Em 2002, o Brasil passou a adotar um conceito ampliado de cultura, valorizando as diversidades como eixo central de suas políticas culturais. Isso possibilitou maior participação de representantes de diferentes segmentos culturais em diversos espaços, como o Conselho para Políticas Públicas. No entanto, a aplicação da transversalidade do multiculturalismo nos órgãos de governo, considerando territórios de identidade como referência de planejamento, ainda está em estágio inicial (Côrtes, 2012).

Em âmbito infraconstitucional, algumas legislações merecem destaque.

A Lei 11.645/2008, incluiu nas diretrizes e bases da educação nacional a obrigatoriedade da história e cultura afro-brasileira e indígena no currículo. Lei 12.288/2010, que instituiu o estatuto da igualdade racial, implementou direitos e políticas específicas a comunidades quilombolas, incentivando o fomento da pesquisa e pós-graduação sobre esta temática, reafirmando o direito à propriedade coletiva das suas terras e o direito dessas comunidades a preservação dos seus usos, costumes, tradições e manifestos religiosos, sob a proteção do Estado, com tratamento especial diferenciado, assistência técnica e linhas especiais de financiamento público destinado a realização de duas atividades produtivas e de infraestrutura.

O Plano Nacional de Cultura (PNC), instituído pela Lei 12.343/2010, estabeleceu como diretriz a valorização e preservação da diversidade cultural no Brasil, pontuando como um de seus objetivos, o reconhecimento dos saberes, conhecimentos e expressões tradicionais e os direitos de seus detentores. O PNC busca a promoção e proteção do patrimônio cultural material e imaterial das comunidades tradicionais, o que inclui o seu modo de viver, sua organização social e seus conhecimentos tradicionais, incentivando a participação dessas comunidades nas políticas que lhes afetem, assegurando a promoção das manifestações culturais e reforçando a importância e proteção dos territórios tradicionais para as práticas religiosas, econômicas, sociais e culturais.

O Decreto 3.551/2000 criou o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, abordando indiretamente das comunidades tradicionais, ao reconhecer e proteger o patrimônio imaterial, que inclui as formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver, vinculando-os a memória coletiva e continuidade histórica de diversos grupos.

O Decreto 6.040/2007 é o principal marco jurídico relacionado a proteção de povos e

comunidades tradicionais. A referida norma foi importante para o reconhecimento e proteção das comunidades tradicionais, instituindo a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais, cuja implementação e coordenação foram atribuídas à Comissão Nacional de Desenvolvimento Sustentável, composta por representantes de diversas comunidades tradicionais. Tal normativa merece ser explicada de forma mais aprofundada.

A designação de “povos e comunidades tradicionais” referenciam, no Decreto 6.040/2007, de forma genérica, grupos culturalmente diferenciados, com organização social própria e uma forte conexão com o território e a natureza, mantendo uma relação simbiótica com o meio ambiente, promovendo, em regra, práticas de manejo sustentável. Esses grupos, hoje vistos como referência no manejo sustentável, por vezes são considerados como um obstáculo ao desenvolvimento, por não se adequarem aos padrões econômicos dominantes, sendo associadas ao atraso e à preguiça. (Lima, 2004)

As práticas ecologicamente sustentáveis, em que pese ser uma característica em comum na maioria das comunidades tradicionais, não é um fator determinante para a sua caracterização. Por vezes há casos de práticas não sustentáveis, geralmente motivadas pela intensificação do empobrecimento, derivada do esgotamento dos recursos naturais e das políticas públicas aplicadas na Amazônia nas últimas décadas (Simonian, 2004).

Há uma equivalência conceitual entre povos tribais, exposto na Convenção 169 da OIT e comunidades tradicionais, definido no Decreto 6.040/2007, incluindo a definição de território. Inspirado na obra da autora Moreira (2017), destacamos:

Quadro 11 - Comparativo entre a Convenção 169 da OIT e o Decreto 6.040/2007

Conceito	Convenção 169 da OIT	Decreto 6.040/2007
	Povos Tribais (art. 1º)	Povos e Comunidades Tradicionais (art. 3º, I)
	1. A presente convenção aplica-se: a) aos povos tribais em países independentes, cujas condições sociais, culturais e econômicas os distingam de outros setores da coletividade nacional, e que estejam regidos, total ou parcialmente, por seus próprios costumes ou tradições ou por legislação especial;	I - Povos e Comunidades Tradicionais: grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição;
	Terras (art. 13)	Territórios Tradicionais (art. 3º, II)
1. Ao aplicarem as disposições desta parte da Convenção, os governos deverão respeitar a importância especial que para as culturas e valores espirituais dos povos interessados possui a sua relação com as terras ou territórios, ou com ambos, segundo os casos, que eles ocupam ou utilizam de alguma maneira e, particularmente, os aspectos coletivos dessa relação. 2. A utilização do termo "terras" nos Artigos 15 e 16 deverá incluir o conceito de territórios, o que abrange a totalidade do habitat das regiões que os povos interessados ocupam ou utilizam de alguma outra forma.	II - Territórios Tradicionais: os espaços necessários à reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, sejam eles utilizados de forma permanente ou temporária, observado, no que diz respeito aos povos indígenas e quilombolas, respectivamente, o que dispõem os arts. 231 da Constituição e 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e demais regulamentações;	

Fonte: Elaboração própria (2024).

O conceito de povos tribais é mais amplo que o de povos e comunidades tradicionais. Enquanto os povos tribais exigem uma organização social baseada em costumes e tradições, além de distinções culturais, sociais e econômicas em relação à sociedade nacional, os povos e comunidades tradicionais também precisam de uma vinculação específica a um território, como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa e econômica.

Surge a questão se as comunidades tradicionais brasileiras estão protegidas pela Convenção 169 da OIT, como povos tribais. Embora a antropologia possa distinguir entre os dois conceitos, o foco aqui é demonstrar que as normas da Convenção 169 se aplicam também às comunidades tradicionais, no Brasil.

Dourado (2014) argumenta que o conceito de povos tribais da Convenção 169 deve ser interpretado de forma ampliada, incluindo grupos que possuam características socioculturais diferenciadas da coletividade e sejam reconhecidos como tais. Moreira (2017) reforça que a terminologia "Povos e Comunidades Tradicionais", no Brasil, é compatível com o termo "Povos Indígenas e Tribais" da Convenção 169, garantindo o acesso das

comunidades tradicionais aos direitos assegurados por este instrumento internacional.

O entendimento ampliado de povos tribais é convalidado pela jurisprudência da CIDH. No caso "Povo Saramaka vs Suriname", o povo Saramaka foi considerado tribal devido a traços socioculturais semelhantes aos dos povos indígenas, como sua caracterização como um grupo culturalmente diferenciado da coletividade nacional, com vinculação do seu modo de vida ao seu território e organização social própria (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2007). Na mesma lógica, a corte considerou uma comunidade rural, com ancestralidade mestiça de indígenas e africanos, como povo tribal, no caso "Comunidade Garífuna de Triunfo de la Cruz vs. Honduras", utilizando a Convenção 169 da OIT para garantir seu direito a propriedade coletiva (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2015a).

O conceito de terras da Convenção 169, quando comparado com a definição de território exposto no Decreto 6.040/2007, possui uma equivalência. Na referida Convenção, o conceito de terras é tratado de forma mais genérica, abrangendo também os territórios, definidos como a totalidade do habitat das regiões que os povos tribais ocupam ou utilizam de alguma outra forma, enquanto no Decreto, os territórios tradicionais são os espaços utilizados de forma permanente ou temporária, necessários à reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais.

De acordo com a interpretação da CIDH, às águas também compõe o território, porém, de forma limitada. No caso da *Comunidade Garífuna de la Cruz vs Honduras*, a Corte entendeu que há direito de territorialidade sobre os recursos marinhos, quando a economia e/ou o modo de viver da comunidade se condiciona a exploração desses recursos. (Moreira, 2017)

Por sua definição legal, o território tradicional é um direito transversal, indissociado a existência e manutenção de uma cultura e da coletividade que dele depende, constituindo-se, portanto, em um espaço de sobrevivência. É neste e por este local que surgem vários conflitos relacionados aos povos e comunidades tradicionais, especialmente quando coexistem sistemas produtivos com lógicas distintas, ou interesses de agentes econômicos sobre esses territórios. (Little, 2001; Moreira, 2017; Souza Filho; *et al.*, 2015)

Para os ribeirinhos, o rio integra o seu território e a navegação faz parte dos seus conhecimentos tradicionais. Os recursos da floresta e os cursos d'água são elementos inseridos e fundamentais para o modo tradicional de vida ribeirinho, constituindo-se também como um espaço cultural e, portanto, estão inseridos como parte da noção de território dessas comunidades. (Castro, 1998; Witkoski, 2007; Silva, 2019; Lima, 2004; Lima, 2013a; Lima, 2013b; Leitão, 2001; Marques Formigosa; Rodrigues de Lucena; Farias da Silva, 2017).

5.2 O tratamento da navegação e das embarcações ribeirinhas por parte da Marinha do Brasil, os anseios e pressupostos a serem observados

A navegação e as embarcações ribeirinhas integram o rol cultural dessas comunidades, protegidas pelo sistema internacional e nacional de direitos humanos. (Silva, 2019)

Todavia, não há uma classificação específica, nas normas de tráfego aquaviário, para a navegação ribeirinha, ou comunidades tradicionais. As embarcações e a navegação tradicional são incorporadas, de forma incompleta e inadequada a classificações gerais, incompatíveis com a complexidade e multidimensões observadas no contexto ribeirinho, sendo considerada, quase em sua totalidade, como um modelo irregular.

Em paralelo a inadequabilidade das NORMAMs, há a conduta efetiva da Marinha do Brasil em face das comunidades ribeirinhas da Região Amazônica, que, dentro de limitações, apresenta, por meio da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), uma conduta mais sensível a realidade local, por meio de assistência, diálogos, campanhas educativas, fornecimento de cursos itinerantes, dentre outras condutas, que se alinham parcialmente ao rol protetivo de direitos dessas comunidades.

Por outro lado, há a percepção e o anseio dos ribeirinhos, que, diante necessidades evidenciadas na comunidade, almejam uma intervenção educativa por parte da Marinha do Brasil, de modo a promover uma navegação mais segura, que proteja a vida e os recursos naturais da localidade.

A navegação ribeirinha, portanto, é um direito humano com um elevado grau de direito negativo, por exigir do Estado o respeito a liberdade cultural dessas comunidades, mas também exige uma prestação estruturante, com promoção de diálogos, campanhas educativas e estruturação para o fornecimento de habilitações e regularização das embarcações.

Desse modo, nesta subseção abordaremos como a navegação ribeirinha é tratada efetivamente pelas NORMAMs e pela CPAOR. Por fim, trataremos dos anseios dos ribeirinhos, em face da Marinha do Brasil e quais estratégia, apontadas pelos próprios ribeirinhos, e pressupostos, de acordo com os direitos dessas comunidades, que a MB deve observar para implementar normas e políticas públicas compatíveis com os direitos humanos dos ribeirinhos e que promovam a segurança da navegação da Região Amazônica.

5.2.1 A navegação ribeirinha e o seu tratamento pelas Normas da Autoridade Marítima e pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental

Os ribeirinhos são enquadrados, a depender da sua atividade, como amadores, ou como aquaviários do 2º ou 3º grupo, ou seja, Fluviários e Pescadores, respectivamente, e suas embarcações são tidas como esporte e recreio, ou de transporte de carga e passageiro, ou pesca e passageiro, a depender da atividade desempenhada. As classificações das NORMAMs não contemplam as multidimensões da navegação dos ribeirinhos. A navegação ribeirinha é tratada predominantemente como irregular. (Silva, 2019)

De forma concreta, sistematizaremos a habilitação que cada ribeirinho deveria portar, de acordo com os padrões normativos atuais e o processo de regularização que cada tipo de embarcação ribeirinha está sujeita. Tal análise possui variáveis significativas, como o tipo, o porte e a destinação embarcação dada pelo ribeirinho. Outro fator importante, são as propulsões móveis acopláveis, denominadas de rabudos, que impõe uma dinamicidade, que a norma não alcança.

Inicialmente devemos dividir os grupos de navegação ribeirinha em pessoal, utilizada para fins de pesca subsistência, lazer, transporte familiar, ou de terceiros, sem fins comerciais e outras atividades de cunho não comercial/profissional e as atividades que utilizam a navegação, direta ou indiretamente, de forma comercial, como é o caso dos freteiros, marreteiros, fruteiros, verdureiros, geleiros e pescadores. Dentro da lógica normativa, toda a embarcações deve ser classificada de acordo com sua finalidade. Considera-se embarcação de uso comercial aquela utilizada para realização de serviços de transporte remunerado de pessoas e/ou cargas, prestação de serviço, venda de mercadoria, pesca comercial e outros. As embarcações de esporte e recreio possuem um conceito residual, sendo aquela utilizada em caráter não profissional, sendo vedada sua utilização para fins comerciais. As de uso pessoal, por exclusão, serão enquadradas como embarcações de esporte e recreio e as de uso comercial como embarcações mercantes de navegação interior.

Como dito anteriormente, não há uma distinção rígida da utilização das embarcações ribeirinhas. Elas podem ser construídas para um determinado propósito e utilizadas para outra finalidade, dependendo da necessidade. Em determinados momentos podem realizar atividades comerciais, em outro pode realizar o transporte pessoal e familiar. É comum que famílias que pescam para subsistência, vendam o excedente, ou que, na época do verão amazônico, o açaí seja transportado para a venda. Há, por vezes, uma sazonalidade do emprego comercial da embarcação.

Ocorre que, no momento da regularização da embarcação, é indicado uma finalidade específica, podendo ser inscrita como esporte e recreio, transporte de carga, transporte

de pessoa, pesca, ou mista, quando mescla duas dessas características, como transporte de carga e pessoas, ou de pesca e transporte de pessoas. Todavia, o modo que essa embarcação for documentada, influenciará na atividade que poderá desempenhar e na habilitação que o tripulante deverá portar. As embarcações empregadas em atividades comerciais têm requisitos mais rígidos relacionados a equipamentos de segurança, salvatagem e habilitação de tripulação. Caso as embarcações sejam documentadas como esporte e recreio, será vedado sua utilização para fins comerciais. As embarcações comerciais documentadas para uma finalidade específica, deverão se restringir a esta, ou seja, embarcações de transporte de carga, transporte de pessoas, ou de pesca, poderão realizar, de forma restrita, o transporte de pessoas, cargas e atividades de pesca, respectivamente. Embarcações documentadas como mistas, poderão realizar mais de uma atividade, estando limitadas à sua documentação, ou seja, a embarcação de transporte de carga e passageiro não poderá realizar atividades de pesca e as embarcações de pesca e passageiros não poderão realizar o transporte de carga.

Nas hipóteses de a embarcação ser classificada como esporte e recreio, a habilitação do condutor será definida de acordo com os parâmetros da NORMAM 211. A referida norma exclui a exigibilidade de habilitação para a prática de algumas atividades esportivas, mas não abarca as hipóteses das embarcações utilizadas para outros fins diversos do comercial. Caso se adote uma interpretação extensiva para as atividades relacionadas a navegação ribeirinha pessoal, que utilizem os cascos, rabecascos ou rabetas que não excedam 12 metros, em todos os casos sem rabudo, motor de popa ou motor de centro, poderiam ser equiparadas com as atividades de remo esportivo, sendo dispensado a habilitação para as chamadas embarcações miúdas, ou seja, aquelas com menos de 6 metros de comprimento ou canoas com menos de 12 metros, sem propulsão, movidas a remo ou a vela. Na hipótese de uma interpretação literal do dispositivo contido na referida norma, seria necessário a habilitação de Arrais-Amador, ou veleiro, nas comunidades que existissem embarcações a vela.

Nos casos dos cascos, rabecascos e rabetas, utilizadas para fins pessoais, ao utilizar o rabudo, motor de popa ou motor de centro, passa a ser considerada uma embarcação com propulsão, exigindo do seu condutor uma habilitação equivalente.

Todas as embarcações de esporte e recreio, independentes do porte, ressalvado os casos de dispensa, restritas a navegação em águas interiores, necessita de um condutor com habilitação de Arrais-Amador. No caso dos amadores, a restrição se dá pelo local de navegação e não pelo porte e potência da embarcação. Todavia, ressaltamos que as embarcações utilizadas para fins pessoais, comumente são as menores, classificadas como cascos, rabecascos,

voadeiras, rabetas cobertas e descobertas e barcos de menor porte. Os barcos e rabetas de maior porte, costumam ser utilizados para fins comerciais.

Para embarcações de uso profissional, não há dispensa de habilitação, necessitando de certificações de Fluviários ou Pescadores, a depender do tipo de embarcação e navegação. Frisamos que os Fluviários podem tripular embarcações de pesca, mas os Pescadores não podem tripular outro tipo de embarcações que não sejam documentadas como embarcações de pesca.

Para os cascos, rabecascos, voadeiras, os botes e rabetas, com propulsão de até 170 kW⁵³⁵⁴, com porte de até 10 AB, que realize algum tipo de atividade comercial, o ribeirinho necessitará possuir a habilitação de Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés/Máquinas. Caso as referidas embarcações sejam regularizadas como embarcação de pesca, também seria possível a condução da mesma com a habilitação de Pescador Profissional.

As rabetas para transporte e os barcos que ultrapassem o porte de 10 AB até o limite de 50 AB, necessitarão, na sua condução, de um Marinheiro Fluvial de Convés. Caso seja regularizada como embarcação de pesca, será possível ser conduzida por um ribeirinho, com habilitação de Pescador Especializado. Na seção de máquinas, caso o motor possua potência entre 171 e 500 kW⁵⁴, deverá ser chefiada por um Marinheiro Fluvial de Máquinas, ou, em caso de potência inferior, por um Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas, ou, para embarcações de pesca, o ribeirinho poderá possuir a habilitação de Motorista de Pesca nível 2, podendo chefiar embarcações até 300 kW⁵⁵.

Não é comum e tampouco foi observado embarcações ribeirinhas que ultrapassem o limite de 50 AB nos contextos pesquisados, mas existe a possibilidade de um barco ribeirinho ultrapassar o referido porte. Nessa hipótese, o comando deverá ser exercido por um Contramestre Fluvial, ou, para os barcos de Pesca, por um Contramestre de Pesca na Navegação Interior.

