



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
DO TRÓPICO ÚMIDO

MAYRA HERMÍNIA SIMÕES HAMAD FARIAS DO COUTO

**QUALIDADE DE VIDA DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE FLUVIAL NA
AMAZÔNIA: acessibilidade e políticas públicas**

Belém, PA
2015

MAYRA HERMÍNIA SIMÕES HAMAD FARIAS DO COUTO

**QUALIDADE DE VIDA DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE FLUVIAL NA
AMAZÔNIA: acessibilidade e políticas públicas**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, como requisito parcial, para obtenção do Título de Doutora em Ciências - Desenvolvimento Socioambiental.

Orientadora: Profa. Dra. Nírvia Ravena de Souza

Belém, PA
2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Biblioteca do NAEA/UFPA)

Couto, Mayra Hermínia Simões Hamad Farias do
Qualidade de vida dos usuários do transporte fluvial na Amazônia:
acessibilidade e políticas públicas / Mayra Hermínia Simões Hamad
Farias do Couto; Orientadora, Nírvia Ravena de Souza, 2015.

218 f.: il. ; 29 cm
Inclui bibliografias

Tese (doutorado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos
Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável
do Trópico Úmido, Belém, 2015.

1. Transporte fluvial – Política governamental - Amazônia. 2.
Qualidade de vida - Usuários – Transporte fluvial. 3. Transporte fluvial –
Acessibilidade – Amazônia. 4. Comunidades tradicionais - Amazônia. I.
Souza, Nírvia Ravena de, orientadora. II. Título.

CDD 22. ed. 388.09811

MAYRA HERMÍNIA SIMÕES HAMAD FARIAS DO COUTO

**QUALIDADE DE VIDA DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE FLUVIAL NA
AMAZÔNIA: acessibilidade e políticas públicas**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, como requisito parcial, para obtenção do Título de Doutora em Ciências - Desenvolvimento Socioambiental.

Data de aprovação: 05.11.2015

Banca examinadora:

Profª Drª Nírvia Ravena de Souza
Orientadora – NAEA/UFPA

Profª Drª Rosa Elizabeth Acevedo Marin
Examinadora interna – NAEA/UFPA

Profª Drª Mirleide Char Bahia
Examinadora interna – NAEA/UFPA

Profª. Dra. Eugenia Rosa Cabral
Examinadora externa – PPAD/UNAMA

Prof. Dr. Hito Braga de Moraes
Examinador externo – PPGEM/UFPA

Para Mayte, Marcelo e Alda.

AGRADECIMENTOS

Nesse momento vêm à mente inúmeras pessoas que contribuíram na jornada da construção da pesquisa por meio do convívio, de palavras amigas e de crescimento acadêmico.

Inicialmente agradeço ao meu sogro, Fernando Brasil do Couto, que me estimulou sendo o responsável por inscrição no programa de doutoramento e através de seu incentivo e apoio, foi possível essa conquista. À minha sogra Sandra Couto que me trata com carinho e amor, sempre disponível à família em sua caminhada.

A Nírvia Ravena de Souza, meu agradecimento mais que especial, a essa mulher, profissional, orientadora, educadora, amiga e que muitas vezes desempenhou um papel de mãe ao longo dessa jornada, sem ela eu já teria desistido pelas dificuldades permeadas em minha formação. Uma pessoa batalhadora e guerreira que nas cobranças sentia o amor necessário para cumprir minha missão. Agradeço a Deus por colocá-la em meu caminho e por ela ter acreditado em mim, quando nem eu conseguia fazê-lo.

À minha irmã e melhor amiga Mayara Hamad, pelo amor e fé cedidos permanentemente a nossa amizade. À minha mãe Alda Hamad, fonte inspiradora e meu exemplo a seguir, a mulher que sempre foi o símbolo maior de educação, capaz de abdicar de suas vontades na intenção de fazer o melhor por suas filhas e que me dedica a vida. Ao meu pai João Jorge, que me acolheu e incentivou nas viagens, abrindo portas com os moradores de Oriximiná, sem ele as entrevistas não seriam possíveis com tal grau de cumplicidade.

Agradeço a todas as pessoas que abdicaram de seus valiosos tempos no auxílio de meu crescimento acadêmico, entre eles os entrevistados, os colegas de doutoramento, a secretária da pós-graduação, os professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU) que com seu conhecimento me fizeram ver o mundo diferente, saindo da visão única e exclusiva dos modelos hegemônicos geradas pela minha formação. Um agradecimento especial aos membros da banca de qualificação formada pelos professores Dr^a Rosa Elizabeth Acevedo-Marin, Dr^a. Eugenia Rosa Cabral e Dr. Hito

Braga de Moraes que deram valiosas contribuições e que depois participaram da defesa, bem como a professora Dr^a Mirleide Chaar Bahia que completou a banca.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo incentivo recebido, o qual foi indispensável para a finalização da pesquisa.

À luz da minha vida, minha filha Mayte, que sem saber é meu incentivo e por ela quero melhorar ainda mais para lhe dar o exemplo a ser seguido. E ao meu marido Marcelo Brasil, um companheiro amoroso, cúmplice e corajoso por enfrentar ao meu lado o distanciamento e as viagens necessárias, o grande amor da minha vida que escolheu estar ao meu lado nas dificuldades e que me faz feliz mais e mais a cada dia pelo enorme amor que demonstra, a ele minha imensa gratidão.

A Deus, por poder me manifestar hoje com a certeza que as dificuldades enfrentadas foram vivenciadas em prol de meu crescimento pessoal e o suporte necessário me foi dado pela grandeza do amor confiado à força superior.