Em relação ao processo de regularização das embarcações, há poucas distinções entre as embarcações de esporte e recreio e as de uso profissional. O procedimento de inscrição varia predominantemente de acordo com o porte e a potência da propulsão.

As embarcações a remo, sem propulsão, até 12 metros, de esporte e recreio e as embarcações miúdas sem propulsão, são dispensadas de inscrição junto Autoridade Marítima. No caso dos cascos, rabecascos, rabetas, botes e voadeiras, com até 6 metros de

⁵³ Equivalente a 227,97 HP.

⁵⁴ Equivalente a 229 a 670 HP.

⁵⁵ Equivalente a 402 HP.

comprimento, com propulsão, é necessário, para sua regularização, o requerimento do interessado junto a capitania com jurisdição local, com documentos pessoais, além do boletim simplificado de atualização de embarcações, comprovante de propriedade da embarcação e do motor (se exceder 50 HP), comprovante de quitação do seguro DPEM, comprovante de pagamento da GRU, documento com as principais características da embarcação ou declaração do responsável técnico, avaliação técnica simplificada e termo de responsabilidade preenchido pelo proprietário.

Nos casos das rabetas descobertas e cobertas, das voadeiras, dos botes e barcos que não estejam enquadrados nas hipóteses de embarcação miúda, mas que possua até 20 AB, são classificadas como EC2⁵⁶. Caso não transportem passageiros, deverão apresentar o comprovante de quitação do seguro DPEM e do pagamento da GRU, com o BSADE, comprovante de propriedade do motor, caso exceda a potência de 50 HP, notas de arqueação, avaliação técnica simplificada e termo de responsabilidade preenchido pelo proprietário. Caso transporte passageiros, deverá apresentar o comprovante de pagamento do seguro DPEM e do GRU, além da ART do engenheiro, ou profissional habilitado responsável, com o Relatório de verificação de locação de passageiros e do peso máximo de carga, Plano de arranjo geral, segurança e capacidade e foto da embarcação pela popa e pelo través, com a Licença de Construção, ou a Licença de Construção de Embarcação Construída.

No caso das rabetas cobertas e barcos com AB entre 21 e 50, são enquadrados também como EC2. Nos casos das embarcações que só transportem carga e das que transportem carga e passageiros, será necessário o comprovante de pagamento da GRU e do seguro DPEM, ART do profissional responsável, memorial descritivo. Exclusivamente para as primeiras, será exigido a declaração do responsável técnico com as condições de carregamento, o plano de arranjo geral, segurança e capacidade e o termo de responsabilidade preenchido pelo proprietário. Para as que transportem passageiros, será necessário o plano de arranjo geral, o plano de linhas, as curvas hidrostáticas e cruzadas, o plano de segurança, o plano de luzes de navegação, o plano de capacidade, o relatório da prova de inclinação o folheto de trim e estabilidade e a proposta do cartão de tripulação de segurança.

As embarcações acima de 50 AB são consideradas EC1 e possuem um grande porte, quando comparado com as demais. Somente os barcos, das embarcações ribeirinhas descritas, poderiam atingir esse tamanho. Não há distinção, nesses casos, de transporte de carga ou passageiros. Para sua regularização, seria necessário o comprovante de quitação do seguro

⁵⁶ Não termos conhecimento de cascos e rabecascos que fujam do padrão de embarcações miúdas.

DPEM e da guia de recolhimento da União, a anotação de responsabilidade técnica do profissional responsável, o memorial descritivo, os planos de arranjo geral, de linhas, de segurança, de luzes de navegação, de capacidade, da seção mestra e perfil estrutural, além das curvas hidrostáticas e cruzadas, do relatório da prova de inclinação e do folheto de trim e estabilidade.

Quadro 12 – Equivalência das embarcações ribeirinhas ao previsto em norma e seu processo de regularização e exigência de habilitação.

Tipo de Embarcação	Equivalência com embarcações Ribeirinhas	Documentos Necessários para Regularização	habilitação para uso comercial	Habilitação para uso		
Classe 1 (EC1): barcos acima de 50 AB.+A2:A46	Barcos	Seguro DPEM quitado	Convés/Barcos de transporte/ CMF. Barco de pesca/ CPI . Para o transporte de passageiro é necessário o curso de ESEP. Máquinas/ MFM ou MOP nível 2 em potência até 402,3 HP, ou CMP nos casos de potência superior, se for barco de pesca.	Arrais-Amador		
		Comprovante de pagamento do GRU				
		ART do engenheiro responsável				
		Memorial descritivo				
		Plano de arranjo geral				
		Plano de linhas				
		Curvas hidrostáticas e cruzadas				
		Plano de segurança (dispensável para não tripuladas)				
		Plano de luzes de navegação				
		Plano de capacidade				
		Plano da seção mestra e perfil estrutural				
		Relatório da prova de inclinação (exceto para embarcações sem propulsão)				
		Folheto de trim e estabilidade definitivo				
		Classe 2 (EC2) - AB > 20 e ≤ 50 (exceto passageiros).			Rabetas de transporte e barcos.	Seguro DPEM quitado
Classe 2 (EC2) - Passageiros (AB > 20)	Comprovante de pagamento do GRU					
	ART do engenheiro responsável					
	Memorial descritivo					
	Declaração do responsável técnico com as condições de carregamento					
	Planos de arranjo geral, segurança e capacidade					
	Termo de responsabilidade do proprietário					
Classe 2 (EC2) - Passageiros (AB > 20)	Rabetas de transporte e barcos.	Seguro DPEM quitado				
		Comprovante de pagamento do GRU				
		ART do responsável técnico				
		Memorial descritivo				
		Plano de arranjo geral				
		Plano de linhas				

		<p>Curvas hidrostáticas e cruzadas</p> <p>Plano de segurança</p> <p>Plano de luzes de navegação</p> <p>Plano de capacidade</p> <p>Relatório da prova de inclinação</p> <p>Folheto de trim e estabilidade</p> <p>Proposta de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)</p>	<p>MAF/MMA (até 227,97 HP) ou MFM ou MOP nível 1 (até 227,97 HP) ou MOP nível 2 em potência superior, se for barco de pesca.</p>
<p>Classe 2 (EC2) - AB ≤ 20 (exceto passageiros)</p>		<p>Seguro DPEM quitado</p> <p>Comprovante de pagamento da GRU</p> <p>Boletim Simplificado de Atualização de Embarcações (BSADE)</p> <p>Comprovação de propriedade da embarcação e do motor (se exceder 50 HP)</p> <p>Notas de arqueação</p> <p>Avaliação técnica simplificada.</p> <p>Dispensada de LC ou LCEC</p> <p>Termo de responsabilidade do proprietário</p>	<p>Convés/Barcos de transporte/MAF/MMA (até 10 AB) ou MFC (de 11 a 20 AB). Barco de pesca (até 10 AB)/ os já citados, ou POP nível 1 (até 10 AB) ou POP nível 2 (de 11 a 20 AB). Para o transporte de passageiro é necessário o curso de ESEP. Máquinas/MAF/MMA (até 227,97 HP) ou MOP nível 1 (até 227,97 HP) se for barco de pesca.</p>
<p>Classe 2 (EC2) - Passageiros (AB ≤ 20).</p>	<p>Rabetas de transporte, Rabetas, Rabecascos, cascos e voadeiras</p>	<p>ART do responsável técnico</p> <p>Relatório de verificação de locação de passageiros e do peso máximo de carga</p> <p>Plano de arranjo geral, segurança e capacidade</p> <p>Foto da embarcação</p>	
<p>Embarcações miúdas</p>	<p>Rabetas, Rabecascos, cascos e voadeiras</p>	<p>Boletim Simplificado de Atualização de Embarcações (BSADE)</p> <p>Comprovação de propriedade da embarcação e do motor (se exceder 50 HP)</p> <p>Seguro DPEM quitado</p> <p>Comprovante de pagamento da GRU</p> <p>Documento com as principais características da embarcação (lotação, motorização, comprimento, boca), podendo ser catálogo, manual ou declaração do fabricante ou declaração do responsável técnico</p> <p>Avaliação técnica simplificada, se aplicável</p>	<p>Profissional/Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés/Máquinas.</p>

Fonte: Elaboração própria (2024).

Ressaltamos que, pela multifuncionalidade das embarcações ribeirinhas, todas podem,

em determinado momento, a depender da necessidade, transportar passageiros, portanto, deveriam ser inscritas como embarcações de esporte e recreio, ou transporte de carga e passageiro, ou de embarcação de pesca e transporte de passageiro.

Após regularizadas junto a Marinha do Brasil, essas embarcações necessitarão portar documentos obrigatórios e equipamentos de segurança e salvatagem.

Os barcos e rabetas que transportarem passageiros, com mais de 20 AB, deverão possuir os Certificado de Segurança da Navegação e o Certificado Nacional de Arqueação. Caso não transporte passageiros, será dispensado o CSN, até o limite de 50 AB. Os barcos que ultrapassem 50 AB, deverão portar também o Certificado Nacional de Borda Livre. Reiteramos que não foram observadas embarcações ribeirinhas que ultrapasassem o referido porte. Em todos os casos que necessitem de algum certificado estatutário, será necessário a contratação de entidade certificadora.

Em relação aos equipamentos de segurança e de salvatagem, os cascos, rabecascos e rabetas utilizados para fins pessoais até 6 metros de comprimento, deverão portar coletes salva-vidas da classe III ou V, em número suficiente para todas as pessoas que estejam na embarcação e luzes de navegação durante o tráfego noturno, devendo constar o número de inscrição da embarcação no casco e o Título de Inscrição de Embarcação Miúda, ressalvado as hipóteses de dispensa de inscrição.

As embarcações ribeirinhas de uso pessoal, que possuam um porte superior a 6 metros de comprimento e inferior a 24 metros, com menos de 50 AB, enquadradas como EC2, são consideradas embarcações de esporte e recreio de médio porte. Neste caso, necessitariam de agulha magnética, âncora, apito, bandeira nacional, 1 boia salva-vidas, coletes e salva-vidas classe III ou V, extintor de incêndio, lanterna portátil, luzes de navegação, marcações no casco, materiais e medicamentos de primeiros socorros, quadros, termo de responsabilidade do proprietário para as embarcações menores de 12 metros e Título de Inscrição da Embarcação, sendo recomendado a utilização de rádio VHF.

A embarcação de esporte e recreio maior que 24 metros, ou com mais de 50 AB é classificada como EC1, sendo considerada uma embarcação de grande porte. As observações e relatos indicam que tais embarcações não estão inseridas dentro do contexto das comunidades ribeirinhas.

As embarcações ribeirinhas de uso comercial, caracterizadas como miúdas, empregadas no transporte de carga e pessoas, ou pesca e pessoas, com fins comerciais, devem portar apenas o Título de Inscrição de Embarcações Miúdas, com as devidas marcações no casco, coletes classe III para 100% das pessoas a bordo e, em caso de transporte de passageiros,

um adicional de 10% de coletes de crianças, lanterna e apito.

As embarcações ribeirinhas de uso comercial de até 20 AB, com propulsão e mais de 6 metros de comprimento, deverão possuir agulha giroscópica ou magnética, lanterna portátil, apito, quadro elétrico de luzes e sistema de comunicação, sistema de alto-falantes para comunicação com os passageiros, GPS, mesa de cartas com iluminação, régua paralela com compasso, lápis e borracha, cartas náuticas, ou croqui das áreas que a embarcação irá navegar, tabela com informações estruturais e operacionais da embarcação e relógio, além de portar uma versão do RIPEAM, o Título de Inscrição de Embarcação, notas de arqueação, Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) de cada tripulante e o termo de responsabilidade. Se a embarcação possuir mais de 10 AB deverá possuir o CTS. Se a embarcação possuir mais de 12 metros de comprimento, deverá ser equipada com luzes de navegação homologadas. Em relação a equipamentos de salvatagem, devem possuir coletes classe III, marcados com o nome da embarcação, para 100% das pessoas a bordo e duas boias-salva-vidas também marcadas. Nas hipóteses de a embarcação transportar passageiros, deverá possuir um adicional de mais 10% do total de coletes para crianças.

As embarcações ribeirinhas de uso comercial acima de 20 AB, além dos equipamentos que vinculam as embarcações até 20 AB, deverão possuir binóculo 7x50, prumo de mão, limpador de para-brisa, alarme visual e sonoro de alta temperatura da água de resfriamento, alarme visual e sonoro de baixa pressão do óleo lubrificante e luzes de navegação homologadas. Deverão portar, além dos documentos exigidos para embarcações menores, o Certificado de Arqueação, Certificado de Segurança da Navegação, Certificado de Borda-Livre (quando ultrapassar 50AB), tabelas ou quadros de Regras de Governo e Navegação, de Sinais de Salvamento, de primeiros socorros, de balizamento, de sinais sonoros e luminosos e plano de segurança, além do CTS. As regras de coletes e boias permanecem as mesmas, ressalvado as hipóteses que o comprimento da embarcação ultrapasse 24 metros, devendo portar 3 boias salva-vidas.

Abaixo sistematizamos a documentação necessária e os equipamentos de segurança e salvatagem, para cada tipo de embarcação ribeirinha, de acordo com o seu porte e sua utilização.

Quadro 13 – Documentos e equipamentos de segurança exigidos para cada tipo de embarcação ribeirinha.

Tipo de Embarcação	Equivalência	Documentos	Equipamentos de Segurança	Equipamentos de Salvatagem
---------------------------	---------------------	-------------------	----------------------------------	-----------------------------------

Embarcações de uso pessoal até 6 metros de comprimento	Cascos, rabetas, rabecasco, botes e voadeiras.	TIEM	Luzes de navegação, na navegação noturna, nome e número de inscrição no casco.	Coletes salva-vidas classe III ou V (para todos a bordo)
Embarcações ribeirinhas de uso pessoal (entre 6m e 24m, menos de 50 AB)	Barcos, rabetas de transporte, rabetas e voadeiras.	TIE	Agulha magnética, âncora, apito, bandeira nacional, extintor de incêndio, lanterna portátil, luzes de navegação, materiais de primeiros socorros, termo de responsabilidade (para embarcações <12m), recomendação para uso de rádio VHF	1 boia salva-vidas, coletes classe III ou V
Embarcações ribeirinhas de uso comercial (miúdas)	Cascos, rabetas, rabecasco e voadeiras.	TIEM	nome e número de inscrição no casco., lanterna, apito e VHF móvel (quando transportar passageiros).	Coletes classe III (100% das pessoas a bordo) + 10% a mais de coletes infantis (se transportar passageiros)
Embarcações ribeirinhas de uso comercial (até 20 AB >6m)	Barcos, rabetas de transporte, rabetas, botes e voadeiras.	TIE, CTS, notas de arqueação, tabela com informações da embarcação, CIR dos tripulantes e termo de responsabilidade.	Agulha giroscópica ou magnética, lanterna portátil, apito, quadro elétrico de luzes, sistema de comunicação, alto-falantes, GPS, mesa de cartas, régua paralela, lápis e borracha, cartas náuticas ou croqui, RIPEAM, relógio, CTS (se >10 AB), luzes homologadas (se >12m) e VHF fixo com potência maior ou igual a 25W (que transporte passageiros) e recomendado um VHF móvel para os demais casos.	Coletes classe III (100% das pessoas a bordo) + 2 boias salva-vidas, ambos com nome da embarcação + 10% a mais de coletes infantis (se transportar passageiros)
Embarcações ribeirinhas de uso comercial (acima de 20 AB)	Barcos e rabetas de transporte.	TIE, CTS, CNA, CSN (embarcações de passageiros) ou termo de responsabilidade (para embarcações de pesca e transporte de carga, até 50AB), CBL (para embarcações acima de 50AB), tabela com informações da embarcação, CIR dos tripulantes, plano de segurança.	Todos os equipamentos de embarcações até 20 AB além de binóculo 7x50, prumo de mão, limpador de para-brisa, alarmes visuais e sonoros de alta temperatura da água e baixa pressão do óleo, luzes de navegação homologadas, Certificado de Arqueação, Certificado de Segurança da Navegação, Certificado de Borda-Livre (>50 AB), tabelas ou quadros de Sinais de Salvamento, de primeiros socorros, de balizamento, de sinais sonoros e luminosos e plano de segurança, e VHF fixo com potência maior ou igual a 25W	Coletes classe III (para todas as pessoas) 3 boias salva-vidas (se >24m), ou 2 (se <24m), + 10% de coletes infantis (se transportar passageiros)

Fonte: Elaboração própria (2024).

O processo de regularização é realizado na Capitania dos Portos da Amazonia Oriental, sediada na cidade de Belém e requer uma série de documentos elaborados por profissionais habilitados, como engenheiros navais e tecnólogos navais.

Para as embarcações que transportem passageiros e tenham porte de mais de 20 AB, necessitarão de certificação por empresa autorizada pela Marinha do Brasil.

Em todos os casos, as embarcações necessitarão de equipamentos de segurança e salvatagem. Alguns deles devem ser adquiridos de marcas homologadas, com identificação da embarcação, ressalvado os casos de embarcações miúdas.

As habilitações de Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e Máquinas e do Pescador Profissional/Motorista de Pesca, que são fornecidas por meio de cursos de duração aproximada de 5 dias, fornecidos pela Marinha do Brasil, muitas vezes realizados de forma itinerantes, habilitando para a condução e operação de motores de embarcações de até 10AB e 170 kW (227 HP) de potência, ou seja cascos, rabecascos e pequenas rabetas e botes, observada a finalidade da embarcação (pesca ou transporte), com motor de popa, centro ou rabudo.

As habilitações de Marinheiro Fluvial de Convés, Marinheiro Fluvial de Máquinas, Pescador Especializado e Conductor Motorista de Pesca requer, como condição, o ensino fundamental completo, com duração aproximada de 80 a 110 dias. Os cursos podem ser realizados nas cidades de Belém e Santarém, tomando como referência as OM que fornecessem esses cursos mais próximas aos locais pesquisados. Em 2024 foram ofertados 2 cursos de CFAQ-MFC e 2 de MFM em Belém e 6 cursos de CFAQ-MFC e 1 de CFAQ-MFM em Santarém⁵⁷⁵⁸. Não foram ofertados cursos de CFAQ-PEP e CFAQ-CMP nos Estado do Pará, em 2024.