RESUMO

O transporte fluvial é a principal forma de deslocamento das comunidades tradicionais na Amazônia, responsável pela qualidade de vida e sobrevivência dos ribeirinhos. A pesquisa teve como objetivo descrever as políticas públicas e a acessibilidade do transporte fluvial na Amazônia como responsáveis da qualidade de vida da população tradicional na Amazônia. A acessibilidade foi avaliada nos terminais fluviais de passageiros das cidades de Santarém e Oriximiná e a escolha foi feita pela representatividade da amostra com uso exclusivo do transporte pela população e por serem centros de escoamento de carga. As políticas públicas foram avaliadas por meio do posicionamento de políticos na criação da nova lei dos portos utilizando as notas taquigráficas. Foi observado que os terminais na Amazônia não possuem a acessibilidade prevista pelas normas nacionais definidas pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) e pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). As notas taquigráficas tiveram maiores posicionamentos na discussão na forma de licitar as áreas portuárias e o tempo de manutenção de contratos com enfoque maior nas áreas de transporte de cargas e a emenda responsável pela avaliação local na Amazônia com o intuito de gerar as futuras políticas públicas não teve posicionamento de parlamentar amazônico. Ao analisar a qualidade de vida abordando a infraestrutura e as políticas geradas ao usuário do transporte fluvial na Amazônia foi observado que há pouca acessibilidade e as políticas públicas no setor visam o transporte de cargas em detrimento dos usuários e tem pouca representatividade regional no embate político nacional, impactando negativamente a qualidade de vida do usuário do transporte fluvial na Amazônia. Contudo, há escassez de estudos do transporte fluvial, sendo necessário aumentar as pesquisas no setor para futuros planejamentos de políticas públicas que incentivem a acessibilidade na Amazônia.

Palavras-chave: Setor de Transportes. Qualidade de Vida. Acessibilidade. Transporte Hidroviário. Amazônia. Políticas Públicas de Transporte.

ABSTRACT

The river transport is the main form of displacement of traditional communities in the Amazon, and responsible for the quality of life and survival of riparian. The research aimed to describe how public policy and accessibility not carry river in the Amazon. The accessibility was assessed river Passenger Terminal In the cities of Santarém and Oriximiná and choose was made for the representativeness of the sample with exclusive transportation for population and they transport cargo. It was evaluated as Public Policy through the Political positioning in creation of new ports law using as shorthand notes. It was observed that the terminals in the Amazon not have an accessibility planned for national standards defined for the National Agency of Waterway Transportation (ANTAQ) and the Brazilian Association of Technical Standards (ABNT). As shorthand notes had largest placements in discussion as bid as areas port and contract maintenance time focusing greater cargo transportation areas and responsible amendment for the local assessment in the Amazon in order to generate as future Public Policy no had positioning parliamentary Amazon. By analyzing the quality of life addressing Infrastructure and how generated policies to river transport user Amazonian were observed there is little accessibility and how Public Policy in sector aim to transport cargo to the detriment of users and have little regional representation, not a national struggle political, negatively impacting the quality of life of inland waterway transport in the Amazon user, however no shortage of river transport studies, as research increase necessary being no paragraph sector future Public Policy planning that they encourage the accessibility in the Amazon.

Key words: Transportation Sector. Quality of Life. Accessibility. Water Transportation. Amazon. Public Policy of Transport.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Comparação dos dispositivos necessários de acessibilidade preconizados pela ABNT entre os terminais hidroviários de Oriximiná, Tapajós e porto de Santarém.....	121
Gráfico 2 - Distribuição de deputados presentes a votação da medida provisória 595 por Estado e Distrito Federal.....	145
Gráfico 3 - Posicionamento parlamentar sobre emendas portuárias.....	148
Gráfico 4 - Posicionamento parlamentar sobre emendas trabalhistas.	149
Gráfico 5 - Posicionamento parlamentar sobre emendas da ANTAQ e	152

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Comparação dos custos de diferentes tipos de transporte (US\$)	97
Quadro 2 - Transporte hidroviário de cargas e misto no Brasil	100
Quadro 3 - Comparação na avaliação de acessos de outros modais de transporte entre o terminal hidroviário de Oriximiná, o terminal hidroviário privativo de Tapajós em Santarém e o Porto de Santarém.	108
Quadro 4 - Comparação na área de acumulação pública entre os terminais hidroviários de Oriximiná, terminal hidroviário privativo de Tapajós, em Santarém, e Porto de Santarém.	115

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Tenda esquimó	33
Figura 2 - Iglus (<i>igloo</i>), abrigos construídos com neve pelos esquimós	33
Figura 3 - Parâmetros de eficiência energética, consumo de combustível e emissão por modal	98
Figura 4 - Demonstração das hidrovias e portos de carga e misto (passageiros e carga)	101

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 - Casa de palafita	34
Fotografia 2 - Vista de uma casa de palafita do caminho ao solo ou rio	34
Fotografia 3 - Casa flutuante feita com garrafa PET	35
Fotografia 4 - Casa flutuante feita com estrutura de alumínio	36
Fotografia 5 - Acesso a uma embarcação privada no terminal de Oriximiná (PA)	45
Fotografia 6 - Movimentação corporal na entrada de ocupantes em uma lancha com o mesmo nível de altura de uma superfície arenosa.....	46
Fotografia 7 - Movimentação corporal na entrada de ocupantes em uma lancha com o nível de altura mais baixo em relação à superfície plana de madeira	47
Fotografia 8 - Desempenho motor dos ocupantes dos diferentes tipos de embarcações.....	49
Fotografia 9 - Perda de parte do cabelo da entrevistada	80
Fotografia 10 - Área da retirada de material biológico para fazer a enxertia do couro cabeludo.....	81
Fotografia 11 - Camarote usado como enfermaria na embarcação de linha Santarém-Oriximiná-Santarém.....	82
Fotografia 12 - Banheiro do camarote de enfermaria.....	83
Fotografia 13 - Acesso improvisado a uma embarcação privada na área portuária de Oriximiná (PA).....	84
Fotografia 14 - Acesso de passageiros na área portuária de Santarém	85
Fotografia 15 - Acesso portuário à balsa que atrelava a embarcação em Santarém	86
Fotografia 16 - Acomodação em rede no navio de linha	88
Fotografia 17 - Acomodação em poltrona na lancha	89
Fotografia 18 - Vista lateral do rio do terminal hidroviário de Oriximiná	109
Fotografia 19 - Vista interna do segundo pavimento do terminal hidroviário de Oriximiná	109