Formalmente e estruturalmente, o processo de regularização, certificação, dotação de equipamentos de segurança e salvatagem e consecução de habilitação que garanta o direito de navegar os vários tipos de embarcações ribeirinhas é inacessível pela distância, inviável pelo preço, além de ser inviável pelo tempo de duração dos cursos, pela insuficiência das vagas, pelos locais de realização e, por vezes os requisitos de escolaridade.

As habilitações de Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e Máquinas e do Pescador Profissional/Motorista de Pesca são fornecidas em números muito aquém do que demandaria e mesmo assim, não contemplaria as rabetas de transportes e barcos.

⁵⁷ Cada curso possui 30 vagas. Portanto foram disponibilizadas 60 vagas em Belém e 180 vagas em Santarém para a formação de MFC e 60 vagas em Belém e 30 em Santarém para a formação de MFM.

As habilitações amadoras são adquiridas junto as Capitânicas, por meio da realização de provas e treinamentos, porém, na maioria dos casos são insuficientes para contemplar as várias utilizações da embarcação ribeirinha.

As comunidades ribeirinhas são invisibilizadas pelas normas de navegação, mas são enxergadas pela CPAOR. Dentro de certas limitações, há um entendimento institucionalizado, por parte da OM, que considera a importância do rio e da navegação para as comunidades ribeirinhas, promovendo a segurança da navegação por meio de ações que focam na educação e não na repressão.

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, institucionalizou por meio de sua NPCP, o Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Oriental (PSNA), com o objetivo de promover campanhas educativas com o foco na segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição.

O PSNA é composto por 6 projetos, com proposta de atingir segmentos diferentes da sociedade, incluindo as comunidades ribeirinhas (em sentido amplo), denominada pela CPAOR de comunidades ligadas ao meio fluvial. Os projetos são: I - Educando para Preservar os Rios; II – Educando o Pequeno Navegante; III – Educando o Pequeno Marinheiro; IV – A Segurança da Navegação Comercial; V – Educando para Evitar Sofrimento; e VI – Educando para Evitar Vandalismo.

O projeto I tem o intuito de implementar a mentalidade ambiental, que zele pela preservação dos rios da Amazônia, junto as comunidades ribeirinhas e empresas ligadas a distribuição e transporte de combustível.

O programa II, objetiva atingir prioritariamente o navegante de poucos recursos, condutores de embarcações miúdas, como cascos, rabecascos, voadeiras e pequenas rabetas e botes, utilizadas para o transporte familiar ou de pequenas cargas e pesca de subsistência, para o desenvolvimento de uma mentalidade voltada para a segurança da navegação e preservação da vida, abordando temas como educação, inscrição das embarcações e segurança a navegação. Educando o Pequeno Marinheiro tem como finalidade a construção de uma mentalidade voltada para a segurança da navegação em crianças e adolescentes, por meio de palestras nas escolas de ensino fundamental e médio, por militares da CPAOR, com temas relacionados ao objetivo, abordando as principais causas de acidentes e as regras para evitá-los.

O eixo IV, relacionado a segurança da navegação comercial, propõe esclarecer questões relacionadas à segurança da navegação, por meio da realização de palestras nos terminais de embarque e desembarque de cargas e passageiros e nas empresas de transporte fluvial, pesca e turismo.

Com o intuito de evitar sofrimento causado pelo escarpelamento, o programa V foca no pequeno navegante, que conduz embarcações miúdas, utilizando-a para o transporte familiar e de cargas para uso próprio, ou como um pequeno comércio, com orientações relacionadas a cobertura do eixo, no motor de centro e a importância do afastamento dos passageiros dessa estrutura.

Por fim, o projeto educando para evitar vandalismo, visa sensibiliza os aquaviários sobre a importância da preservação da sinalização náutica, prevenindo o vandalismo.

O PSNA reconhece alguns pontos importantes, não tratados nas NORMAMs. Os eixos II e V reconhecem a multifuncionalidade da navegação ribeirinha e o eixo III, ao ter como objetivo a construção de uma mentalidade voltada para a segurança da navegação em crianças e adolescentes, subentende que estes também navegam.

O referido programa institucionaliza, por parte da CPAOR, um plano de ação com foco na educação, enxergando a navegação ribeirinha como uma necessidade dessas comunidades. Alguns pontos negativos merecem destaque. A grande extensão territorial da área de jurisdição da CPAOR, a densidade populacional de ribeirinhos e os recursos estruturais e de recursos humanos limitados, fazem com que o PSNA seja realizado de forma insuficiente a demanda local. Em que pese a institucionalização de políticas mais sensíveis a realidade da Região Amazônica, a CPAOR não pode contrariar a NORMAM. Formalmente, a maior parte da navegação dos ribeirinhos continua sendo considerada formalmente irregular, mas, por um reconhecimento local da Marinha do Brasil de sua importância e essencialidade, é “tolerada” e entendida como um fator sociocultural próprio da região.

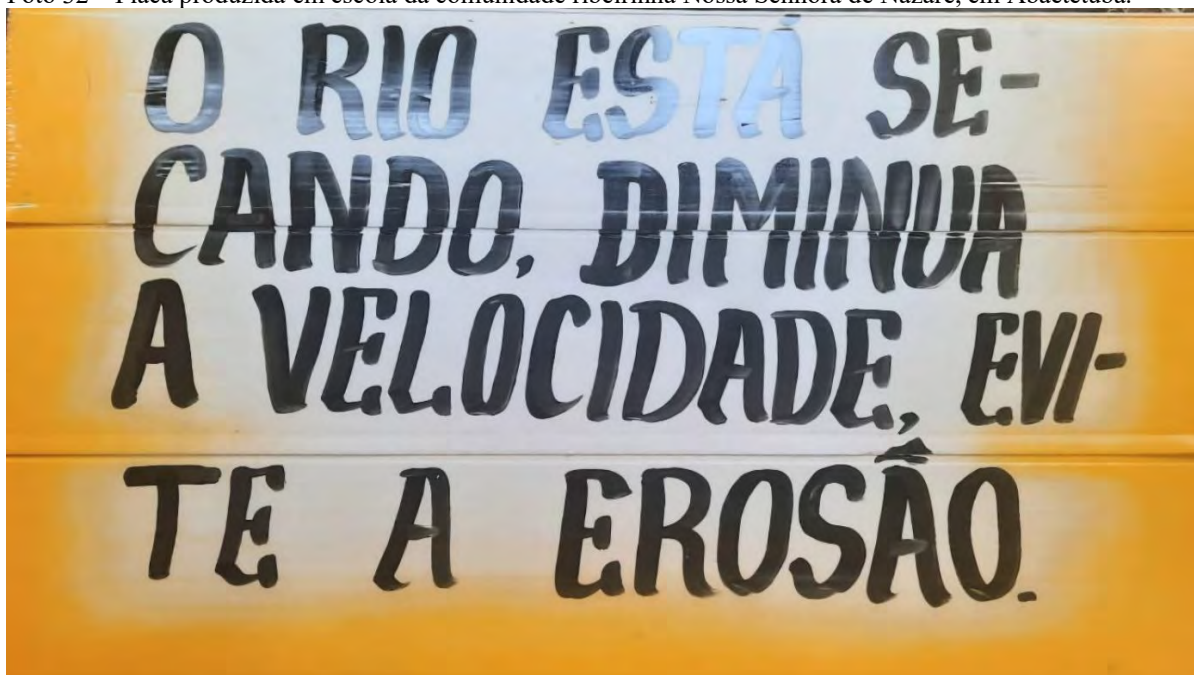
5.2.2 Riscos da navegação ribeirinha

As embarcações e a navegação, no contexto ribeirinho, possuem impactos ambientais e riscos inerentes. A dinâmica da navegação ribeirinha, em especial com a popularização de sistemas propulsivos nos últimos 17 anos, tem gerado impactos ambientais na própria comunidade. Há relatos, em Bom Remédio, que a maior movimentação de embarcações, sobretudo com sistemas propulsivos, gera o afugentamento dos peixes. A popularização do rabudo e do motor de voadeira, contribuiu para a redução do quantitativo de peixe e a poluição do rio por óleo combustível. Vanilson Cavalheiro, liderança jovem do Quilombo Bom Remédio, associa a intensificação do tráfego de embarcações com propulsão a poluição por óleo, relatando que “[...] é bem frequente ver peixes contaminados, com a barriga cheia de óleo”. José Ramos relata que, no Pirizinho, em épocas festivas, é difícil pescar um bom peixe,

devido ao aumento do número de embarcações que trafegam no local.

Os motores de centro costumam gerar mais ruídos, porém, os rabudos são mais numerosos. Grupos de educadores de comunidades do entorno do Quilombo Bom Remédio, promovem, juntamente com crianças e jovens das escolas locais, campanhas de educação ambiental em geral, incluindo a conscientização de todos que trafegam pelo rio, sobre o assoreamento dos rios associado a intensificação do tráfego aquaviário de embarcações rápidas.

Foto 32 – Placa produzida em escola da comunidade ribeirinha Nossa Senhora de Nazaré, em Abaetetuba.



Fonte: Civaldo Gonlasves Dias (2024).

A erosão das margens e o assoreamento dos rios é atribuído ao aumento do quantitativo do tráfego de embarcações motorizadas. A poluição sonora, causada pelos motores, além de afugentar os peixes e camarões, perturba o sossego de moradores de ambas as comunidades, em especial do Quilombo Bom Remédio, local em que o rio é mais estreito e o tráfego é mais intenso. Há relatos de ribeirinhos que retiram propositalmente o abafador de ruído do motor, com a finalidade de produzir mais barulho.

Algumas práticas de indivíduos da própria comunidade, de comunidades próximas, ou de agentes externos que navegam nos rios, ou nas proximidades, estão associados ao risco, que, por vezes, repercutem em acidentes da navegação, com lesões corporais graves, ou mesmo perda de vidas. Dividimos os riscos em duas categorias. Os relatados pelas comunidades e os que observamos.

As práticas reprovadas, de forma geral, pelos ribeirinhos, praticados por membros da própria comunidade, ou de comunidades vizinhas, ou agentes externos que utilizam o rio, que repercutem em riscos para a segurança da navegação, são o excesso de velocidade, o consumo de bebida alcoólica durante ou antes a condução de uma embarcação e a navegação noturna. A condução de embarcações motorizadas por crianças desacompanhadas, é uma prática aceita no Pirizinho e questionada por muitos membros do Bom Remédio, não havendo unanimidade entre os entrevistados.

Os riscos observados, não pontuados diretamente pelos entrevistados, estão relacionados ao superdimensionamento de motores, a má estivagem da carga, de modo a comprometer a estabilidade da embarcação, a falta de reserva de fluviabilidade, associada ao excesso de peso, a falta de proteção do eixo em motores fixos, a ausência de equipamentos básicos de salvatagem e o tráfego de grandes embarcações em regiões próximas a comunidade. O excesso de velocidade é algo corriqueiro nos rios das comunidades. Há um consenso comunitários que essa prática, além de comprometer o meio ambiente e os recursos naturais, causando a erosão da margem dos rios e o afugentamento de peixes e camarões, pelo ruído e pelas ondas causadas pelos motores e propulsores, sujeita seus membros a riscos de acidentes e até morte, todavia, não há regras comunitárias sobre o assunto, que vinculem os membros da própria comunidade e outras pessoas que transitam naquela localidade. A velocidade é definida individualmente, por cada ribeirinho ou agente externo que conduz a embarcação, de acordo com seu senso de segurança e coletividade. Determinadas condutas, entretanto, expõe a risco toda a coletividade, incluindo as crianças que trafegam nos rios.

Foto 33 – Lancha em alta velocidade, ultrapassando uma rabetta, sendo conduzida por uma criança, assistida pelo pai, nas proximidades do Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2023).

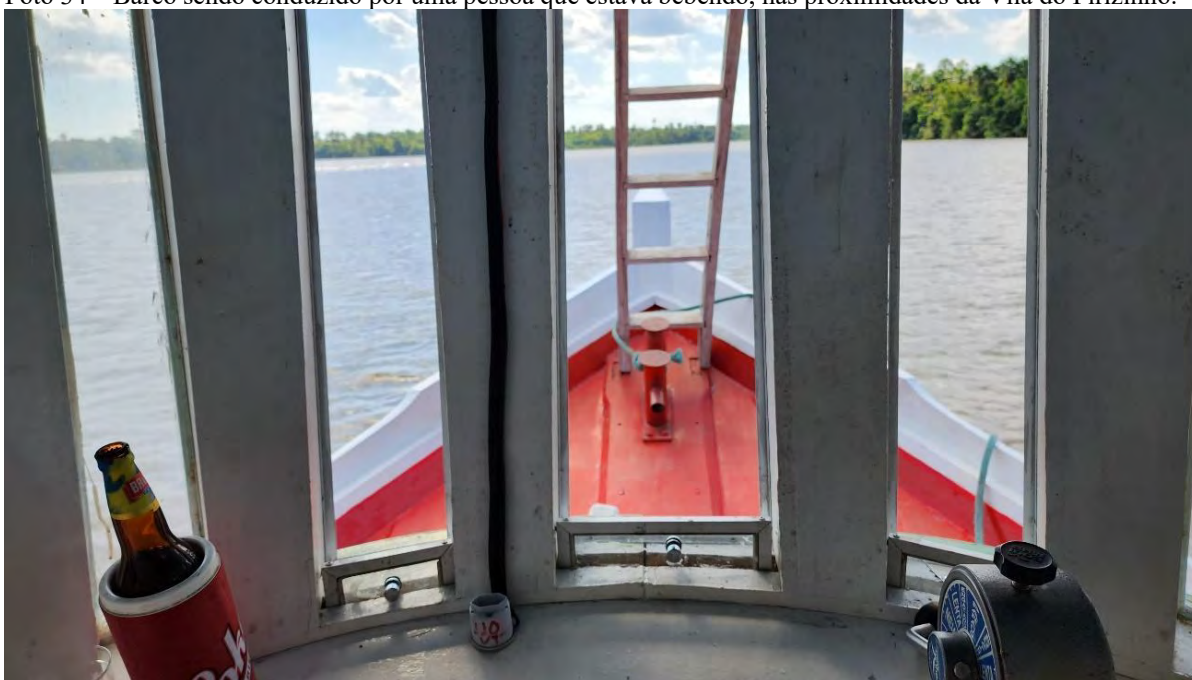
É comum que o excesso de velocidade esteja associado, porém não restrito, a embarcações de menor porte, como rabecascos, rabetas e voadeiras, com motores potentes. Há relatos, extraído do grupo focal realizado no Quilombo Bom Remédio, que embarcações que prestam serviço para a prefeitura de Abaetetuba, trafegam em alta velocidade, expondo os membros da comunidade a risco e gerando impactos ambientais na localidade. Os entrevistados relataram o perigo do Rio Paramajó, pelo tráfego de embarcações em alta velocidade:

Eu vinha ali da cidade, a água estava grande, eu vinha bem na beira, na minha mão. O pessoal da prefeitura, que trabalha aqui no crás, com a lancha, vinha jogando água em cima. O praga, ao invés de dar um desconto, não, ele queria passar pela beira da minha rabeta, que não dava 1 metro da distância. A sorte que eu vinha ligado. Eu acelerei a minha rabeta, eu acelerei para sair da frente. É da prefeitura lá no Parabajó. Acho que eles não sabem nem o que é navegação. (Grupo Focal, no Quilombo Bom Remédio) (sic.)

Os riscos relatados, por vezes são associados entre si. Em ambas as comunidades os entrevistados e os grupos focais pontuaram a condução de embarcação sob o efeito de bebida alcoólica como um elemento ligado ao excesso de velocidade e a ocorrência de acidentes.

Em que pese haver um consenso coletivo associativo entre bebida alcoólica, excesso de velocidade, navegação noturna e acidentes da navegação, tal prática é corriqueira, porém reprovável, nas comunidades, em especial após eventos festivos.

Foto 34 – Barco sendo conduzido por uma pessoa que estava bebendo, nas proximidades da Vila do Pirizinho.



Fonte: Elaboração própria (2023).

Cilda Ramos afirma que, na Vila do Pirizinho, já ocorreu casos “[...] de gente colocar 3, 4 pessoas no mesmo barquinho e sair correndo e bebendo. Já teve casos de o barco virar e gente morrer afogado”.

A navegação noturna está relacionada a falta de estrutura de iluminação das embarcações. Por vezes há a utilização de lanternas, em velocidades compatíveis, de modo a sinalizar sua presença, notar outras embarcações e obstáculos e ter o poder de reação e manobrabilidade, por parte do ribeirinho condutor da embarcação para desviar de obstáculos, outras embarcações e pessoas que estejam tomando banho no rio. Algumas embarcações de porte médio, em especial no Quilombo Bom Remédio, possuem luzes de navegação, todavia, rabetas, rabecascos, cascos, botes e voadeiras não costumam possuir tais equipamentos.

A navegação noturna possui visibilidade restrita e, por esse motivo, requer condutas de cautela, como redução da velocidade e iluminação da rota que o ribeirinho irá traçar. É comum, em ambas as comunidades, que tal prática seja observada, todavia, há casos isolados de ribeirinhos e agentes externos que navegam em alta velocidade, no período noturno, sem qualquer tipo de sinalização, ou outra conduta preventiva.

A condução de embarcações motorizadas por crianças desacompanhadas, em especial os rabudos, é um fato incorporado a dinâmica cultural da comunidade recentemente, com a popularização desses sistemas propulsivos.

Há um questionamento por parte dos membros do Quilombo Bom Remédio, sobre a

capacidade física dessas crianças segurarem o motor, caso saia do local de engate, ou mesmo da noção de segurança de tráfego. Foi citado, no grupo focal de Bom Remédio, que:

A questão de as crianças dirigirem, apesar de ser uma coisa que de certa forma a gente acaba incentivando, quando a gente dá o motor pra ele dirigir, mas é uma coisa muito arriscada, porque, de repente, acontece alguma coisa com o motor, um acidente e a criança não vai saber o que fazer. Já ocorreu situação do motor sair do fíche. Se for para cima da criança, ela não vai ter força para segurar o motor e acaba sendo muito arriscado.