Fotografia 20 - Vista interna do primeiro pavimento do terminal hidroviário de Oriximiná	110
Fotografia 21 - Vista da frente do terminal de passageiros Tapajós	110
Fotografia 22 - Vista lateral do terminal de passageiros Tapajós e da rua de acesso	111
Fotografia 23 - Vista da orla de Santarém até o local de embarque	111
Fotografia 24 - Área em frente ao terminal hidroviário privativo de Tapajós onde os veículos podem parar para o embarque e desembarque de passageiros.....	112
Fotografia 25 - Posto de polícia no terminal hidroviário de Oriximiná	114
Fotografia 26 - Área de acumulação pública no terminal hidroviário de Oriximiná ..	116
Fotografia 27 - Elevador de passageiros com mobilidade reduzida	117
Fotografia 28 - Restaurante desativado no terminal hidroviário de Oriximiná.	117
Fotografia 29 - Banheiro de uso público no terminal hidroviário de Oriximiná.....	118
Fotografia 30 - Carregamento de uma embarcação no terminal de Oriximiná.....	120
Fotografia 31 - Carregamento de uma embarcação no terminal de Santarém.....	120

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Brasil: vias economicamente navegadas.....99

Tabela 2 - Movimentação hidroviária na bacia Amazônica segundo as características de embarcações e seu quantitativo 103

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BIT	Banco de Informações e Mapas de Transportes
CDP	Companhia Docas do Pará
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CNCA	Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Confederação Nacional de Transporte
ENASA	Empresa de Navegação da Amazônia S.A.
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração de Política de Transporte
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
NBR	Norma Brasileira
OCDE	Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OGMO	Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário
OMS	Organização Mundial de Saúde
MP	Medida Provisória
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PHE	Plano Hidroviário Estratégico
PIL	Programa de Investimento em Logística
PNCV	Programa Nacional de Controle de Velocidade

PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNLT	Plano Nacional de Logística de Transporte
PNTH	Plano Nacional de Transporte Hidroviário
PRODEST	Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes
ProPass	Projeto de Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros
PORTOBRAS	Portos do Brasil S.A.
RADAM	Radar da Amazônia
SEP	Secretaria de Portos
SNAPP	Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará
SPNPH	Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas
SPNT	Secretaria de Política Nacional de Transportes
ST	Sistema de Transportes
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
STJ	Supremo Tribunal de Justiça
STI	Transporte Hidroviário Interior
TUP	Terminal de Uso Privado
WHOQOL	<i>World Health Organization Quality of Life</i>

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	18
2 OS USUÁRIOS DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS NA AMAZÔNIA.....	28
2.1 Os ribeirinhos: conceituação.....	28
2.2 O ribeirinho no uso de seu corpo como um instrumento de acessibilidade	39
3 AS CIDADES NA AMAZÔNIA.....	52
3.1 Ocupação na Amazônia pelos europeus.....	55
3.2 Urbanização na Amazônia.....	58
4 QUALIDADE DE VIDA DAS POPULAÇÕES TRADICIONAIS DA AMAZÔNIA X TRANSPORTE.....	67
4.1 Vivências da população amazônica e o transporte hidroviário.....	78
5 SISTEMAS DE TRANSPORTES.....	90
5.1 Sistema hidroviário.....	94
5.2 Embarcações, portos e terminais de passageiros.....	100
5.3 Avaliação dos terminais de passageiros e acesso a embarcação da área portuária de Santarém e Oriximiná.....	106
6 POLÍTICAS DE TRANSPORTE NA AMAZÔNIA.....	123
6.1 Políticas públicas no transporte.....	123
6.2 Políticas públicas e acessibilidade.....	131
6.3 Políticas públicas no transporte hidroviário X <i>lobby</i>	141
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	160
REFERÊNCIAS.....	166
ANEXOS.....	185
APÊNDICES.....	192

1 INTRODUÇÃO

A infraestrutura de transportes influencia a economia local, bem como está intimamente relacionada às disparidades regionais (ARAUJO, 2006; TOBIAS et al., 2011), pois a disponibilidade de infraestrutura de transporte é responsável pela mobilidade urbana, gerando facilidades ou dificuldades à sua população em desenvolver suas trocas/aquisições sociais, econômicas, políticas e culturais. O transporte tem sua importância no desenvolvimento socioeconômico e na qualidade de vida de quem o usufrui, sendo esse um dos fatores na relevância das políticas voltadas ao transporte.

Os países participantes da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) têm como objetivo a promoção de políticas de melhoria econômica e bem-estar social relativos ao transporte, e por meio de um relatório formulado para a melhoria na acessibilidade dos transportes. Assim, em 2004, introduziram uma legislação relacionada, especificamente, para tornar o transporte mais acessível, e não somente promover a integração social e eliminar a discriminação, como feito em outrora (CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS..., 2004). Porém no Brasil, a preocupação com a acessibilidade ainda não encontra a mesma repercussão que os países desenvolvidos se empenham em possuir, e quando focamos na Amazônia, a própria definição de acessibilidade nos transportes não é devidamente clara, ficando à margem de políticas públicas, escassas e ausentes, principalmente regionalmente, já que os investimentos no setor não o priorizam.

Porém, o relatório da OCDE lança opções para o estabelecimento de novas formas de planejar o transporte acessível visando uma transformação bem sucedida e sustentável das políticas de transporte e serviços, que são acessíveis não somente às pessoas com deficiência e idosos, mas também para a comunidade como um todo. Dentre estas, pontua a necessidade de: (1) Melhorar as práticas na acessibilidade no sistema de transporte nacional, local e regional; (2) Identificar e avaliar as barreiras à implementação - como as de natureza institucional, financeira ou política; (3) Propor formas de superação das barreiras de implementação, mais especificamente na capacidade dos governos nacionais facilitarem a acessibilidade (CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS..., 2004).

Observando o caso do Brasil, o Ministério dos Transportes, responsável pelo planejamento no setor de transportes, busca o desenvolvimento sustentável com metas socioeconômicas e ecológicas. De acordo com seus objetivos, suas decisões deveriam ser embasadas em análises abrangentes, que pudessem avaliar alternativas por meio de múltiplas interações e com constantes reavaliações de metas e objetivos, sendo necessária a constituição de base de dados compartilhada por usuários, provedores do Ministério do Transporte (MT) e instituições relacionadas com a manutenção e uso dessas informações, para a partir desse planejamento implantar as intervenções públicas e privadas no setor (BRASIL. Ministério dos Transportes, 2013).