Essa conscientização e tolerabilidade do risco por parte da comunidade, dá-se em relação as crianças e não a jovens. A capacidade de conduzir rabetas e rabecascos com rabudo não se liga a capacidade civil, ou a requisitos de maioridade, mas sim ao desenvolvimento físico e amadurecimento capaz de proporcionar reações adequadas em situações de crise, ou mesmo ter a consciência do comportamento da embarcação e o conhecimento da geografia local, em especial os bancos de areia, chamados de praia pelos ribeirinhos, ou noções que envolvam a segurança.

É comum que crianças conduzam essas embarcações acompanhadas pelos pais, conforme se verifica na foto 31. Esse costume deriva da necessidade, mas também de hábitos historicamente desenvolvidos, como o filho acompanhar os pais a determinados locais, a resistência dos ribeirinhos mais velhos em relação aos novos modelos propulsivos e a curiosidade dos mais novos.

Em relação aos riscos observados, o superdimensionamento de motores para pequenas rabetas se liga diretamente ao excesso de velocidade. Essa realidade é observada em ambas as comunidades. Há relatos, convalidados por fotos, que motores de centro utilizados normalmente em barcos de carga, com potência de até 240 HP, são acoplados em pequenas rabetas.

Foto 35 – rabeta com motor MWM X10 de 6 cilindros, com 240 HP, nas proximidades do Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2024).

Há uma lógica de que, quanto menor o casco da embarcação, menor será o empuxo e a resistência da água. Esse fator também se liga a um desenho hidrodinâmico, que possibilita uma maior eficiência. Pequenas embarcações, portanto, podem trafegar em velocidades elevadas, com motores de pouca potência, a exemplo dos rabecascos, com rabudos de 15 HP.

O superdimensionamento dos motores, além possibilitar velocidades muito elevadas, superiores a qualquer outro tipo de embarcação ribeirinha, põe em risco a integridade estrutural da própria embarcação, que deverá resistir ao impacto da água. Conforme relatos, o risco de perda de controle também é muito elevado.

Em ambas as comunidades foram observadas o superdimensionamento de sistemas propulsivos, porém de forma bastante restrita, em face dos valores elevados dos motores, que pode demandar um custo de mais de R\$ 30.000,00.

Outro risco observado, citado de forma pontual por um membro do Quilombo Bom Remédio, é a má estivação da carga, que pode comprometer a estabilidade da embarcação e, em situações extremas, causar o seu emborcamento e naufrágio.

Várias rabetas de transportes e pequenos barcos utilizam a cobertura para acomodar cargas ou pessoas. A depender do peso adicionado na parte superior dos barcos e rabetas de transporte, o centro gravitacional pode ser deslocado, comprometendo gravemente a segurança.

Foto 36 – Rabeta de transporte, com cargas na parte superior, atracada na cidade de Abaetetuba.



Fonte: Vanilson Cavalheiro (2024).

Alguns barcos de transporte de carga, ou pesca ultrapassam o limite de peso da embarcação, comprometendo sua reserva de flutuabilidade, expondo-a a risco em regiões semiabrigadas, em especial entre os meses de agosto e dezembro, que as travessias na Baía do Capim e do Marajó são mais arriscadas.

Foto 37 – Barco de pesca, utilizado para comercialização de gelo, com excesso de peso, no Quilombo Bom Remédio.



Fonte: Elaboração própria (2023).

O excesso de peso é bastante observado no transporte de carga, em especial do gelo e de materiais de construção, como madeira, tijolos e sacos de cimento. Ocorre, em alguns casos, de forma simultânea, o excesso de peso e a má estivação da carga, o que compromete, de forma cumulativa, a estabilidade e a reserva de flutuabilidade.

Em situações extremas de comprometimento da estabilidade ou da reserva de flutuabilidade, as ondas causadas por outras embarcações, mesmo em águas abrigadas, podem causar o emborcamento ou alagamento da embarcação, respectivamente.

A falta de proteção do eixo fixo de motores de centro de rabetas não foi pontuado pelos ribeirinhos entrevistados, tampouco pelos grupos focais, porém, em ambas as comunidades, pessoas sofreram acidentes relacionados a essa estrutura.

O eixo descoberto pode acarretar lesões corporais graves, ou até mesmo a morte. Casos de escalpelamento do couro cabeludo de mulheres, que tiveram seus cabelos enrolados e puxados pelo eixo do motor, ocorreram nas duas comunidades. No Bom Remédio foi relatado 1 caso, enquanto no Pirizinho, há indicativo de 2 casos conhecidos, que vitimaram ribeirinhas de comunidades vizinhas. Há vários relatos, no Pirizinho, de acidentes menos graves, envolvendo o eixo do motor, como prender e rasgar camisas de pessoas que estavam próximas, ou de ribeirinhos que caíram próximo ao eixo, causando lesões na pele.

Outro ponto observado e relatado de forma isolada por Cilda Ramos, é a ausência de equipamentos básicos de salvatagem, como coletes salva-vidas, em embarcações de uso pessoal, que estejam transportando crianças pequenas, inclusive de colo.

A ausência de material de salvatagem para crianças, como se nota na foto 26, agrava sua vulnerabilidade em casos de acidentes, anulando qualquer chance de reação,

condicionando seu salvamento a auxílio imediato de terceiros.

Por fim, a proximidade e a interseção de tráfego com embarcações de grande porte nas proximidades do Quilombo Bom Remédio, observado na foto 29, também pode representar um risco de acidentes, ou poluição, com repercussão em toda a comunidade, sobretudo em áreas em que não há uma presença efetiva da Autoridade Marítima.

Não utilizamos dados oficiais da Marinha do Brasil, pois não há a categorização da navegação ribeirinha, ficando impossível aferir o que é e o que não é inserido no contexto das comunidades tradicionais. Outro ponto é que há um subdimensionamento reconhecido pela própria MB dos dados estatísticos de acidentes na Região, em especial os que não acarretam perdas de vida humana.

5.3 Expectativa dos ribeirinhos em face da autoridade marítima e os pressupostos a serem observados para a elaboração e execução de normas da navegação, adequadas ao contexto dos ribeirinhos amazônicos

A percepção dos ribeirinhos sobre a navegação se insere no cotidiano da vida. É uma forma de amadurecimento, de aprendizado natural, movida por costumes e necessidades daquele contexto. É também um meio de interação e subsistência.

João Paulo de Freitas Ramos, ribeirinho da Vila do Pirizinho, atribui um caráter de essencialidade da navegação, considerando-a indispensável para práticas cotidianas, como a visita de familiares, o exercício laboral, a pesca, a compra de alimentos, entre outras.

A proibição da navegação e das embarcações é algo incogitável para os integrantes de ambas as comunidades. Ao ser questionado sobre o que ocorreria nas comunidades, caso as embarcações irregulares e os ribeirinhos sem habilitação fossem proibidos de navegar, João Paulo Barreiros Ramos Filho, jovem ribeirinho da Vila do Pirizinho, acentua que iria “[...] trazer a pobreza de uma forma geral, porque tudo é movimentado através da embarcação” e Euclides Neto Freitas Ramos, complementa que, se a Marinha do Brasil proibisse a navegação na localidade, iria “[...] matar uma população de fome, porque nós depende desses barcos para sobreviver. Sem isso nós não vamos conseguir trazer o gás, trazer a comida e nem pegar o peixe” (sic.)

A essencialidade da navegação não exclui, todavia, seus riscos inerentes, causados por condutas individuais, falta de estrutura, ou mesmo a falta de uma orientação adequada sobre como se prevenir acidentes e evitar danos.

Há, por outro lado, uma necessidade de intervenção do Poder Público, para promover políticas públicas relacionadas à segurança da navegação, de modo a preservar a vida e a integridade física dos membros dessas comunidades e a proteção do meio ambiente fluvial e dos recursos naturais das águas, porém, sem violar os direitos culturais inerentes as comunidades ribeirinhas.

Questionamentos relacionados ao interesse da população ribeirinha em ter a presença da MB nas comunidades, ou de que forma as políticas públicas teriam um alcance efetivo na comunidade, são pertinentes ao caso.

Em ambas as comunidades, há precedentes de acidentes, que derivaram em morte e lesão corporal grave. Seus membros, de forma geral, mostram-se favoráveis a intervenções educativas e estruturantes, nas respectivas comunidades.

Os membros do Quilombo Bom Remédio e da Vila do Pirizinho apresentam opiniões convergentes relacionadas a uma maior presença da Marinha do Brasil nas comunidades. Há um entendimento coletivo, que compreende a importância de mitigar os riscos relacionados a navegação e de reduzir o quantitativo de condutas causadoras de acidentes.

A existência de riscos relacionados a navegação e a necessidade de combatê-los, são pontos pacíficos nas duas comunidades, porém há uma carência de articulação comunitária acerca do tema e dúvidas sobre a possibilidade de definição de regras comunitárias sobre segurança da navegação e sua efetividade.

Os ribeirinhos compreendem o rio como parte do território, porém seu apossamento difere do território terrestre. Há regras costumeiras comunitárias que se assemelham a regras internacionais, de caráter *jus cogens*, oriundas também dos usos e costumes da navegação marítima. A liberdade de navegação não é um preceito restrito ao mar, mas também abrange o rio. O domínio do rio, enquanto território tradicional, dá-se sobre os seus recursos naturais, assim como na Zona Econômica Exclusiva. Não há restrições de tráfego de membros da comunidade e/ou agentes externos, desde que não prejudique os direitos sobre os recursos naturais, a segurança dos membros da comunidade e o meio ambiente, assim como se desenvolve no Mar Territorial, com a passagem inocente.

Há entendimentos conflitantes entre os entrevistados sobre a Marinha do Brasil.

No Pirizinho há um sentimento de abandono e indiferença. Os ribeirinhos da localidade não enxergam a Marinha do Brasil como parceira na promoção da segurança da navegação, mas sim um Órgão de repressão. Cilda Ramos cita, sobre a ausência de embarcações da MB na comunidade, afirmando que “[...] nunca nem passou. O povo daqui não sabe o que é. Quem nunca foi numa cidade, não sabe nem o que significa esse negócio da Marinha. Onde eu vi uma

lanha da Marinha fiscalizando só para multar as pessoas, foi mais próxima de Curralinho”.

Há, na mesma localidade, denúncias de corrupção. Um dos entrevistados, que ocultaremos o nome para evitar represálias ou quaisquer consequências negativas, relatou que há um ponto de fiscalização da Marinha do Brasil, na extremidade do rio, porém:

eles só chegam para abordar o cara, pegar alguma coisa para deixar a gente passar. Eles não ensinam nada. Não vem nenhum dentro de um rio desse aqui, nunca veio ninguém para ensinar o povo como é para ele andar, usar luz de navegação, usar colete, usar encapamento nos eixos. Já aconteceu muitos acidentes principalmente mulheres perder o cabelo. (intencionalmente ocultado)

Em Bom Remédio, há um entendimento mais consolidado sobre as atribuições da Marinha do Brasil, mas, de igual modo, há receio em face da MB e um estigma de Órgão punitivo, que poderá prender embarcações e prejudicar o sustento das famílias. As operações de fiscalização ocorrem fora das ilhas, nas proximidades de cidades como Abaetetuba, Barcarena e Belém. A maior parte dos ribeirinhos que utilizam embarcações de forma profissional, quando não regularizadas, evitam locais em que a Marinha do Brasil esteja presente, por receio de represálias.

Entretanto, em Bom Remédio, há uma compreensão de possível cooperação e importância da atuação da MB, para promover a segurança da navegação, porém o sentimento de abandono é similar aos ribeirinhos da Vila do Pirizinho.

Ao mesmo tempo, há um anseio de ambas as comunidades, por uma presença educativa e estruturante da MB. Cilda Ramos, ao ser questionada sobre a importância de campanhas educativas, relacionadas à segurança da navegação, na Vila do Pirizinho e seu entorno, responde que é contra a proibição da navegação ribeirinha, por parte da Marinha, entretanto, as campanhas educativas periódicas seriam importantes para preservar a segurança dos próprios ribeirinhos. Cilda complementa que

[...] quando a gente não tem o conhecimento a gente acaba fazendo tudo errado, mas sem saber que está fazendo errado, às vezes colocando a risco a vida da nossa própria família, dos nossos amigos, das pessoas que a gente gosta, porque, acredito eu, que essas pessoas que colocam todas essas pessoas no barco e saem assim no rio parece doida é porque não tem uma orientação do que realmente é o risco. É um perigo esses barcos que têm, que falam que seria para cobrir o eixo do motor. Tem muitas meninas que vão para a aula que vão de cabelo solto, que vão sentada atrás do barco, que o eixo é descoberto. Eu nunca vi essa orientação. Lá perto de Belém eu já ouvi, mas aqui eu nunca vi eles chegarem e dizerem, olha, isso aqui é risco, você não pode passar para cá, você não pode fazer isso, você tem que ter uma lotação. Aqui eu acho que nunca eles souberam. (sic.)

Euclides Ramos aduz, sobre uma eventual intervenção da Marinha do Brasil, na Vila

do Pirizinho, que teria que reunir a comunidade para “[...] conscientizar as pessoas primeiro. Uma educação primeiro e depois que fosse colocar mais regras, para fazer a pessoa entender primeiro o que realmente precisa, para uma segurança melhor”.

Em Bom Remédio, a comunidade também se mostrou favorável a presença educativa e estruturante da Marinha, fazendo ressalvas, também, acerca do prejuízo que uma intervenção proibitiva traria para os ribeirinhos da localidade.

Há alguns casos de reivindicação da própria comunidade por uma maior presença da Marinha. Essa articulação está diretamente ligada ao nível de organização social da comunidade, que, por vezes, relaciona-se com a intensidade de conflitos territoriais nos locais. Eventos que impactem a vida ribeirinha, gera uma reação coletiva, quando há um determinado nível de articulação comunitária.

Há diferentes níveis de organização social das comunidades tradicionais ribeirinhas. Essa organização, por vezes, é relacionada ao nível de conflito territorial enfrentado por aquela comunidade.

No caso do Quilombo Bom Remédio, observamos um nível bem coordenado de organização social, constituído formalmente por meio de associação, com regra próprias, já institucionalizadas, com lideranças bem definidas em várias esferas e um alto grau de articulação, motivado por conflitos territoriais, em especial relacionado aos rios e aos recursos pesqueiros, com empreendimentos que almejam construir um terminal portuário no entorno das comunidades. Na região das ilhas de Abaetetuba, é bastante perceptível a articulação entre as comunidades. Há lutas que pertencem a um grupo bem definido de comunidades, que tem determinados rios como o seu território.

Nas ilhas de Abaetetuba, protestos e reivindicações são organizados com certa frequência, de forma articulada e eficiente. Por vezes, envolve o bloqueio dos rios, impedindo a circulação de embarcações. Tais eventos ocorrem, geralmente, após a ocorrência de fatos que representem uma violação aos direitos dessas comunidades, ou eventos traumáticos, com comoção geral, como acidentes que acarretem a perda de vida de um morador da localidade.

No dia 03 de setembro de 2024, ocorreu, no Rio Paramajó, um abalroamento entre uma rabeta e uma voadeira, que estava em alta velocidade, causando o falecimento de um jovem, membro da comunidade ribeirinha local, vizinha ao Quilombo Bom Remédio.

Após a ocorrência, os membros da comunidade local bloquearam a passagem de embarcações, como forma de protesto contra o evento trágico e a insegurança da navegação na localidade.

O fato causou comoção geral entre as comunidades do entorno, que se articularam

conjuntamente para realizar novos bloqueios dos rios, com o intuito de protestar contra o excesso de velocidade no local. Vários moradores da comunidade, inclusive os que trabalham como freteiros em Bom Remédio, apoiaram e aderiram a reivindicação.

No dia seguinte ao acidente, a Marinha do Brasil foi notificada sobre a ocorrência. Entre os dias 22 e 26 de setembro de 2024, a MB encaminhou embarcações de apoio e lanchas para o Rio Paramajó, alinhado sua atuação com lideranças locais, promovendo orientações acerca dos riscos do excesso de velocidade para as embarcações que passavam por aquele local, por meio do Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Oriental.

Foto 38 – Embarcação de apoio da Marinha do Brasil, no Rio Paramajó, em Abaetetuba.



Fonte: Zinaldo Barbosa (2024).

Além da campanha educativa, será promovido, em dezembro de 2024, um Curso de Formação de Aquaviários – Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés/Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés (CFAQ-MAF/MMA), de forma itinerante, exclusivo para ribeirinhos das ilhas de Abaetetuba, com o intuito de habilitar os moradores das ilhas para conduzir embarcações de até 10 AB.

Concomitantemente, diante do ocorrido e da resposta da Marinha do Brasil, os professores das escolas ribeirinhas passaram a atuar como parceiros na educação das crianças e jovens, de temas relacionados à segurança da navegação e a proteção do meio ambiente fluvial, promovendo atos de conscientização, que reforçaram a atuação da Marinha. Foram confeccionados, nas escolas, pelos alunos, placas de conscientização, com dizeres educativos,

pedindo aos condutores de embarcações que trafegam por aquela localidade, que reduzam a velocidade para evitar acidentes e o assoreamento dos rios. As placas foram fixadas nas margens, em locais de fácil visualização.

Foto 39 – Escola ribeirinha localizada na Comunidade Nossa Senhora de Nazaré, no Rio Caripetuba, nas ilhas de Abaetetuba.



Fonte: Civaldo Dias (2024).

A atuação da Marinha fez com que as comunidades optassem por não mais bloquear os rios e gerou um sentimento comunitário colaborativo entre seus membros, para com a CPAOR, fazendo com que os ribeirinhos da localidade atuassem como agentes de conscientização, fiscalização e denúncia.

Foto 40 – Campanha promovida por educadores de escolas ribeirinhas, em parceria com crianças, jovens e lideranças locais, nas ilhas de Abaetetuba.



Fonte: Civaldo Dias (2024).

Essa experiência recente de atuação da Marinha do Brasil junto as comunidades ribeirinhas das ilhas de Abaetetuba, indica que o Poder Público pode agir de forma compatível e eficiente nas comunidades, quando proporciona ações pautadas no diálogo, com o intuito de promover melhores condições de vida para seus membros.

Em contrapartida, os ribeirinhos passaram a promover, por meios próprios, campanhas que auxiliam a segurança da navegação na região, atuando como agentes parceiros da MB, de conscientização e fiscalização local. A atuação da MB junto à comunidade fez com que o cumprimento do dever institucional da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, como Órgão de fiscalização e promoção da segurança da navegação, fosse mais eficiente.