A forma como o Ministério dos Transportes idealiza o planejamento de transporte no Brasil tem uma “essência” voltada para a participação social nas decisões das políticas a serem implementadas, porém as diferenças regionais são marcantes no país, devido à grande extensão e diversidade territorial, além da variação regional enorme quanto à utilização dos transportes dentro do país, gerando pouca ou nenhuma participação social no processo de decisão das políticas voltadas às regiões, principalmente na Amazônia. A confirmação é feita por possuir um território intensamente irrigado por grandes rios e por cursos d'água de variado tamanho e volume de vazão, com presença de grande extensão de vias navegáveis transformando o transporte hidroviário como o ponto de referência básico, mas que mesmo com essas características geográficas e culturais, ainda encontra pouco investimento no setor (DOMÍNGUEZ, 2003; MORAES, 2003; SANT'ANNA, 1998).

Outra influência para o investimento na rede de transporte hidroviário na Amazônia é a forma em que as cidades foram criadas a partir dos rios, com seus trapiches e portos. Trindade Júnior; Tavares (2008) descrevem a formação das cidades ao longo dos rios por meio de um processo histórico/geográfico vinculado à ocupação e à defesa territorial, iniciado pela Igreja Católica, com a criação de aldeamentos e a formação de paisagens características com uma rua principal paralela ao rio e a presença do trapiche ou porto, geralmente precários. Além disso, correlaciona a forte ligação afetiva da população ribeirinha com o rio, devido à presença de populações tradicionais e de origem local, o que demonstra a

valorização e a importância dos rios como indispensáveis, muito além de uma forma única de transporte.

Ravena e Acevedo Marin (2013) também demonstram a forma como foram criadas as cidades na Amazônia a partir dos rios, com uma colonização iniciada em vilas e se transformando em cidades por meio dos aldeamentos indígenas ao longo dos rios, que permitiam a troca e contato entre as aldeias a partir de suas margens. Os rios não somente têm relevância no transporte, mas também têm forte apelo sentimental para a população amazônica, sendo a acessibilidade uma necessidade social, cultural e econômica e os portos uma forma de aproximação, contato, troca e sobrevivência para os ribeirinhos.

Cañete e Oesselmann (2003) acreditam na possibilidade de coexistência sustentável dos portos dentro de um contexto social, cultural e econômico por meio da reintegração da população. Tentam explicar a dinâmica dos portos relacionando a formação deles a partir de estudos de Hoyle (1988) que caracterizam as mudanças e o desenvolvimento dos portos em cinco fases, sendo a primeira fase pautada em portos simples/primitivos ocorrida no início do século XIX, em que está conectada a estrutura das cidades, iniciada por fortificações e em seguida, habitações, comércios e escritórios administrativos sendo construídos à margem da água. Já na segunda metade do século XIX, a segunda fase dá-se com a expansão dos portos, devido ao início da industrialização, com a necessidade de aumentar as embarcações e o uso de vias fluviais mais profundas, fazendo diminuir as residências vizinhas. Com o avanço da industrialização e o fordismo, no começo do século XX surge a terceira fase, com portos mais mecanizados e um aumento na comercialização junto a eles. No pós-fordismo, entre 1960 e 1980, encontra-se a quarta fase, caracterizada por uma desindustrialização dos portos em que as habitações são retiradas das margens dos rios, os portos tradicionais perdem sua importância e seu espaço de comercialização e o tempo atracados em solo dos navios diminui consideravelmente devido à criação dos contêineres. E na última fase, a partir de 1980, surgem terminais mais modernos e a revitalização da margem e áreas de entorno.

No Brasil há uma grande quantidade de portos justificada pela imensa área navegável, visto que a costa marítima possui 8,5 mil quilômetros navegáveis

(BRASIL. Secretaria Especial de Portos, 2013). Já a bacia Amazônica contabiliza uma via navegável contínua de 5.085 quilômetros, mostrando a importância dos portos de navegação marítima e interior para o Brasil (DOMÍNGUEZ, 2003).

De acordo com a Secretaria Especial de Portos (SEP), o sistema portuário brasileiro é composto por 42 terminais de uso privativo, três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada e 34 portos públicos (marítimos e fluviais), com 16 deles sob administração dos governos estaduais e municipais por meio de concessão, sendo os portos fluviais e lacustres de competência do Ministério dos Transportes (BRASIL. Secretaria Especial de Portos, 2013). Porém, pouco é estudado a respeito dos diversos portos, atracadouros, trapiches, terminais fluviais e outros similares que se fazem necessários para a movimentação das comunidades tradicionais na Amazônia e que desempenham papel de intermediadores na maioria das atividades executadas pela população e por assim dizer, são responsáveis pela qualidade de vida e sobrevivência dos ribeirinhos.

Mostra-se assim a necessidade de algum tipo de marco regulatório em relação ao transporte nas hidrovias e portos, bem como a atuação mais forte das políticas públicas voltadas ao setor, já que é um serviço essencial à comunidade. A partir da nova lei dos portos, nº 12.815 de 2013, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ) inicia o papel importante de regulação do serviço e é responsável por assegurar à sociedade a adequada prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e hidroviária, garantindo condições de competitividade e harmonizando os interesses público e privado (ANTAQ, 2013). No entanto, na Amazônia, é muito difícil manter a fiscalização e regulação em torno dos acessos, devido à existência de muitas áreas portuárias e à inexistência de uma padronização a ser seguida, causando pouco impacto ao setor quando o investimento não é prioritário.

No Brasil e regionalmente, como o caso da Amazônia, a preocupação com as hidrovias e portos tem sido mais fortemente relacionada à exportação/importação de cargas (PENTEADO, 1973; IDESP, 1974; NAZARÉ, 1989, 2001). Os incentivos orçamentários e ações em busca de melhorias de infraestrutura para o transporte hidroviário têm maior enfoque no crescimento da participação na movimentação de cargas. Os indícios empíricos são confirmados pela descrição da navegação de

passageiros pelo Caderno de Transporte Hidroviário e Recursos Hídricos (2006), que relata a ausência de cumprimento das normas e exigências da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil por parte da frota regional, com apenas 40% da demanda de embarcações de passageiros e carga fracionada obedecendo a todos os requisitos de segurança na bacia amazônica, o que promove viagens em condições precárias de segurança e conforto, muito comumente por se tratar de população de baixa renda e com importantes problemas sociais.