Em âmbito institucional, o Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Oriental, executado pela CPAOR, considera o ribeirinho como um sujeito de direito, que possui uma relação de dependência com o rio. O referido programa não incorpora a navegação ribeirinha em categorias gerais e abstratas, incompatíveis com a sua realidade. Ao contrário, atribui um caráter de individualidade a essas comunidades e a esses sujeitos, proporcionando um tratamento adequado a realidade multicultural dos rios da Região Amazônica, observando os direitos dessas comunidades tradicionais.

Essa perspectiva de atuação da MB se mostrou compatível com as expectativas comunitárias dos ribeirinhos, relacionadas com políticas educacionais e estruturantes de segurança da navegação, gerando uma adesão por várias lideranças locais e educadores, que incorporaram e difundiram dentro da comunidade a “cultura de segurança na navegação”,

pregada pela Marinha do Brasil.

Foto 41 – Militares da MB e lideranças e membros de comunidades ribeirinhas, no PSNA promovido pela CPAOR, nas comunidades próximas ao Rio Paramajó, nas ilhas de Abaetetuba, em setembro de 2024.



Fonte: Civaldo Dias (2024).

Todavia, há uma limitação institucional e hierárquica do PSNA. Suas diretrizes devem estar alinhadas com as NORMAMs, que possuem classificações, orientações, procedimentos e exigências que são incompatíveis com as embarcações e a navegação dos ribeirinhos da Região Amazônica. Não pode a CPAOR, promover um curso itinerante, que habilite o ribeirinho para conduzir todos os tipos de embarcações inseridas no seu contexto, assim como é vedado, que, durante a regularização da embarcação, preveja suas multifuncionalidades, como transporte de pessoas, carga, pesca de subsistência, pesca comercial, ora com propulsão, ora sem propulsão. O CFAQ-MAF/MMA habilitará o ribeirinho para a condução de cascos, rabecascos, pequenas rabetas, pequenos botes e voadeiras, mas, para os ribeirinhos que possuem embarcações de mais de 10 AB, continuarão sendo considerados “inabilitados”.

Para uma atuação plenamente harmônica, é necessária uma categorização própria da navegação ribeirinha, adequada com os usos e costumes locais, por parte das NORMAMs, possibilitando, inclusive, que as capitânicas com jurisdição local possam a complementá-las com diretrizes normativas específicas as peculiaridades socioculturais locais.

A criação de categorias relacionadas a navegação ribeirinha, seja para regularização de embarcações, exigência de habilitações, materiais de segurança e salvatagem, entre outros,

requer uma revisão, ou criação de uma NORMAM, que interfere diretamente na vida desses sujeitos.

Todavia, não se deve confundir uma navegação não regulamentada, com uma navegação irregular. O estigma de irregularidade, por vezes atribuída a navegação e as embarcações ribeirinhas é incorreto, de acordo com as próprias diretrizes das normas de navegação. O artigo 122 da Lei 2.180/1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, atribui aos usos e costumes como preceitos legais e reguladores da navegação.

Revisitando alguns tópicos aprofundados na seção 2 deste trabalho, para os ribeirinhos, o rio integra o seu território e a navegação é regulada tradicionalmente pelos usos e costumes, integrando o rol de conhecimentos tradicionais dessas comunidades. Os recursos da floresta e os cursos d'água são elementos inseridos e fundamentais para sua vida e o seu modo tradicional de viver, constituindo-se também como um espaço cultural, inserido na noção de território. A sobrevivência do ribeirinho depende do rio. A dinâmica do universo sociocultural ribeirinho é atrelada às águas (Castro, 1998; Pojo; Elias; Vilhena, 2014; Witkoski, 2007; Cruz, 1999; Marques Formigosa; Rodrigues de Lucena; Farias da Silva, 2017). Benatti (2008) aduz que é necessário a conjugação da comunidade tradicional com o meio físico, o que fundamenta a defesa dos atributos naturais e culturais tutelados pelo Poder Público.

A navegação ribeirinha é dinâmica, resiliente, necessária e pautada nos usos e costumes tradicionais dessas comunidades, constituindo-se como um direito humano e como um elemento essencial para o exercício de outros direitos humanos. (Silva, 2019; Leitão, 2001; Lima, 2013a; Ximenes, 1992; Furtado, 1992; Andrade; Fernandes; Smith Júnior, 2017)

O artigo 36 de Lei 9.537/1997, que aborda a segurança do tráfego aquaviário, estabelece que as NORMAMs deverão obedecer, no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Como já exposto, os ribeirinhos possuem direitos de proteção cultural, socioambiental e territorial, que se vinculam diretamente ao direito a vida, saúde e liberdade, que abrange o rio, o barco e a navegação, previsto, de forma transversal, na Constituição Federal, nas normas internacionais, em especial a Convenção 169 da OIT, internalizadas em nosso ordenamento jurídico com status de norma supralegal, e nas normas nacionais, em âmbito legal e infralegal.

O art. 8º da Convenção 169 da OIT vincula aos Estados signatários a que seus costumes e direitos consuetudinários sejam levados em consideração na aplicação da legislação nacional,

promovendo ações, conforme vincula o art. 2º, ações que assegurem aos membros dessas comunidades o gozo de condições de igualdade e direitos de oportunidade, promovendo a plena efetividade dos direitos socioculturais e econômicos, com respeito a identidade social e cultural, os costumes, tradições e instituições dessas comunidades. A referida norma, quando aplicada aos ribeirinhos, torna-se, também, uma norma que se relaciona diretamente com a navegação, vinculado, portanto, a LESTA. Independente de entendimentos contrários, a simples precedência hierárquica da Convenção 169, que possui status de norma supralegal, vincula todas as normas de hierarquia inferior, inclusive a Lei 9.537/1997.

O artigo 6º da convenção 169 da OIT determina que o governo deve consultar os ribeirinhos, por meio de procedimentos apropriados, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente, estabelecendo os meios adequados para participação livre, realizada de boa-fé e de maneira apropriada as circunstâncias, com o objetivo de chegar a um acordo.

Desse modo, é um direito dos ribeirinhos amazônicos e um dever da Marinha do Brasil, imposto pela Convenção 169 da OIT e pela LESTA, consultar essas comunidades para estabelecer normas de navegação e políticas que os afetem diretamente.

As diretrizes dessa consulta devem ser pautadas nos precedentes da Corte Interamericana de Direitos Humanos, que estabeleceu parâmetros interpretativos que devem ser observados por cada Estado signatário, instituído, principalmente por meio dos julgados “Povo Saramaka vs Suriname” e “Povo indígena Kichwa de Sarayaku vs Equador”

No caso “Povo Saramaka vs Suriname” foi definido que as legislações e políticas que afetem diretamente os povos tribais, deve ser realizada consulta prévia, que deve seguir três pilares: 1) participação dos povos no desenvolvimento de seus territórios; 2) consulta ativa e de boa-fé, respeitando os costumes dos povos; e 3) divulgação clara dos riscos envolvidos que afetem os povos tribais ou indígenas. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2007). Essa interpretação reflete diretamente nos direitos territoriais e culturais de vários grupos culturalmente diferenciados, que fizeram parte do processo histórico de ocupação do território durante e após a era colonial na América do Sul.

Por fim, o último requisito da consulta prévia, estabelecido no caso “Povo indígena Kichwa de Sarayaku vs Equador”, estabelece que o procedimento consultivo seja realizado pelo Estado, conforme os requisitos estabelecidos no caso anterior, rechaçando expressamente a delegação da consulta prévia a empresas privadas.

Em relação a presença da MB nas comunidades pesquisadas, os ribeirinhos entendem

que intervenções estruturantes e educativas são bem-vindas, por impactar de forma positiva na vida dos seus membros, possibilitando ao aprimoramento da segurança e, conseqüentemente a defesa da vida, da integridade física e do meio ambiente fluvial.

Sobre ações educativas e estruturantes, que possibilitassem o fornecimento de equipamentos de segurança e salvatagem, além da realização de cursos para o fornecimento de habilitação, que contemplassem a dinamicidade da navegação ribeirinha, Euclides Ramos ressalta que, teriam uma grande adesão, por parte dos moradores do Pirizinho e das localidades vizinhas que exercem a navegação para fins comerciais, afirmando que:

[...] todo mundo que precisa, ia fazer esse curso. Quem tem um barco de porte maior ia poder tirar uma carteira para poder apresentar. Tem barco que não tem documento, motores que não tem documento, porque os estaleiros daqui que fazem esses barcos são manuais, feitos por nós mesmo ribeirinhos- carpinteiros. Conseguindo um documento desse aí, dá para a gente apresentar pra eles e falar: olha, estou com o meu documento tudo certo, tá aqui a embarcação com autorização. Seria bom demais para a gente ter isso. (Euclides Ramos)

Maria Altamira Ramos complementa que a MB poderia atuar como parceira da comunidade, incentivando seus membros a incorporar uma cultura de segurança, por meio de ensinamentos relacionados a importância, o uso e o manuseio de equipamentos de segurança e salvatagem, como luzes de navegação e coletes salva-vidas.

Em Bom Remédio e nas comunidades do entorno, as ações estruturantes e educativas foram recebidas com entusiasmo, gerando sentimentos de cooperativismo que auxiliaram a própria MB na promoção da segurança da navegação, tornando os ribeirinhos como agentes parceiros de conscientização comunitária e fiscalização da localidade.

Como pressuposto necessário a observância dos direitos socioculturais dos ribeirinhos, Leff (2006) aponta que é essencial que a participação das comunidades seja acompanhada de ações que fortaleçam a autonomia e o conhecimentos técnico-científico desses grupos, possibilitando um melhor diálogo com o Poder Público, em face de suas necessidades e pretensões fáticas.

Os educadores de escolas ribeirinhas assumiram um protagonismo na elaboração de ações e campanhas educativas, incentivando as crianças e os jovens da localidade a atuarem como agentes ativos na promoção da segurança da navegação e a proteção do meio ambiente aquático. Uma frente de atuação conjunta entre a Prefeitura Municipal e a Marinha do Brasil, para a incorporação curricular e a instrução dos professores para abordar temas relacionados à segurança da navegação, poderia surtir um efeito complementar e eficiente para a promoção

da segurança da navegação.

No Pirizinho, João Paulo Barreiros de Ramos Filho relata que as únicas campanhas relacionadas à segurança da navegação na localidade, ocorreram nas escolas. Observamos, portanto, os professores e as escolas de localidades ribeirinhas vinculadas ao Município, são estratégicos para a implementação de uma “cultura da segurança da navegação”

As particularidades da cultura ribeirinha, com seus saberes e tradições relacionados às águas, apontam para a necessidade de elaboração de currículos escolares e do EPM que tenham como um dos pontos de referência a “[...] contextualidade local, ou seja, na mediação com os saberes dos cidadãos e cidadãs ribeirinhos, pois os significados culturais são tão importantes quanto o acúmulo de conhecimentos socialmente construídos” (Pojo; Elias; Vilhena, 2014, p. 196-197).

A incorporação do cotidiano, das práticas e do saber ribeirinho, nas políticas públicas, voltadas para a segurança da navegação, pode gerar uma maior adequação às necessidades locais, de modo a respeitar a identidade cultural local e promover a sustentabilidade ambiental e social. (Virgilio, 2021)

Várias pesquisas demonstram experiências bem-sucedidas da integração do conhecimento técnico, com o cotidiano, as práticas e o conhecimento tradicional do ribeirinho. Os currículos de escolas da localidade devem incorporar disciplinas relacionadas a temática da segurança da navegação e orientações acerca de condutas que evitem acidentes e, em caso de ocorrência, mitiguem os seus danos. Por outro lado, a MB e os Municípios devem atuar em conjunto, na capacitação dos educadores para desenvolver técnicas e aptidões pedagógicas relacionadas ao tema, possibilitando a transmissão desse conhecimento e o despertar, nas crianças e jovens das comunidades ribeirinhas, de uma “cultura da segurança da navegação”.

Em relação a necessidade de revisão das NORMAMs, com finalidade de regular a navegação ribeirinhas, os entrevistados de ambas as localidades foram uníssomos em indicar interesse de serem consultados sobre o tema. Há um entendimento geral de ensinamento recíproco. A MB e os ribeirinhos teriam pontos a ensinar e a aprender. O procedimento consultivo seria, também, uma troca de experiências e ensinamentos por todos os participantes.

O nível de articulação social das comunidades pesquisadas, impacta na estratégia de alcance eficaz das políticas educativas e estruturantes e procedimentos consultivos. No caso do Quilombo Bom Remédio, foi indicado que as ações, por parte da MB, deveriam ser articuladas junto a coordenação da comunidade. Em Pirizinho, por não ter uma organização política bem definida, foi indicado a articulação junto as lideranças religiosas das igrejas católicas e evangélicas da região, por reunir muitos membros de todas as comunidades do

entorno. Em ambos os locais, as escolas da localidade e as igrejas foram apontadas como locais estratégicos de execução de ações educativas para adultos e crianças.

Em uma revisão ou criação de NORMAM, para ser compatível com o contexto ribeirinho da Região Amazônica, necessariamente deveria criar um modelo de regularização de embarcação, cuja sua destinação final seja dinâmica, de acordo com as necessidades locais, podendo, determinada embarcação, ora exercer uma atividade profissional, ora pessoal, ora ter propulsão mecânica, ora ser movida a remo, ora ser utilizada para o transporte familiar, ora para a pesca de subsistência. Uma categoria de embarcação ribeirinha deveria ser necessariamente multifuncional.

De igual modo, as exigências de habilitações devem ser compatíveis com a dinâmica local, abrangendo atividades pessoais e profissionais. As definições dos parâmetros de exigibilidade, dispensa, idade mínima, tipos de habilitação, categorias e grau de escolaridade necessário, devem ser definidas em conjunto com as comunidades, com base na dinâmica da realidade local. Não cabe, todavia, uma generalização uniforme e taxativa. Cada Capitania deve possuir autonomia para adequar determinadas exigências e requisitos, as múltiplas realidades locais. Nesse sentido, as CP e CF passariam a atuar como órgão executor, mas também como órgão central do EPM.

A MB, em paralelo as revisões das NORMAMs, deverá criar ou utilizar estruturas nas proximidades das localidades, que possibilitem a presença da Marinha com mais frequência nas comunidades, coibindo condutas que comprometam a segurança da navegação, promovendo campanhas educativas nas localidades com habitualidade, regularizando as embarcações e ministrando cursos para o fornecimento de habilitações, de forma itinerante. Essas estruturas poderiam ser fornecidas pelo Município, por meio de convênios, possibilitando a utilização de escolas e/ou outros locais para a realização das referidas atividades.

Em relação aos recursos humanos para ministrar esses cursos, poderiam ser utilizadas aulas remotas síncronas, ou assíncronas ou aulas presenciais modulares. As campanhas educativas devem ser realizadas com maior frequência, reforçada por meios remotos ou por vídeos institucionais, divulgados junto as comunidades, com orientações acerca de questões relacionadas a “cultura da segurança”, com foco nos risco de escalpelamento e outras formas de lesões corporais causadas pelo eixo do motor, o excesso de velocidade, o mau planejamento no carregamento de carga e comprometimento da estabilidade, o perigo da falta de reserva de fluatibilidade causada pelo excesso de peso na embarcação, entre outros assuntos.

Procedimentos simplificados, descentralizados e mais baratos para regularização de

embarcações, são essenciais para se adequar a realidade econômica, social e geográfica de boa parte das famílias ribeirinhas.

Por fim, o fornecimento gratuito ou a baixo custo de materiais de segurança e salvatagem, como luzes de segurança, apitos, lanternas, cobertura do eixo de motores fixos e coletes salva-vidas adultos e infantis seriam essenciais para promover a segurança da navegação, mitigar os riscos de acidentes e reduzir os danos.

A convivência ribeirinha com os rios é marcada por uma relação de simbiosidade e dependência, onde a navegação constitui um pilar fundamental de sobrevivência e interação social. A resistência à intervenção punitiva, sem o suporte educativo, como demonstra a insatisfação com a atuação da Marinha do Brasil na Vila do Pirizinho revela a importância de uma abordagem colaborativa e contextualizada. A percepção de abandono e a associação da Marinha a um órgão repressivo mostram como as ações poderiam ser mais eficazes se articuladas em conjunto com a comunidade.

Por outro lado, a recente campanha educativa promovida no Rio Paramajó demonstra que iniciativas colaborativas, pautadas em um diálogo de boa-fé, com ações educativas e estruturantes e abordagens contextualizadas e sensíveis a realidade local, podem gerar benefícios recíprocos na promoção da segurança da navegação, impactando positivamente na implementação de uma “cultura de segurança da navegação” nas comunidades ribeirinhas, prevenindo acidentes e reduzindo os danos individuais e coletivos, incentivando que os membros dessas comunidades passem a atuar como agentes parceiros da MB, de conscientização e fiscalização.

Essa experiência demonstra que políticas de navegação adequadas às realidades regionais devem incluir as comunidades como protagonistas no processo de construção das normas e políticas públicas, descentralizando a execução dos cursos do EPM e possibilitando a contextualização normativa por parte das CPs e CFs a realidade local. Uma revisão das NORMAMs com base nas práticas e nas necessidades das comunidades ribeirinhas, integrando capacitações, presença estruturante da Marinha e adaptação das exigências de regularização e habilitação, com fornecimento de equipamentos de segurança e salvatagem, tendem a promover um cenário onde segurança da navegação e os direitos humanos dos ribeirinhos caminhem juntos.

6 CONCLUSÃO

A navegação é um elemento vital para as comunidades ribeirinhas da Amazônia. Seu caráter de essencialidade se relaciona a sua utilização como transporte, ligando-se a direitos humanos como o direito à vida, por sua ligação com a subsistência, a liberdade, por integrar, por vezes, o único meio de locomoção dos membros daquela comunidade, vinculando-se outros direitos humanos que necessitam ser acessados pelos rios, como a saúde, educação, o comércio, a religião, o lazer e as relações familiares.

A navegação e as embarcações integram também o rol de práticas culturais consuetudinárias de comunidades ribeirinhas, fazendo parte da vida cotidiana, econômica e social dessas comunidades. Para os ribeirinhos, o rio e as embarcações são elementos indispensáveis para seu modo de vida, possuindo um caráter dinâmico, multifuncional e resiliente, adaptando-se a diversas necessidades e mantendo-se conforme as condições naturais, econômicas e tecnológicas disponíveis na região.