A pesquisa feita pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) com o transporte coletivo aquaviário corrobora com a descrição de precariedade na movimentação de passageiros. Esta instituição fez visitas a portos, ancoradouros, terminais e demais pontos de embarque e desembarque de passageiros com o intuito de adequar normas de acessibilidade a esse setor, e teve a conclusão de que há grande informalidade no transporte, muitas construções são artesanais e os terminais são totalmente improvisados e praticamente inacessíveis a qualquer pessoa (INMETRO, 2013).

Soma-se a isso o relatório de gestão do exercício de 2012 da Companhia das Docas do Pará, em que foi observada a participação do usuário/passageiro que deram sugestões da necessidade de um terminal hidroviário em Belém, que tenha condições físicas para atender o fluxo intenso de passageiros; com entrada e saída independentes e espaço suficiente para que seus usuários tenham fácil circulação ao transitarem com suas bagagens, estendendo esse projeto para os demais portos de Belém e do Brasil e também é abordado o interesse dos passageiros em opinar e contribuir dando sugestões no terminal de passageiros por meio de caixa de sugestões (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ, 2012). E como mais recente publicação, a ANTAQ, em parceria com a Universidade Federal do Pará, caracterizou a oferta e demanda do transporte fluvial de passageiros na Amazônia constatando um baixo padrão de atendimento global aos usuários do serviço nos terminais dos estados do Pará, do Amazonas, do Amapá e de Rondônia (ANTAQ, 2013).

De acordo com o exposto, muitas coisas vêm mudando ao longo dos anos, até a própria demonstração do usuário em participar das mudanças ocorridas nos terminais de passageiros, mas ainda falta muito a ser definido por meio de metas,

buscando a qualidade ao usuário/passageiro. Porém, a população amazônica ainda tem muitas restrições quanto à acessibilidade, já que possui necessidades específicas e utiliza, principalmente, os meios de transporte fluviais para as mais diversas necessidades (trabalho, lazer, tratamento de saúde e outros) (SILVA, 2008). E como para se ter acesso, é necessário ter mobilidade, e requer transporte, as políticas desse setor influenciam diretamente a acessibilidade e qualidade de vida amazônica.

A lei dos portos, sancionada em 2013, tem como objetivo aumentar a competitividade e o desenvolvimento do país, além de ter vários enfoques relacionados à modernização e expansão portuária. Entretanto, a especificação e a forma que essa medida será regulamentada não fica clara, principalmente quando considerada a Amazônia e a utilização dos terminais fluviais por populações tradicionais.

As crenças e os valores por meio dos quais as populações tradicionais da Amazônia interagem com os rios não foram completamente contemplados nas regulamentações exigidas nas edificações portuárias, pois ignoram as peculiaridades dos ribeirinhos. As construções portuárias voltadas aos usuários geram ajustes corporais, como uma grande necessidade de possuir equilíbrio, coordenação, destreza, força e aptidão física para vencer as barreiras impostas ao acesso às embarcações e dentro das embarcações. Como mostrado por Silveira e Bassalo (2012), as características específicas da população amazônica na descrição das “performances corporais” dos usuários do porto do açaí e do acesso fluvial à ilha do Maracujá, em Belém (PA), os autores apontam como o equilíbrio corporal é gerado em função da necessidade de acessar os barcos, os portos, as pontes, as passarelas estreitas e os finos troncos de madeira que balançam e possuem tábuas soltas e apodrecidas, fazendo o corpo balançar. Relatam ainda como um “saber corporal” gerado por meio dessas experiências instáveis pelas práticas corporais culturais está relacionado ao espaço amazônico. Há grandes discrepâncias nos acessos às embarcações e nos terminais, o que torna o equilíbrio corporal um fator fundamental no deslocamento via fluvial na Amazônia, visto que o corpo do usuário é o responsável pela adaptação das mais diversas modificações ao longo dos percursos.

A qualidade no uso dos serviços dos terminais de passageiros na Amazônia, incluindo a acessibilidade como uma forma facilitadora de transpor obstáculos, tem impacto direto na qualidade de vida das populações tradicionais, fato demonstrado, inclusive, pela Organização Mundial de Saúde (OMS), que relaciona a qualidade de vida e a manutenção da saúde considerando a variabilidade cultural dentro de diferentes populações e países. A qualidade de vida, de acordo com a definição da OMS é a “percepção individual no contexto do sistema cultural e de valores em que vive e se relaciona dentro de seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”, e é delimitado por meio da saúde física do indivíduo, do estado psicológico, do nível de independência, nas relações sociais, crenças e seu relacionamento com o aspecto ambiental (WHOQOL, 1997).

A qualidade de vida permeia múltiplos aspectos, envolvendo questões sociais, de saúde e econômicas, além de aspectos filosóficos que valorizam a percepção individual (boa ou ruim) (ALMEIDA; GUTIERREZ; MARQUES, 2012). Gomez e Minayo (2012) acrescentam uma abordagem ecossistêmica ao conceito de qualidade de vida que é avaliado qualitativamente a partir de uma perspectiva que une o sentimento de bem-estar, os meios e a disponibilidade para alcançar esse bem-estar a partir do meio em que se vive.