O estudo evidencia a variedade de embarcações utilizadas, como cascos, rabecascos, rabetas, rabetas de transportes, voadeira, botes e barcos, que foram adaptados ao longo de gerações para atender às especificidades do ambiente e do modo de vida ribeirinho.

A prática de navegação nessas comunidades se desenvolve de forma consuetudinária, por meio dos conhecimentos tradicionais, baseados nos conhecimentos passados por meio da oralidade e os aprendizados pautados na vivência do cotidiano e na capacidade adaptativa dessas comunidades. O “aprender” a navegar é uma fase natural da vida ribeirinha que, pela relação simbiótica com o rio e pelas necessidades locais, após andar, aprende sucessivamente a nadar, remar e pilotar.

Por integrar a cultura ribeirinha, a navegação e as embarcações também são elementos dinâmicos. Ao longo do tempo, a navegação ribeirinha vem incorporando novas tecnologias propulsivas, acessíveis a realidade socioeconômica de boa parte dos seus membros, adaptando a arquitetura dos barcos e a sua utilização, adequando-as as suas necessidades comunitárias e individuais.

A embarcação ribeirinha, apesar de possuir uma “aptidão” construtiva, é multifuncional. Sua utilização é pautada na necessidade, possibilidade e viabilidade. Uma mesma embarcação pode ser utilizada para transporte familiar, pesca, transporte do açaí, ou até mesmo para o traslado em ritos fúnebres, dentre outras atividades.

Por outro lado, o sistema regulatório de segurança da navegação, atribui a Marinha do Brasil a competência regulamentadora da segurança da navegação em águas jurisdicionais

brasileiras, impondo, por meio de um conjunto de normas, denominadas Normas da Autoridade Marítima, parâmetros gerais rígidos de classificação, exigibilidade e fiscalização.

As Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) estabelecem padrões rigorosos para a habilitação de aquaviários e a regularização das embarcações, com o objetivo de garantir a segurança e a padronização do tráfego aquaviário nacional. Contudo, por serem elaboradas para atender aos padrões predominantemente comerciais, que devem ser harmônicos com as diretrizes internacionais, as NORMAMs apresentam uma série de classificações e exigências incompatíveis com a dinâmica e a multifuncionalidade da navegação ribeirinha da Região Amazônica.

As NORMAMs não reconhecem a singularidade das embarcações ribeirinhas nem a necessidade de versatilidade de uso. A navegação tradicional é incorporada, de forma adaptada, a conceitos gerais de habilitação e regularização de embarcações, como habilitação de aquaviários, com fins profissionais, e amadores, relacionada ao esporte e recreio, que não alcançam sua dinamicidade.

A habilitação necessária para contemplar as multifuncionalidades de utilização e os variados tipos de embarcações, no contexto ribeirinhos, tem como pré-requisitos a realização de cursos presenciais, de duração média de 90 dias, realizado em Belém ou Santarém, com um número insuficiente de vagas para a realidade local. Na maioria dos casos, no modo que está estruturado, a realização desses cursos do Ensino Profissional Marítimo (EPM) requer uma logística complexa e dispendiosa por parte do ribeirinho, dificultando e inviabilizando o seu acesso.

Outro ponto abordado é a estrutura centralizada da regulamentação, que não permite adaptações regionais ou flexibilizações por parte das Capitânicas locais. A rigidez das NORMAMs torna impossível para os ribeirinhos adequarem suas práticas tradicionais aos requisitos normativos, o que resulta em insegurança jurídica e receio justificado de penalização.

Os conflitos gerados pela aplicação dessas normas impactam diretamente na percepção das comunidades sobre a Marinha do Brasil, criando uma relação de desconfiança e afastamento. As exigências incompatíveis e a ausência da MB nas localidades, impactam negativamente nas comunidades, criando uma sensação de função punitivista por parte da Autoridade Marítima, dificultando o desenvolvimento de uma política pública mais colaborativa e inclusiva.

Por outro lado, os ribeirinhos possuem um rol de direitos, previstos em âmbito internacional e nacional, que lhes garantem a proteção de seus direitos culturais e territoriais, incluindo seu modo tradicional de viver. Essas normas de direitos humanos estão previstas na

Constituição Federal, em normas supralegais, por meio de instrumentos internacionais internalizados pelo Brasil, como a Convenção 169 da OIT, o PIDCP, o PIDESC e a CADH, por normas espaciais de caráter legal e infralegal, como o Decreto 6.040/2007.

Em que pese as normas de segurança da navegação e de direitos humanos integrem o mesmo sistema jurídico, há uma estanqueidade entre elas. A análise crítica da aplicação das normas de navegação revela que as NORMAMs, por serem generalistas e rígidas, se mostram incapazes de contemplar a diversidade e a dinâmica da navegação ribeirinha amazônica. O modelo normativo trata a navegação como uma atividade uniforme e restrita, ignorando a multifuncionalidade das embarcações ribeirinhas e a diversidade cultural das comunidades que dependem do rio. Esse tratamento generalista e incompatível, tem implicações para os direitos dessas comunidades, especialmente em contextos em que o rio é uma extensão da vida cotidiana e um elemento essencial de identidade cultural.

A falta de reconhecimento das especificidades regionais, por parte das NORMAMs, cria uma barreira entre os ribeirinhos e o sistema normativo, aumentando a precarização da segurança da navegação, gerando um sentimento de afastamento em face da MB e a atribuição equivocada de rótulos de ilegalidade da navegação ribeirinha, que, na verdade, é uma navegação pautada nos usos e costumes locais, não regulamentada pela Marinha do Brasil.

Todavia, a atuação local da Marinha do Brasil, por meio da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, com o Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Oriental (PSNA), criado também para promover uma cultura de segurança da navegação junto às comunidades ribeirinhas, por meio de políticas públicas que focam em ações educativas, de conscientização e estruturação, reconhece o ribeirinho como sujeito de direito, atribuindo-o como dependente do rio, tem mostrado impactos positivos recíprocos.

Recentes experiências do PSNA, nas ilhas de Abaetetuba, demonstraram que a atuação da Marinha é mais eficiente quando é articulada em conjunto com as lideranças locais e tem por objetivo a promoção de campanhas de conscientização e estruturação da navegação local.

O efeito do Programa de Segurança da Navegação na Amazônia Oriental foi o despertar de um sentimento comunitário colaborativo dos membros da comunidade e dos educadores das escolas ribeirinhas do entorno, com a CPAOR, tornando-os parceiros na conscientização e fiscalização da segurança da navegação, beneficiando as comunidades ribeirinhas da localidade, gerando uma maior eficiência da atuação da MB.

No entanto, mesmo iniciativas como o PSNA são limitadas pelas exigências rígidas das NORMAMs, o que impede que ações mais efetivas sejam desenvolvidas em favor dos ribeirinhos. A falta de uma categoria normativa específica para a navegação ribeirinha restringe

a capacidade das OMs locais da Marinha do Brasil, em especial a CPAOR, de atuar de forma plenamente colaborativa e adaptada às condições locais.

É evidente a necessidade de revisão ou criação de dispositivos normativos pela MB, por meio das NORMAMs, que reconheçam a navegação ribeirinha como uma categoria específica, cultural, multifuncional, dinâmica e necessária. Essa adequação normativa deve ser precedida necessariamente por consulta prévia das comunidades ribeirinhas afetadas, de acordo com os preceitos estabelecidos pela Convenção 169 da OIT, que vincula a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e as NORMAMs, e os parâmetros da jurisprudência da CIDH, garantindo, a participação ativa e colaborativa dos ribeirinhos na elaboração dessas normas e na implementação de políticas públicas na região.

Os ribeirinhos das comunidades pesquisadas rechaçam a ideia punitivista, mas consideram a presença estruturante e educativa da Marinha do Brasil (MB) fundamental para a segurança e bem-estar de suas práticas de navegação. Ações como o fornecimento de palestras educativas, campanhas de conscientização, cursos para consecução de habilitação e ações de distribuição de equipamentos de segurança e salvatagem são desejadas e bem recepcionadas nas comunidades.

A aproximação e a maior presença da MB nas comunidades, com um viés estruturante e educativo, tende a criar e fortalecer uma “cultura de segurança da navegação”, incentivando o uso correto de equipamentos de salvatagem e o entendimento dos riscos envolvidos na navegação fluvial.

A educação nas escolas também se mostra uma ferramenta poderosa para a promoção da segurança da navegação. Em locais como o Pirizinho, onde as campanhas são praticamente restritas ao ambiente escolar, os educadores assumem papel essencial na formação de uma consciência de segurança entre crianças e jovens. Em Bom Remédio, a presença da MB potencializou a atuação dos professores locais, que, de forma proativa, realizaram tais campanhas nas escolas, com repercussões em todas as comunidades do entorno. A incorporação curricular de temas relacionados à navegação segura, somada à capacitação dos professores, pode potencializar os esforços da MB e das prefeituras para estabelecer uma cultura de segurança da navegação voltada para a realidade ribeirinha. Tal prática criaria nas novas gerações, uma mentalidade voltada para a segurança, prevenindo acidentes e danos materiais e pessoais.

É imprescindível a atuação estratégica e descentralizada da MB. Convênios com Municípios possibilitariam o fornecimento de estruturas já existentes, como escolas, auditórios e centros de eventos nas próprias ilhas, para a realização de campanhas educativas, cursos para

capacitar educadores e cursos do EPM. Os desafios impostos pela extensão territorial da área de jurisdição da CPAOR, deve ser superada com estratégias colaborativas, que transcendam as limitações de recursos humanos, estrutura e orçamento.

Necessariamente, no processo colaborativo de revisão das NORMAMs, alguns temas devem ser tratados de forma conjunta. A categorização da navegação e embarcações ribeirinhas deve ser flexível, compatível com os seus múltiplos usos. A consulta das comunidades sobre essa revisão deve ser pautada em uma relação simétrica, vista como uma via de aprendizado mútuo, que possibilita a MB e aos ribeirinhos o compartilhamento de conhecimentos, promovendo um ambiente de diálogo e entendimento para a criação de normas mais adequadas.

A campanha educativa recente no Rio Paramajó ilustra como abordagens colaborativas e respeitadas com as realidades locais geram benefícios significativos. Essa experiência reforça a ideia de que uma política de navegação voltada à realidade regional deve descentralizar e adaptar as normas, capacitar as comunidades e promover a presença estruturante da MB. Com a revisão das NORMAMs e a criação de cursos itinerantes e acessíveis, que ofereçam equipamentos de segurança a baixo custo, a segurança da navegação e o respeito aos direitos ribeirinhos poderão caminhar juntos, promovendo uma cultura de segurança integrada e sustentável.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, surgiram diversos percalços que evidenciam a complexidade de se estudar a navegação em contextos tradicionais e isolados. A primeira dificuldade foi a morosidade na aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), o que retardou o início das atividades de campo e impactou o cronograma inicialmente previsto. Outro obstáculo significativo foi o acesso às comunidades. A logística para entrar nas localidades foi desafiadora, uma vez que as condições geográficas, climáticas e de infraestrutura na Amazônia impõem limitações severas. Além disso, o ingresso no Quilombo Bom Remédio exigiu um período de adaptação e construção de diálogo com as lideranças locais. Somente com a aceitação comunitária foi possível estabelecer uma relação de confiança mútua, essencial para obter informações sensíveis e realizar observações precisas das práticas de navegação.

Além das dificuldades logísticas e institucionais, também enfrentamos limitações de escopo e representatividade. Embora o estudo tenha conseguido captar a realidade das comunidades Quilombo Bom Remédio e Vila do Pirizinho, ele não abrange todas as embarcações e localidades ribeirinhas da Amazônia. Nesse sentido, é importante destacar que as classificações não são generalizáveis para todo o contexto amazônico. Contudo, os resultados obtidos e as recomendações apresentadas têm o potencial de ser aplicados a outras comunidades que compartilhem características semelhantes, como a relação simbiótica com o rio e o uso das

embarcações como parte integrante de sua cultura. Assim, espera-se que os resultados possam inspirar a formulação de normativas e políticas públicas mais inclusivas e participativas, promovendo uma maior integração entre as diretrizes de segurança e a valorização dos modos de vida tradicionais.

Apesar da abrangência e profundidade da análise, alguns aspectos não puderam ser explorados em sua totalidade. Uma das limitações foi a ausência de um estudo específico sobre as decisões do Tribunal Marítimo envolvendo a navegação ribeirinha. A análise das jurisprudências poderia oferecer uma compreensão mais detalhada de como a Marinha, por meio do Tribunal Marítimo, tem lidado com a realidade das comunidades tradicionais. Contudo, a falta de uma categorização específica para a navegação das comunidades ribeirinhas inviabilizou a filtragem dos processos, exigindo uma avaliação integral de cada caso para identificar quais deles se referem a essas populações. Esse desafio evidencia a necessidade de uma segmentação mais clara no tratamento judicial da navegação tradicional, considerando as especificidades socioculturais dos ribeirinhos.

O presente estudo pode servir como ponto de partida para fortalecer movimentos sociais das comunidades ribeirinhas em defesa de uma navegação segura e sustentável, promovendo a conscientização de que a navegação é um direito cultural e essencial para a preservação de seu modo de vida. Esse reconhecimento é crucial para garantir que os ribeirinhos tenham voz ativa na formulação de políticas que impactam diretamente suas vidas e territórios, promovendo um desenvolvimento inclusivo e respeitoso das especificidades locais. Além de servir como um ponto de partida para mudanças legislativas, este estudo pode sensibilizar o Poder Público para a necessidade de rever as normas de tráfego aquaviário, criando categorias específicas para a navegação tradicional.

Por fim, a presente tese abre caminho para novas pesquisas que possam ampliar o conhecimento sobre a navegação tradicional em outros contextos. Seria enriquecedor realizar a mesma análise em comunidades que utilizam o mar como principal via de transporte e em localidades mais afastadas, onde o isolamento geográfico impõe desafios ainda maiores à navegação e à segurança. Também se faz necessária uma análise mais detalhada das decisões do Tribunal Marítimo, buscando mapear os conflitos e identificar pontos de tensão entre o ordenamento jurídico e os direitos culturais das comunidades ribeirinhas. Tais estudos complementares poderiam fornecer uma visão mais abrangente e integrada sobre a navegação tradicional, consolidando o entendimento da navegação como um direito cultural e contribuindo para a sua proteção e valorização.

REFERÊNCIAS

AFONSO DA SILVA, J. **Direito ambiental constitucional**. São Paulo: Malheiros, 1995.

ALMEIDA, A. W. B. Nova Cartografia Social: territorialidades específicas e politização da consciência das fronteiras. In: ALMEIDA, A. W. B.; FARIAS JR., E. D. A. **Povos e comunidades tradicionais. Nova cartografia social**. Manaus: UEA Edições, 2013. p. 157-173.

ALMEIDA, A. W. B. D. Identidade, territórios e movimentos sociais na Pan-Amazônia. In: ACEVEDO MARIN, R. E.; ALMEIDA, W. B. D. **Populações tradicionais e questões de terra na Pan-Amazônia**. Belém: UNAMAZ, 2006. p. 60-70.

ALMEIDA, V. Inteligência artificial na pesquisa científica: desafios e oportunidades. **Revista USP**, São Paulo, Abr/Jun 2024. 17-28. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20231206IPR15699/artificial-intelligence-act-deal-on-comprehensive-rules-for-trustworthy-ai>. Acesso em: 02 Setembro 2024.

ANDRADE, C. E. R.; FERNANDES, J. G.; SMITH JÚNIOR, F. P. Aonde a vista alcança: conhecimento tradicional e geolocalização como complemento na navegação em regiões pouco cartografadas. **Nova Revista Amazônica**, Belém, v. 3, n. V, p. 81-89, Setembro 2017. ISSN 2318-1346.

BALLESTRIN, L. América Latina e giro decolonial. **Revista Brasileira de Ciência Política**, Brasília, v. 11, p. 89-117, maio-agosto 2012. ISSN 2178-4884.

BARBOZA, R. S. L.; BARBOZA, M. S. L.; PEZZUTI, J. C. B. "Estava pescando de malhadeira, vi na praia uns cascos brilhando, era luar, abeirei a terra e fui pegar": práticas de pesca de quelônio na várzea amazônica (Santarém-Pará). **Amazônica - Revista de Antropologia**, Abril 2014. 622-653. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/amazonica/article/view/1583>. Acesso em: 07 Novembro 2023.

BENATTI, J. H. A Criação de Unidades de Conservação em Áreas de apossamento de populações Tradicionais. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 1, n. 2, p. S.I, dez 2008. ISSN 2179-7536. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/7>. Acesso em: 22 fev 2023.

BITTAR, E. C. B. Reconhecimento e direito à diferença: teoria crítica, diversidade e a cultura dos direitos humanos. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo**, São Paulo, v. 104, p. 551-565, jun/dez 2009. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/download/67869/70477/>. Acesso em: 30 março 2019.

BOTELHO, D. A.; FILHO, A. D. S. D. S. Arte relacional na Amazônia: estudo sobre a ação BarcoR - estética tocantina. **Margens**, Abaetetuba, v. 9, n. 12, p. 163-184, junho 2015. ISSN 1982-5374.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 19 janeiro 2019.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências**, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM. Acesso em: 17 maio 2018.

BRASIL. **Desempenho Portuário 2021: anuário estatístico**. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. Brasília, p. 23. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil: Capitania dos Portos da Amazônia Oriental. **Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - 1ª Revisão**, Belém, 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpaor/sites/www.marinha.mil.br.cpaor/files/NPCP-AOR-2022-1REV.pdf>. Acesso em: 02 Setembro 2024.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Painel de Instalações Privadas**, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/instalacoes-portuarias/instalacoes-privadas>. Acesso em: 02 Setembro 2024.

BRASIL. Diretoria dos Portos e Costas, 2024. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/node/3503>. Acesso em: 03 setembro 2024.

BRASIL. **Anuário Estatístico de Transportes 2010 - 2020**. Ministério da Infraestrutura. Brasília, p. 82. s/a.

BRASIL. Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar - Marinha do Brasil, s/a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/ciaba/historico>. Acesso em: 19 junho 2022.

CANOTILHO, J. J. G. **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. 2ª. ed. Coimbra: Livraria Almedina, 1998.

CANTO, O. D.; LÍRIO, A.; FERRÃO, E. Ribeirinho de Mapuá. In: MOTA, G., et al. **Caminhos e lugares da Amazônia: ciência, natureza e territórios**. Belém: GAPTA/UFPA, 2009. p. 225-236.

CARDOSO, M. B. D. C.; HAGE, S. M. No remanso do contexto ribeirinho quilombola da Amazônia. **Margens**, 8, n. 10, Maio 2016. 109-126. Disponível em: <https://www.periodicos.ufpa.br/index.php/revistamargens/article/view/2708>. Acesso em: 08 Maio 2024.

CARRETEIRO, R. P. **A navegação na Amazônia**. Manaus: LTDA, Calderaro, 1987.

CASTRO, E. Papers do NAEA nº 092, 1998. Disponível em: www.naea.ufpa.br/naea/novosite/index.php?action=Publicacao.arquivo&id=374. Acesso em: 16 março 2018.

CASTRO, E. Papers do NAEA nº 097, 1998a. Disponível em: www.naea.ufpa.br/naea/novosite/index.php?action=Publicacao.arquivo&id=379. Acesso em: 13 março 2018.

CHAVES, M. D. P. S. R. **Uma experiência de pesquisa-ação para a gestão comunitária de tecnologias aprimoradas na Amazônia: o estudo de caso do Assentamento de Reforma Agrária Iporá**. 2001. Tese (Doutorado em Geociência) - Instituto de Geociência, Universidade Estadual de Campinas. Campinas. 2001.

CLAVERO, B. **Derecho global. Por una historia verosimil de los derechos humanos**. Madrid: Trotta, 2014.

CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS. Caso del Pueblo Saramaka vs Surinam, 2007. Disponível em: http://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_172_esp.pdf. Acesso em: 22 setembro 2018.

CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS. Caso Comunidad Garífuna de Punta Piedra y sus miembros Vs. Honduras, 2015a. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmninnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_304_esp.pdf. Acesso em: 17 abril 2023.

CÔRTEZ, C. N. Cultura, diversidade e política: transversalidade dos conceitos nas políticas culturais. In: RUBIM, A.; ROCHA, R. **Políticas culturais**. Salvador: EDUFBA, 2012. p. 139-159.

COSTA, J. A. F. A Amazônia Azul e o domínio marítimo brasileiro. **Revista USP**, São Paulo, v. 113, p. 27-44, abril/maio/junho 2017.

COSTA, J. A. F.; SOLLA, F. A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar e a Organização Marítima Internacional. In: MARTINS; OCTAVIANO, E. M.; OLIVEIRA, P. H. R. D. **Direito Marítimo e Portuário: estudos em homenagem ao professor Sérgio Matte**. 1. ed. Belo Horizonte: Arraes Editores, v. 1, 2017. Cap. 11, p. 177-188.

CRUZ, M. M. Sítios agroflorestais na várzea do Careiro. **Revista de Geografia da Universidade do Amazonas**, Manaus, v. 1, n. 1, p. 105-122, jan/dez 1999.

CUNHA, M. C. D. Relações e dissensões entre saberes tradicionais e saber científico. **Revista USP**, n. 75, 01 Novembro 2007. 76-84. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/13623>. Acesso em: 06 novembro 2023.

DALL'AGNOL, C. M. et al. A noção de tarefa nos grupos focais. **Rev Gaúcha de Enfermagem**, Porto Alegre, 01 março 2012. 186-190.

DOURADO, S. B. **Proteção dos conhecimentos tradicionais na Pan-Amazônia**. 2014. Tese (Doutorado em Direito) - Instituto de Ciências Jurídica, Universidade Federal do Pará. Belém. 2014.

DUARTE, J. Entrevista em profundidade. In: DUARTE, J.; BARROS, A. **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. São Paulo: Atlas, 2006. p. 62-83.

DUARTE, L. D. F. **Obstáculos econômicos à efetivação dos direitos fundamentais sociais**. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

DUARTE, R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo. **Cadernos de**

Pesquisa, Rio de Janeiro, n. 15, 24 março 2003. 139-154.

ESTUPIÑAN SILVA, R.; IBÁÑEZ RIVAS, J. M. La jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en materia de pueblos indígenas y tribales. In: BELTRÃO, J. F., et al. **Derechos humanos de los grupos vulnerables**. Barcelona: Red DHES, 2014. p. 301-336. Disponível em: https://www.upf.edu/dhes-alfa/materiales/docs/DHGV_Manual.pdf. Acesso em: 07 abril 2018.

FARIAS, C. D. S. G. AS CRIANÇAS RIBEIRINHAS E O RITO DO BANHO DE RIO. **Nova Revista Amazônica**, Bragança, 4, n. 3, Dezembro 2016. 45-53. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/6444/5179>. Acesso em: 17 setembro 2024.

FERREIRA, L. D. S. G. **Gênero de vida ribeirinho na Amazônia: reprodução socioespacial na região das ilhas de Abaetetuba - PA**. 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará. Belém. 2013.

FERREIRA, R. L.; RIBEIRO, E. D. S.; FONSECA, J. L. O. F. **Construção naval como patrimônio cultural e educacional**. Anais do Encontro Paraense d@s Estudantes de Pedagogia. Belém: [s.n.]. 2018. p. 183-191.

FILHO, K. P.; TETI, M. M. A cartografia como método para as ciências humanas e sociais. **Barbarói**, Santa Cruz do Sul, n. 38, p. 45-59, janeiro/junho 2013. ISSN 0104-6578.

FILHO, R. F.; LIMA, T. M. Metodologia de Análise de Decisões - MAD. **Universitas Jus**, Brasília, n. 21, p. 1-17, julho/dezembro 2010. ISSN 1982-8268.

FIORATI, J. J. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. 1. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

FONSECA, M. M. **Arte Naval**. 6ª. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v. I, 2002.

FUKS, M. Arena de Ação e Debates Públicos: conflitos ambientais e a emergência do meio ambiente enquanto problema social no Rio de Janeiro. **Revista Dados**, Rio de Janeiro, v. 41, n. 1, p. 87-113, 1998.

FURTADO, L. G. Sem barco, como pescar? In: XIMENES, T. **Embarcações, homens e rios na Amazônia**. Belém: Editora Universitária UFPA, 1992. p. 31-51.

GARCEZ, D. S.; SÁNCHEZ-BOTERO, J.; FABRE, N. N. Fatores que influenciam no comportamento territorial de ribeirinhos sobre ambientes de pesca em áreas de várzea do baixo Solimões, Amazônia Central, Brasil. **Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Ciênc. hum.**, Belém, v. 5, n. 3, p. 587-607, set-dez 2010.

GIL, A. C. **Como elaborar um projeto de pesquisa**. 4ª. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GODIM, S. M. G. Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. **Paldéia**, Ribeirão Preto, v. 12, n. 24, p. 149-161, 2003.

GODOY, A. S. Pesquisas qualitativas - tipos fundamentais. **Revista de Administração de**

Empresas, v. 35, n. 3, p. 20-29, Maio/Julho 1995. ISSN 2178-938X.

HARLEY, B. Mapas, saber e poder. **Confins**, n. 5, p. 1-24, Abril 2009. Disponível em: http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/agosto2011/geografia_artigos/6art_mapas_saber_poder.pdf. Acesso em: 09 junho 2022.

HARRIS, M. Presente ambivalente: uma maneira amazônica de estar no tempo. In: ADAMS, C.; MURRIETA, R.; NEVES, W. **Sociedades caboclas amazônicas: modernidade e invisibilidade**. São Paulo: Annablume, 2006. p. 81-108.

HONNETH, A. **O direito da liberdade**. Tradução de Saulo Krieger. São Paulo: Martins Fontes, 2015.

HOPGOOD, S. Desafios para o Regime Global de Direitos Humanos: os direitos humanos ainda são uma linguagem eficaz para a mudança social? **Sur. Revista Internacional de Direitos Humanos**, São Paulo, v. 11, n. 20, p. 70-79, jun-dez 2014. Disponível em: <https://sur.conectas.org/wp-content/uploads/2017/11/sur20-pt-stephen-hopgood.pdf>. Acesso em: 30 Março 2018.

KATZ, C. S. Sobre a Declaração Universal de Direito Humanos: notas iniciais de um psicanalista. **Psicol. Clin**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 13-30, 2008. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-56652008000200002&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 05 abril 2018.

LAVILLE, C.; DIONNE, J. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFF, E. **Racionalidade Ambiental: a reapropriação social da natureza**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

LEITÃO, W. M. Ser pescador, tornar-se pescador: a identidade do trabalhador da pesca no estuário do Rio Amazonas. In: MAGALHÃES, S. B.; SILVEIRA, I. M. D.; SANTOS, A. M. D. S. **Encontro de antropologia: homenagem à Eduardo Galvão**. Manaus: Editora da UFAM, 2001. p. 266-283.

LIMA, D. Ribeirinhos, pescadores e a construção da sustentabilidade nas várzeas dos rios Amazonas e Solimões. **Boletim Rede Amazônica: diversidade cultural e perspectivas socioambientais**, Rio de Janeiro/Belém, v. 3, n. 1, p. 57-66, 2004.

LIMA, M. D. M. **A ribeira & a orla: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação**. 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará. Belém. 2013b.

LIMA, W. C. R. A importância da água para a reprodução da comunidade São José do Furo Maracapucu, Abaetetuba - Pará. **Margens**, 7, n. 9, Setembro 2013a. 113-129. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/12826>. Acesso em: 06 maio 2024.

LIRA, T. D. M.; CHAVES, M. D. P. S. Comunidades ribeirinhas na Amazônia: organização sociocultural e política. **Interações**, Campo Grande, v. 17, n. 1, p. 66-76, jan/mar 2016.

LOEWE, D. Algunas estructuras argumentativas a favor de derechos culturales. **Veritas**, Porto

- Alegre, v. 56, n. 1, p. 30-51, jan/abr 2011. Disponível em:
<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/veritas/article/viewFile/9291/6401>. Acesso em: 28 setembro 2018.
- MARCONI, M. D. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5ª. ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- MARÉS DE SOUZA FILHO, C. F. **Bens culturais e proteção jurídica**. Porto Alegre: Unidade Editorial da Prefeitura, 1997.
- MARÉS DE SOUZA FILHO, C. F. Introdução ao direito socioambiental. In: LIMA, A. **O direito para o Brasil socioambiental**. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2002. p. 21-48.
- MARQUES FORMIGOSA, M.; RODRIGUES DE LUCENA, I. C.; FARIAS DA SILVA, C. A. Um navegar pelos saberes da tradição na Amazônia ribeirinha por meio da etnomatemática. **Revista Latinoamericana de Etnomatemática**, San Juan de Pasto, 10, n. 1, 15 Março 2017. 88-100. Disponível em:
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=274048277009>. Acesso em: 06 Novembro 2023.
- MARTÍNEZ, I. A. Derecho Marítimo y su uniformidad. In: MARTINS, E. M. O.; OLIVEIRA; DE, P. H. R. **Direito Marítimo e Portuário: estudos em homenagem ao professor Sérgio Matte**. 1. ed. Belo Horizonte: Arraes Editores, v. 1, 2017. Cap. 15, p. 236-246.
- MARTINS, E. M. O. **Curso de Direito Marítimo, volume I: teoria geral**. 4ª. ed. Barueri: Manole, v. I, 2013.
- MARTINS, E. M. O. **Curso de Direito Marítimo, Vol III: contratos e processos**. 1ª. ed. Barueri: Manole, v. III, 2015.
- MARTINS, E. M. O. Apresentação. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy**, Santos, 3, n. 1, Jan/Jun 2023. 5-6. Disponível em:
<https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/91/161>. Acesso em: 03 Setembro 2024.
- MARTINS, F. D. O. Letras que flutuam: territórios fluidos da Amazônia. In: OLIVEIRA, A. J. D.; FRANZATO, C.; GAUDIO, C. D. **Ecovisões projetuais: pesquisas em desingn e sustentabilidade no Brasil**. São Paulo: Bluncher, 2017. Cap. 26, p. 335-348.
- MATTOS, A. M. **O homem e o mar**. 1ª. ed. Belém: CEJUP, 1987.
- MATTOS, P. L. C. L. A entrevista não-estruturada como forma de conversação: razões e sugestões para a sua análise. **Revista de Administração Pública - RAP**, Rio de Janeiro, v. 39, n. 4, p. 823-846, julho-agosto 2005. ISSN 1982-3134.
- MENDONÇA, M. R.; AQUINO, M. J. S.; SOUSA, I. S. Ações e percepções de desenvolvimento sustentável na emergência de territórios. **Novos Cadernos NAEA**, v. 17, n. 2, p. 219-238, dez 2014. ISSN 1516-6481/2179-7536.
- MENEZES, W. **O Direito do Mar**. 1ª. ed. Brasília: Funag, 2015.
- MIGNOLO, W. D. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 32, n. 94, p. 1-18, julho 2017. ISSN 1806-9053.

- MINAYO, M. C. D. S. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. **Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, 17, n. 3, Março 2012. 621-626. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/39YW8sMQhNzG5NmpGBtNMff/>. Acesso em: 17 Setembro 2024.
- MORAES, H. B. D. Sistema de transporte fluvial da Amazônia. In: ARAGÓN, L. E.; CLUSENER-GODT, M. **Problemática do uso local da água da Amazônia**. Belém: NAEA, 2003. p. 191-198.
- MORAES, R. R. **A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha**. 2007. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém. 2007.
- MOREIRA, E. C. P. **Justiça socioambiental e direitos humanos: uma análise a partir dos direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.
- MORGAN, D. L. **Focus Group as qualitative research**. Londres: Sage Publications, 1997.
- MÜLLER, F. Unidade do ordenamento jurídico. **Revista Opinião Jurídica**, Fortaleza, 15, n. 20, jan/jun 2017. 298-305. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=633868963004>. Acesso em: 26 setembro 2024.
- NASCIMENTO, P. A fonteira da realidade: relação de poder e reconhecimento territorial em cartografias sociais. **Vivência: Revista de Antropologia**, Natal, n. 52, p. 50-61, 2018. ISSN 2238-6009.
- NEVES, J. L. Pesquisa qualitativa: características, usos e possibilidades. **Caderno de Pesquisas em Administração**, São Paulo, v. 1, n. 3, p. 1-5, Agosto-Dezembro 1996.
- OBREGÓN, M. F. Q. A elaboração de normas internas e externas como uma forma de cumprimento do dever fundamental na prevenção e proteção do meio ambiente marinho. In: MARTINS, E. M. O.; OLIVEIRA, P. H. R. D.; MENEZES, W. **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro: temas contemporâneos**, Vol II. 1. ed. Belo Horizonte: Arraes Editores, v. II, 2018. Cap. 20, p. 294-314.
- OLIVEIRA SILVA, L. B. D.; GUIMARÃES, M. D. F.; MORETTI, V. C. Princípios da igualdade e desigualdade, da diferença e diversidade, gênero, corpo, violência: olhares sobre a educação. **Revista Travessias**, Cascavel, v. 11, n. 1, p. 39-58, jan/abr 2017.
- OLIVEIRA, A. A. R.; FILHO, C. A. P. L.; RODRIGUES, C. M. C. **O processo de construção dos grupos focais na pesquisa qualitativa e suas exigências metodológicas**. XXXI CONGRESSO DA ANPAD. Rio de Janeiro: [s.n.]. 2007. p. 1-15.
- OLIVEIRA, M.; FREITAS, H. M. R. Focus Group – pesquisa qualitativa: resgatando a teoria, instrumentalizando o seu planejamento. **RAUSP**, São Paulo, v. 33, n. 3, p. 83-91, julho/setembro 1998. ISSN 2531-0488.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, 1982. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/and99165-90.pdf>. Acesso em: 02 setembro 2024.
- PANTOJA, P. L. D. R. P. **Saberes do trabalho na carpintaria naval artesanal no distrito**

de carapajó - município de Cametá-PA. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação) - Programa de Pós-Graduação em Educação, Instituto de Ciências da Educação, Universidade Federal do Pará. Belém. 2015.

PIASSI, F. A. D. V. V. A inter-relação entre a Organização Marítima Mundial (OMI) e a Convenção das Nações Unidas de Direito do Mar de 10 de dezembro de 1982 (CNUDM). In: SILVA FILHO, N. C. E.; WARDE JR, W. J.; BAYEUX NETO, J. L. **Direito Marítimo e Portuário: novas questões.** 1. ed. São Paulo: Quartier Latin, v. 1, 2013. Cap. 6, p. 133-153.

POJO, E. C.; ELIAS, L. G. D.; VILHENA, M. N. As águas e os ribeirinhos - beirando sua cultura e margeando seus saberes. **Margens**, v. 8, n. 11, p. 176-198, ago 2014. ISSN 1982-5374. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/revistamargens/article/view/3249>. Acesso em: 30 janeiro 2023.

POMPEU, C. T. **Direito de Águas do Brasil.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

REALE, M. **Lições preliminares de direito.** 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

RODRIGUES, E. T. **Organização comunitária e desenvolvimento territorial: o contexto ribeirinho em uma ilha da Amazônia.** 2006. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém. 2006.

RODRIGUES, S. C. M. **Acordos de pesca como instituição social de governança dos territórios de pesca em prol do manejo sustentável dos recursos pesqueiros: o caso de Limoeiro do Ajuru-PA.** 2019. Dissertação (Mestrado em Gestão dos Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) - Núcleo de Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará. [S.l.]. 2021.

RODRÍGUEZ-GARAVITO, C. O futuro dos direitos humanos: do controle à simbiose. **Sur. Revista Internacional de Direitos Humanos**, São Paulo, v. 11, n. 20, p. 515-526, jun-dez 2014. Disponível em: <https://sur.conectas.org/wp-content/uploads/2017/11/sur20-pt-cesar-rodriguez-garavito.pdf>. Acesso em: 30 Março 2018.

ROMAGNOLI, F. C. **A vida flutuante na várzea: readaptação como elemento fundamental para a conservação de recursos aquáticos.** 2019. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém. 2016.

SANTILLI, J. **Socioambientalismo na Constituição Brasileira: proteção jurídica à diversidade biológica e cultural.** 1ª. ed. São Paulo: Petrópoles, 2005.

SANTOS, B. D. S. **A gramática do tempo. Para uma nova cultura política.** 2ª. ed. São Paulo: Editora Cortez, 2006.