O bem-estar ou a qualidade de vida da população amazônica, avaliado a partir da qualidade de acesso ao transporte hidroviário, pode ser feito dentro de vários enfoques. Portanto, avaliando a qualidade dos terminais de transporte hidroviários que os ribeirinhos usufruem, pode-se apontar uma das formas de estabelecer a mobilidade necessária para as trocas econômicas, políticas, sociais e culturais. E o interesse na pesquisa ocorreu devido ao questionamento e à observação em relação à movimentação dos deficientes físicos na Amazônia, e o quanto difícil seria para um cadeirante cruzar as barreiras arquitetônicas para fazer uso de seu direito civil que é de livre acesso. E como acesso tem relação direta com mobilidade, o mesmo estaria impedido de exercer seu direito de ir e vir, foi observado assim a pouca ou ausente preocupação em facilitar o acesso para qualquer usuário do sistema de transporte fluvial na Amazônia. Quando se dá um enfoque mais abrangente às principais vias de comunicação intermunicipais e inter-regionais locais, sendo o rio o maior promotor de acesso, constata-se empiricamente

o total descaso das instituições de gerar um acesso facilitado aos atores envolvidos no sistema, ficando a cargo do famoso “jeitinho brasileiro” em promover o acesso a transporte nas hidrovias, com terminais de passageiros sem fiscalizações, regulações e políticas públicas, incapazes de atender a demanda populacional.

E como na Amazônia a interação ambiental, as relações sociais e o nível de independência surgem mediante a utilização dos rios, fica notória a relação direta e indispensável para a saúde e qualidade de vida das populações tradicionais com os terminais de passageiros que são organizados por meio de políticas públicas destinadas ao setor. Assim, diante deste contexto, a pergunta que orientou esta tese foi: Como a qualidade de vida de comunidades tradicionais que utilizam o transporte fluvial na Amazônia é tratada na acessibilidade de terminais hidroviários de passageiros e pelas políticas públicas?

Como objetivo geral, a pesquisa se propôs a descrever as políticas públicas e a acessibilidade do transporte fluvial na Amazônia como responsáveis pela qualidade de vida da população tradicional na Amazônia. Como objetivos específicos foi proposto avaliar a acessibilidade aos terminais hidroviários de Santarém e Oriximiná; identificar a acessibilidade e a qualidade de vida dos usuários do transporte hidroviário na Amazônia; e descrever as políticas públicas usadas no setor hidroviário local por meio de dados secundários.

A metodologia utilizada para a realização da pesquisa foi a análise de dados secundários e a pesquisa de campo. Os dados secundários foram utilizados para descrever e conhecer o objeto de estudo e mensurar a atuação de políticas públicas direcionadas a este. A pesquisa de campo teve como objetivo avaliar como o principal envolvido no objeto de pesquisa está inserido no contexto geográfico, econômico, cultural e político, já que Barros e Lehfeld (2013, p. 75) relatam que “o investigador na pesquisa de campo assume o papel de observador e explorador, coletando e diretamente os dados no local (campo) em que se deram ou surgiram os fenômenos”. Esses dados foram posteriormente examinados e analisados. Como a pesquisa buscou analisar a qualidade de vida da população amazônica por meio de avaliação da acessibilidade existente nos terminais hidroviários de passageiros e das políticas públicas geradas a partir das decisões com a nova lei dos portos para o transporte, foi usada a pesquisa de campo no transporte hidroviário entre as cidades

de Oriximiná e Santarém. A escolha é justificada pelo percurso entre essas cidades ser exclusivo pelos rios, e as duas cidades têm grande importância econômica, política e cultural, sendo o transporte hidroviário indispensável à mobilidade regional. A utilização da amostra de dois terminais foi feita pela representatividade do baixo Amazonas no transporte de cargas feito por grandes empresas de transporte de grãos no local e o uso exclusivo de embarcações para o deslocamento entre as regiões investigadas, como uma realidade comum na Amazônia, além da cidade de Santarém ser a intermediária entre muitos outros locais e ainda assim possuir uma infraestrutura deficitária na acessibilidade ao transporte hidroviário de passageiros. Assim, foram escolhidos os terminais hidroviários de passageiros em Oriximiná e em Santarém, sendo que em Santarém o embarque para Oriximiná pode ser feito em dois terminais diferentes, o terminal Tapajós e a área portuária de Santarém.

Essa metodologia incluiu as entrevistas abertas e a observação do examinador dos terminais com questionário avaliativo proposto pela ANTAQ (2013) e pela ABNT (2012). Segundo Fachin (2003, p. 35), “o método observacional fundamenta-se em procedimentos de natureza sensorial, como produto do processo em que se empenha o pesquisador no mundo dos fenômenos empíricos”. Os registros de conversas e arquivo fotográfico da região e dos terminais serviram à pesquisa. Os questionários de observação (Anexos A e B) avaliaram a acessibilidade de espera e de transferência do solo ao meio de circulação, no caso, o barco ou a lancha e são descritos na análise dos dados. As entrevistas (Apêndice A) foram abertas, deixando os entrevistados se manifestarem a partir de suas experiências a respeito do transporte, em que contaram suas vivências pessoais e foram resumidas na pesquisa.

Resumidamente, a metodologia usada na pesquisa envolveu quatro etapas. A primeira foi o levantamento bibliográfico relacionado com o tema e seleção da literatura utilizada na pesquisa com objetivo de construir um arcabouço teórico com ênfase na caracterização das comunidades tradicionais que utilizam o transporte hidroviário; a formação das cidades na Amazônia como impulsionadoras da necessidade do setor; a caracterização da qualidade de vida das populações por meio de suas vivências; a descrição dos sistemas de transporte e as políticas de transporte na Amazônia. Os autores utilizados para a caracterização das

comunidades tradicionais foram Bourdieu (2011), Mauss (1979), Castro (1997), Diegues (1997), Acevedo Marin e Castro (1998), Diegues e Arruda (2001), Furtado (2009) Leroi-Gourhan (1977). O arcabouço teórico para descrever a formação das cidades na Amazônia teve o apoio de autores como Loureiro (1992), Benchimol (1992), Acevedo Marin e Castro (1997), Diegues (2000), Castro (1997), Trindade-Júnior (2012), Lopes e Coelho (2003), Maniçoba (2006) e Costa (1992). Os sistemas de transporte e as políticas de transporte contaram com o uso de pensamentos de Vasconcellos (2000, 2001), Gomide (2006), Tobias (2005), Keedi (2007), Gondim (2001), Nazaré (2001), ANTAQ (2013) e Mancuso (2004).

A segunda etapa consistiu na pesquisa de campo. Foram feitas três visitas às cidades de Santarém e Oriximiná, cada uma com duração aproximada de uma semana. A primeira visita foi de observação para a escolha de objeto de estudo; na segunda foram feitas as primeiras entrevistas, imagens fotográficas e observações; e na terceira viagem, foram finalizadas as entrevistas, análises dos terminais e as fotografias. A terceira etapa da pesquisa foi o levantamento, armazenamento, análise e composição de notas taquigráficas na aprovação da nova lei dos portos e suas repercussões políticas geradas. A última etapa da pesquisa foi a análise dos dados coletados, à luz do arcabouço teórico apresentado, com a interpretação e discussão. Nesta etapa foi testada a hipótese do transporte na Amazônia ser responsável pela qualidade de vida da população local. A pesquisa não envolveu quaisquer riscos aos participantes.

O trabalho está dividido em sete capítulos. A primeira parte da tese consiste na introdução; o segundo capítulo contempla os usuários dos terminais de passageiros; o terceiro capítulo analisa como surgiram as cidades na Amazônia; o quarto aponta a descrição da qualidade de vida nas populações amazônicas relacionando com o transporte; no quinto capítulo são descritos os sistemas de transporte, com enfoque no hidroviário; no sexto capítulo, são abordadas as políticas públicas de transporte na Amazônia e como os *lobbies* políticos influenciam as decisões políticas e a tese é finalizada com as considerações finais e as referências bibliográficas.

2 OS USUÁRIOS DOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS NA AMAZÔNIA

2.1 Os ribeirinhos: conceituação

Na Amazônia se utiliza a denominação de ribeirinhos para as populações tradicionais que usufruem dos rios como principal fonte de acesso e trocas, porém essa descrição é muito simplificada e não condiz com a magnitude desse grupo social composto de muitas particularidades. A explicação da especificidade de “denominações” para grupos específicos já vem sendo discutida por antropólogos e sociólogos há muitos anos. E considerando as características específicas dessa população nos terminais de passageiros na Amazônia é necessário a sua identificação cultural, regional e particular.

Ao serem considerados os espaços sociais, espaços simbólicos ou de classes sociais como um mecanismo de correlação entre sociedades, Bourdieu (2011) relacionou a necessidade de aprofundamento nas particularidades da realidade empírica e histórica situada e datada, atribuindo prioridade às particularidades de histórias coletivas diferentes, e indicando as diferenças reais que separam tanto as estruturas quanto as disposições (o *habitus*) para poder investigar e inferir a respeito de um grupo específico. Assim, o conhecimento e a delimitação em grupos sociais são necessários.

Existem muitas descrições sobre as sociedades, os grupos sociais e as civilizações, mas com muitos pontos em comum. É abordada a seguir uma conceituação, a partir de Mauss (1979), que escreveu sobre as “Civilizações: com seus elementos e formas” e apontou que a maioria de autores relacionam as civilizações ao encadeamento cronológico e geográfico das sociedades, mas se utiliza do autor Adolf Bastian como o responsável pela descrição mais utilizada pelos cientistas, cujos três princípios contemplam a ideia elementar, o setor geográfico e a migração. A ideia elementar se caracteriza pelo traço cultural existente entre os grupos que têm um espírito coletivo e dividem os mesmos anseios; o setor geográfico contempla as semelhanças de fatos, por línguas irmãs; e a migração é a transformação e absorção de elementos por mistura de povos. O autor diferenciou os fenômenos de civilização dos fenômenos sociais, em que afirma que os

fenômenos de civilização são, por definição, fenômenos sociais sendo específicos de uma sociedade e responsáveis pela sua individualização e isolamento, porém os fenômenos sociais devem ser estudados à parte para não se cometer erros, pois todos têm uma característica importante, a de serem comuns a uma parte da sociedade e inclusos em sua história definindo assim os fenômenos de civilização.

Lakatos (1997) corrobora ao definir que sem os grupos sociais não seria possível compreender a evolução da sociedade e que são unidades fundamentais e elementares formadas a partir da coletividade de pessoas que desempenham papéis recíprocos, segundo determinadas normas, interesses e valores sociais visando o mesmo objetivo, porém as características desses grupos compreendem a identificação por seus membros e pelos de fora, a estrutura social, papéis individuais, relações recíprocas, normas comportamentais, interesse e valores comuns, finalidade social e permanência. Somam-se as influências sobre os indivíduos dentro de um mesmo grupo que determinam atitudes, formam opiniões, fornecem um “meio” de conhecer a realidade, e ajudam a formar uma perspectiva de vida. As influências citadas acima pelo autor entre os participantes poderiam ser justificadas pelo poder simbólico descrito por Bourdieu (2012) que faz agrupar pessoas em um mesmo grupo social.

Ao inferir sobre os fenômenos sociais e avaliar os dialetos, a constituição, o costume religioso ou estético e a moda, pode-se concluir a existência de uma força simbólica na delimitação da sociedade e de grupos. Faz-se uma analogia ao poder simbólico, em que Bourdieu (2012) descreve sistemas simbólicos como instrumentos de conhecimento e de comunicação, estruturando o sentido imediato do mundo ao atribuir as relações sociais e é capaz de diferenciar os próprios grupos dentro de um universo. O poder simbólico que norteia a forma de se posicionar no grupo a que o indivíduo pertence, e esse simbolismo são os fenômenos sociais que delimitam uma sociedade ou civilização.

Como os fenômenos sociais que imprimem características únicas a uma determinada sociedade, muitas vezes são encontrados a partir das características citadas com os dialetos, a constituição, o costume religioso ou estético, e a moda; enquanto os “fenômenos de civilização” são gerados a partir de fenômenos sociais com características de similaridade a um número maior ou menor da sociedade e a

um passado mais ou menos distante dessas sociedades, que podem ser divididos conforme o tempo e o lugar e se transmitem de grupo a grupo, de geração a geração e são conceituados como: “aqueles fenômenos sociais comuns a várias sociedades mais ou menos próximas” (MAUSS, 1979, p. 186).

Mauss (1979, p. 186-187) propõe como definição de civilização:

É um conjunto suficientemente grande e numeroso de fenômenos de civilização, os quais devem ser suficientemente importantes, tanto pela quantidade como pela qualidade; é também um conjunto bastante vasto de sociedades que os apresentam; em outras palavras: um conjunto suficientemente grande e suficientemente característico para que possa significar, evocar uma família de sociedade.