SANTOS, D. D. Cartografia Social: o estudo da cartografia social como perspectiva contemporânea da Geografia. **InterEspaço**, Grajaú, v. 2, n. 6, p. 273-293, maio/agosto 2016. ISSN 2446-6549.

SHELTON, D. Derechos ambientales y obligaciones en el sistema interamericano de derechos humanos. **Anuario de Derechos Humanos 2010**, v. 6, p. 111-127, 2010. Disponível em:

<https://anuariocdh.uchile.cl/index.php/ADH/article/view/11486/11847>. Acesso em: 15 maio 2018.

SIFFERT, N. et al. O BNDES e a questão energética e logística da Região Amazônica. In: SIFFERT, N., et al. **um olhar territorial para o desenvolvimento da Amazônia**. Rio de Janeiro: BNDES, 2014.

SILVA FILHO, N. C. E.; RISK, W. B. A proposta de emenda da Associação brasileira de Direito Marítimo ao Projeto do novo Código Comercial - PL 1572/2011. In: SILVA FILHO, N. C. E.; WARDE JR., W. J.; BAYEUX NETO, J. L. **Direito Marítimo e Portuário: novas questões**. 1. ed. São Paulo: Quartier Latin, v. 1, 2013. Cap. 1, p. 19-47.

SILVA, G. R. F. et al. Entrevista como técnica de pesquisa qualitativa. **Online Brazilian Journal of Nursing**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p. 246-257, Jan 2006. ISSN 1676-4285.

SILVA, R. M. **O tráfego aquaviário e a proteção legal da navegação fluvial dos ribeirinhos: análise da comunidade ribeirinha da Ilha do Capim, no Estado do Pará, Amazônia brasileira**. 2019. Dissertação (Mestrado em Direito) - Programa de Pós-Graduação em Direito, Instituto de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Pará. Belém. 2019.

SILVEIRA, M. R. R. D. **Caminhos feitos de água, conhecimento e cidadania: educação em ciência numa escola ribeirinha**. 2007. Dissertação (Mestrado em Educação em Ciências e Matemáticas) - Núcleo Pedagógico de Apoio ao Desenvolvimento Científico, Universidade Federal do Pará. [S.l.]. 2007.

SIMONIAN, L. T. Devastação e impasse para a sustentabilização dos açais do Rio Maracá/AP. In: JARDIM, M. A. G.; MOURÃO, L.; GROSSMANN, M. **Açaí: possibilidades e limites para o desenvolvimento sustentável no estuário amazônico**. Beç[em: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2004. p. 233-252.

SOUZA, H. S. C. D. **O Direito do Mar e seus três nós: a regulamentação jurídica dos fundos marinhos internacionais**. 1ª. ed. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2018.

STOPFORD, M. **Economia Marítima**. Tradução de Léo Tadeu Robles e Ana Cristina Ferreira Castela Paixão Casaca. 3. ed. São Paulo: Blucher, 2017.

TERRITÓRIO QUILOMBOLA BOM REMÉDIO. **Protocolo Comunitário de Consulta Prévia, Livre, Informada de Consentimento e Veto**. 1ª. ed. Abaetetuba: [s.n.], 2020.

TODOROV, T. **Os inimigos íntimos da democracia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

VIOLA, E. O Movimento Ecológico no Brasil (1974-1986): do ambientalismo a ecopolítica. In: PÁDUA, J. A. **Ecologia e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: IUPERJ, 1987. p. 63-109.

VIRGILIO, M. F. **Arquitetura e lugar: entre o conhecimento formal e os saberes locais no habitat ribeirinho da Amazônia em Barcarena (PA)**. 2021. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará. [S.l.]. 2021.

WALLERSTEIN, I. **O universalismo europeu**. São Paulo: Boitempo, 2007.

WITKOSKI, A. C. **Terras, florestas e águas de trabalho**: os camponeses amazônicos e formas de usos de seus recursos naturais. 2^a. ed. São Paulo: Annablume, 2007.

XIMENES, T. O barco na vida do ribeirinho. In: XIMENES, T. **Embarcações, homens e rios na Amazônia**. Belém: Editora Universitária UFPA, 1992. p. 53-82.

ZÚÑIGA CARDOZA, R. A dicotomia jurisdicional entre direito interno e direito internacional em matéria de direitos humanos. **Meritum**, Belo Horizonte, 5, n. 2, Julho/dezembro 2010. 125-159.

APÊNDICES



Universidade Federal do Pará
Instituto de Ciências Jurídicas
Programa de Pós-Graduação em Direito

TERMO DE CONSENTIMENTO/ASSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (Frente)

Este documento foi elaborado de acordo com a Resolução n. 510, de 7 de abril de 2016, do Conselho Nacional de Saúde (CNS), que dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais, cujo protocolo foi devidamente submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos, Instituto de Ciências da Saúde, Universidade Federal do Pará (CEP - ICS/UFPA). Rua Augusto Corrêa, nº 01, Campus do Guamá. UFPA, Faculdade de Enfermagem do ICS, sala 13, 2º andar, CEP: 66.075-110, Belém-Pará. Tel: 3201-7735 E-mail: cepccs@ufpa.br. Ninguém saberá que você está participando da pesquisa, não falaremos a outras pessoas, nem daremos a estranhos as informações que você nos der. Os resultados da pesquisa vão ser publicados, mas sem identificar os nomes dos(as) participantes adultos/crianças/adolescentes que participaram da pesquisa e suas respectivas imagens e vozes, a não ser no caso de autorização expressa. Trata-se de um convite para participação como voluntário da pesquisa de tese de doutorado em direito, na Área de Concentração em Direitos Humanos e na Linha de Pesquisa Direitos Humanos e Meio Ambiente, do Programa de Pós-Graduação em Direito do Instituto de Ciências Jurídicas da Universidade Federal do Pará, que tem como título **“navegação tradicional: uma abordagem sobre a necessidade de regionalização das normas de segurança da navegação e o direito das comunidades tradicionais na Amazônia”**, desenvolvida sob a responsabilidade do pesquisador **Renã Margalho Silva**, que pode ser contatado(a) pelo telefone celular/WhatsApp (91) 98123-1948 , pelo e-mail rmargalho.jus@gmail.com. Com essa pesquisa, busca-se **identificar os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica**. A análise dos dados, produto deste trabalho, será utilizada tanto na produção da **tese de doutorado** em questão, quanto na escrita de artigos a serem eventualmente submetidos à publicação em periódicos especializados e/ou elaboração de livro(s), assim como em apresentações de trabalhos em eventos estritamente acadêmicos e/ou técnicos da área. Em caso de aceite, que pode ser refletido, inclusive, junto da família ou pessoas de confiança pelo tempo que entender cabível, não haverá nenhum tipo de pagamento ou gratificação financeira. Em caso de ulterior arrependimento, há a possibilidade da retirada do aceite, desde que antes da defesa final do trabalho, ou liberdade para responder ou não determinadas perguntas, sem nenhum ônus ao(a) participante. Nos casos de riscos decorrentes de desconfortos, derivados das entrevistas, o pesquisador providenciará imediato socorro médico/psicológico ao entrevistado. Além disso, serão tomadas todas as precauções necessárias para assegurar a sua privacidade, inclusive, mediante sigilo dos dados pessoais fornecidos e modificação de vozes e imagens, em caso de utilização de gravações e fotos, caso não sejam expressamente autorizadas sua divulgação pelo(a) participante. Em caso de eventual dano, é assegurado seu direito de buscar a devida indenização contra o pesquisador responsável. Ninguém saberá que você está participando da pesquisa, não falaremos a outras pessoas, nem daremos a estranhos as informações que você nos der. Os resultados da pesquisa vão ser publicados, mas sem identificar os nomes dos(as) participantes, que serão substituídos por entrevistado(a), seguido da sequência numérica correspondente, exceto nos casos de autorização expressa. Por outro lado, os benefícios da sua participação auxiliarão na compreensão da importância da navegação ribeirinha e sua relação com outros direitos. O presente documento será emitido em duas ou mais vias idênticas. O(a) participante deverá assinar no verso da página do documento, que ficará em posse do pesquisador, que, por sua vez, assinará digitalmente a frente da página, ficando uma via de igual teor em posse do entrevistado e, quando necessário, uma via com o seu representante legal, nos casos de entrevistas realizadas com pessoas que não detenham capacidade jurídica plena, ou portadores de deficiência auditiva ou visual, contendo as principais informações da pesquisa.

Renã Margalho Silva
Doutorando - PPGD/ICJ/UFPA



Universidade Federal do Pará
Instituto de Ciências Jurídicas
Programa de Pós-Graduação em Direito

TERMO DE CONSENTIMENTO/ASSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (Verso)

Concordo em participar da pesquisa de **tese de doutorado** intitulada “navegação tradicional: uma abordagem sobre a necessidade de regionalização das normas de segurança da navegação e o direito das comunidades tradicionais na Amazônia” como voluntário. Fui devidamente informado(a) e esclarecido(a) pelo pesquisador responsável sobre a referida pesquisa, os objetivos e os procedimentos nela envolvidos, assim como os possíveis riscos e benefícios decorrentes de minha participação. Foi-me garantido o direito de retirada do aceite a qualquer momento, sem que isso signifique qualquer penalidade. Recebi o presente documento em duas vias de idêntico teor, de uma página cada (frente e verso), na qual fiquei com uma via assinada digitalmente pelo pesquisador e assinei uma via e preenchi com meus dados pessoais, a qual devolvi para o mesmo. Em tempo, declaro ainda que me foi dado um prazo de dois dias, para refletir sobre a conveniência ou não, de participar da referida pesquisa e assim decidir sobre a assinatura do presente termo.

Nome: _____

RG ou CPF: _____

Data de nascimento: ____ / ____ / ____

Celular ou E-mail: _____

Local: _____

Aceito ter meu nome divulgado na pesquisa: () Sim () Não

Aceito ter minha imagem divulgada na pesquisa: () Sim () Não

Data: ____ / ____ / ____

Assinatura do(a) entrevistado(a)

Caso seja considerado incapaz, nos termos da Lei, faz-se necessário a assinatura do responsável legal.

Assinatura do(a) responsável

ANEXOS

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: NAVEGAÇÃO TRADICIONAL: uma abordagem sobre a necessidade de regionalização das normas de segurança da navegação e o direito das comunidades tradicionais na Amazônia.

Pesquisador: Rena Margalho Silva

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 65579722.3.0000.0018

Instituição Proponente: Universidade Federal do Pará

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio
FUND COORD DE APERFEICOAMENTO DE PESSOAL DE NIVEL SUP

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 6.021.900

Apresentação do Projeto:

O rio e o barco são partes integrantes da cultura ribeirinha. A navegação, nesse contexto, possui multidimensões e se perfaz como vários direitos que fluem para assegurar o seu modo de ser e viver, tendo um caráter simbólico e necessário para o acesso a outros direitos, como educação, saúde, alimentação, religião, comércio, lazer, entre outros. Ocorre que o sistema normativo que rege a segurança da navegação, no Brasil, impõe padrões parcialmente incompatíveis com a realidade sociocultural dos ribeirinhos da Região Amazônica, atribuindo-a, por vezes, um caráter de irregularidade, desconsiderando a proteção dos direitos humanos dessas comunidades. As normas de navegação e de direitos humanos, todavia, estão sendo analisadas de forma estanques. A proposta da presente pesquisa é integrá-las como parte de um sistema jurídico uno, que promova, de forma simultânea, a segurança da navegação e os direitos socioambientais de comunidades culturalmente diferenciadas. Como problema de pesquisa da presente tese, pretende-se responder “quais os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica?”. O objetivo geral é identificar os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a

Endereço: Rua Augusto Corrêa nº 01- Campus do Guamá ,UFPA- Faculdade de Enfermagem do ICS - sala 13 - 2º and.

Bairro: Guamá

CEP: 66.075-110

UF: PA

Município: BELEM

Telefone: (91)3201-7735

Fax: (91)3201-8028

E-mail: cepccs@ufpa.br

Continuação do Parecer: 6.021.900

segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica. Nos objetivos específicos, buscaremos explicar como se dá a regulação da segurança da navegação no contexto internacional e nacional, demonstrar a importância histórica e cultural do uso da navegação, no contexto ribeirinho, explicar como a navegação ribeirinha é tratada pelo Poder Público e identificar os anseios dos ribeirinhos

relacionados ao direito de navegação e pressupostos que vinculam políticas públicas relacionadas ao tema. Faremos um estudo de caso, utilizando o método de abordagem indutivo e o método de análise qualitativo, por meio do emprego de multitécnicas, que incluem pesquisa de campo, por meio de entrevistas semiestruturadas, grupos focais vivenciais e observação direta intensiva assimétrica não-participante, de modo a mitigar os

riscos e aumentar a confiabilidade dos dados a serem obtidos, dentro de todos os padrões exigidos pelo Comitê de Ética em Pesquisa, aliados ao emprego de técnicas cartográficas e levantamentos documentais e bibliográficos. A pesquisa será realizada nas comunidades ribeirinhas, entendidas em um sentido ampliado, não como uma identidade sociopolítica, mas para uma designação genérica de um conjunto de identidades culturalmente diferenciadas, que possuam uma relação socioambiental e simbiótica com o rio. Como recorte espacial, optamos pela Comunidade Quilombola Bom Remédio, localizada nas ilhas do Município de Abaetetuba e pela Vila do Pirizinho, localizada no Município de Limoeiro do Ajuru, todas no Estado do Pará. Dividiremos o presente trabalho em quatro seções primárias, além da introdução e conclusão, nas quais abordaremos os temas relacionados a cada objetivo específico.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Identificar os pressupostos que devem orientar a elaboração e implementação de normas de navegação, de modo a promover a segurança do tráfego aquaviário e respeitar o modo tradicional de viver dos ribeirinhos da Região Amazônica.

Objetivo Secundário:

- 1 - explicar como se dá a regulação da segurança da navegação no contexto internacional e nacional;
- 2 - demonstrar a importância histórica e cultural do uso da navegação, no contexto ribeirinho;
- 3 - explicar como a navegação ribeirinha é tratada pelo Poder Público; e
- 4 - identificar os anseios dos ribeirinhos relacionados ao direito de navegação e pressupostos que vinculam políticas públicas relacionadas ao tema.

Endereço: Rua Augusto Corrêa nº 01- Campus do Guamá ,UFPA- Faculdade de Enfermagem do ICS - sala 13 - 2º and.

Bairro: Guamá

CEP: 66.075-110

UF: PA

Município: BELEM

Telefone: (91)3201-7735

Fax: (91)3201-8028

E-mail: cepccs@ufpa.br

Continuação do Parecer: 6.021.900

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

Os riscos da pesquisa relacionam-se a eventuais constrangimentos e incômodos no momento das entrevistas e dos grupos focais. Não vislumbramos outros riscos para os pretendidos voluntários.

Benefícios:

Por ser uma pesquisa exploratória, caracterizada como um estudo decolonial, vislumbra-se a possibilidade de contribuição para a mudança de mentalidade dos agentes vinculados ao Poder Executivo, responsáveis por legislar, implementar políticas, fiscalizar a navegação e julgar, em âmbito administrativo, os acidentes e fatos da navegação, de modo a entender a necessidade de considerar o direito da navegação, no contexto ribeirinho,

como um substrato de vários direitos humanos. Em paralelo, anseia-se o empoderamento das comunidades ribeirinhas e o incentivo a novas pesquisas.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

O protocolo encaminhado dispõe de metodologia e critérios definidos conforme a resolução 466/12 do CNS/MS. Trata ainda em resolver pendências citadas no parecer nº5.869.273, que depois de ser avaliado por este colegiado, entende-se como pendências resolvidas e aceitas.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os termos apresentados, nesta versão, contemplam os sugeridos pelo sistema CEP/CONEP.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Diante do exposto somos pela aprovação do protocolo. Este é nosso parecer, SMJ.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2026736.pdf	13/02/2023 15:22:10		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TermoDeConsentimentoAtualizado.pdf	13/02/2023 12:30:08	Rena Margalho Silva	Aceito
Outros	RelatoriodasCorrecoes.pdf	11/02/2023 17:16:36	Rena Margalho Silva	Aceito
Outros	RoteirodeEntrevista.pdf	11/02/2023	Rena Margalho	Aceito

Endereço: Rua Augusto Corrêa nº 01- Campus do Guamá ,UFPA- Faculdade de Enfermagem do ICS - sala 13 - 2º and.

Bairro: Guamá

CEP: 66.075-110

UF: PA

Município: BELEM

Telefone: (91)3201-7735

Fax: (91)3201-8028

E-mail: cepccs@ufpa.br

UFPA - INSTITUTO DE
CIÊNCIAS DA SAÚDE DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PARÁ



Continuação do Parecer: 6.021.900

Outros	RoteirodeEntrevista.pdf	17:13:45	Silva	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	ProjetoDeDoutorado.pdf	11/02/2023 17:12:59	Rena Margalho Silva	Aceito
Cronograma	CronogramaDaPesquisaAtualizado.pdf	11/02/2023 17:12:23	Rena Margalho Silva	Aceito
Outros	IsencaodeOnusUFPA.pdf	11/02/2023 17:11:43	Rena Margalho Silva	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	TermoDeConsentimentoDaUFPA.pdf	31/01/2023 19:52:36	Rena Margalho Silva	Aceito
Folha de Rosto	FolhaDeRostoUFPA.pdf	20/10/2022 16:56:26	Rena Margalho Silva	Aceito
Declaração de Pesquisadores	TermoDeCompromissoDoPesquisador.p df	17/10/2022 16:21:59	Rena Margalho Silva	Aceito
Solicitação Assinada pelo Pesquisador Responsável	Cartadeencaminhamentodeprojeto.pdf	17/10/2022 16:14:34	Rena Margalho Silva	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

BELEM, 25 de Abril de 2023

Assinado por:

**Wallace Raimundo Araujo dos Santos
(Coordenador(a))**

Endereço: Rua Augusto Corrêa nº 01- Campus do Guamá ,UFPA- Faculdade de Enfermagem do ICS - sala 13 - 2º and.

Bairro: Guamá

CEP: 66.075-110

UF: PA

Município: BELEM

Telefone: (91)3201-7735

Fax: (91)3201-8028

E-mail: cepccs@ufpa.br