A civilização descrita por Durkheim e Mauss (2013) aponta a existência de sistemas complexos e solidários, localizáveis no tempo e no espaço e constituídos de uma espécie de meio ambiente moral por meio da atuação de suas particularidades e de organismos sociais dominando a vida coletiva de cada povo, em resumo, é responsável por exprimir uma vida coletiva de um gênero especial. Um dos exemplos apontados é a linguística, que agrupa as sociedades em famílias de povos que estão ou estiveram em relação com os outros ou que saíram de uma mesma origem refletindo nas instituições geradas por elas. Roué (1997) aponta o valor simbólico da língua para uma sociedade como responsável por determinar seu próprio caráter perceptual, com uma grande riqueza e complexidade de vocabulário. Ao utilizar o mesmo exemplo de linguística na identificação de uma sociedade, as populações tradicionais na Amazônia ou os ribeirinhos, denominam de forma única e específica seus materiais de uso comum, como a nomeação de embarcações pequenas que variam pelo tamanho, pelo material com que são feitos, o uso e a força do motor, como “rabetá”, “catraia”, “pô-pô-pô” e outras que encontram um significado aos que deles utilizam. Este fato é confirmado por Castro (1997), que relata que os sistemas classificatórios das populações tradicionais são obtidos pelo vocabulário e termos usados na vivência e na adaptação aos ecossistemas.

As trocas sociais geradas pelos dialetos também ocorrem a partir de costumes. A formação de instituições e costume religiosos peculiares ao local e de origem comum, perpassada ao longo dos tempos, também aparece como uma

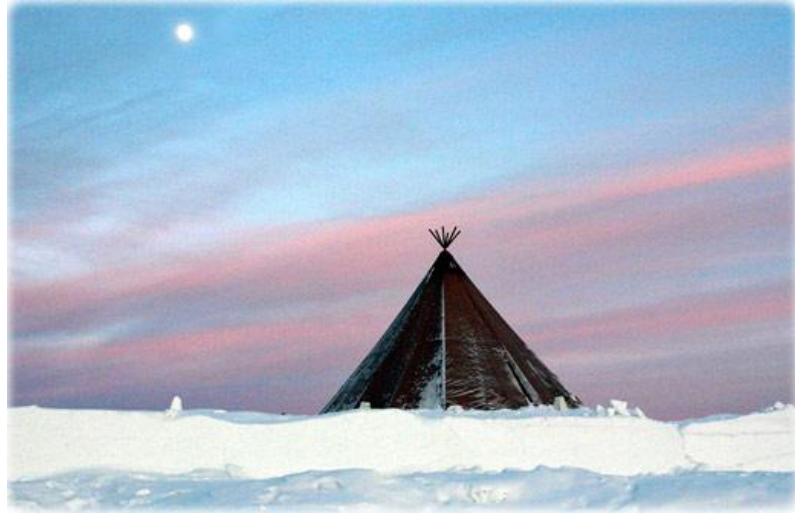
característica dos ribeirinhos que os transforma em grupo. Como exemplo, a figura do padre, ou hoje também do pastor, como o dono do conhecimento e da instrução para as tomadas de decisões; assim como a aproximação social e o lazer que ocorrem em festejos religiosos e por meio das “conversas” na frente do rio. Os mirantes, os cais, os trapiches e as praças sempre margeados pelos rios, podendo ter também outras denominações, funcionam como um ponto central de encontro para os ribeirinhos que a partir desse local desenvolvem suas trocas impulsionadas por costumes perpassados por gerações.

Com isso, pode-se abordar os grupos ou classes sociais no espaço social a partir de uma distribuição dos grupos em função de sua diferenciação de capital econômico e o capital cultural. Cada espaço social de posições corresponderia a uma classe vinculada por afinidade de estilos, ou seja, de gostos (*habitus*) produzidos por condicionamentos sociais com valores simbólicos. É apontado que a proximidade no espaço social é o que agrupa a sociedade em classes sociais gerando as práticas culturais, de consumo, de opiniões políticas etc.; e está organizada em três dimensões fundamentais distribuídas pelo volume global de capital, a estrutura desse capital e com a evolução desse capital (BOURDIEU, 2011). Dividindo a população que vive na Amazônia, pode-se, de forma comparativa, distribuí-la em um espaço social específico para os ribeirinhos quando comparada aos moradores amazônicos das grandes metrópoles, pois possuem *habitus*, capital econômico e cultural diferenciados, ou seja, a divisão por categorias sociais de percepção, princípios de visão e de divisão, diferenças nas práticas, nos bens possuídos e nas opiniões expressas. Diegues (1997), ao escrever a forma de utilização da Amazônia, diferencia as populações por meio de seus interesses e saberes, em que classifica as populações em urbano-industriais e tradicionais a partir do uso da terra, na qual a população tradicional a utiliza de forma coletiva como um direito sagrado onde viveram seus antepassados que lhes fornece os meios de subsistência, os meios de trabalho e produção e os meios de produzir os aspectos materiais das relações sociais, enquanto as populações urbano-industriais compreendem o uso da terra como privado, os dividindo assim em dois grupos diversos.

Porém, mesmo a categorização em grupos deve ser cuidadosamente descrita. Popper (2013) descreve como enunciados “específicos” ou “singulares” os que dizem respeito apenas a certas regiões finitas do espaço e do tempo e diferencia os conceitos universais e individuais, em que os enunciados singulares da ciência aparecem, frequentemente, em coordenadas espaço-temporais podendo ser conceitos de classes, enquanto os enunciados universais remetem ao todo. Dentro da abordagem de Popper, os ribeirinhos se inserem num enunciado específico ou singular, já que se categorizam num padrão específico e único dentro de uma coordenada espaço-temporal, incluindo assim, as características sazonais de organização.

Um exemplo prático que pode ser usado comparativamente aos ribeirinhos, guardando suas devidas proporções, foi a descrição das variações sazonais das sociedades esquimós feita por Mauss (2003), que aponta como um campo de estudo privilegiado já que além de ser uma população geograficamente determinada, sofre ao longo do ano grandes modificações conforme as estações, modificando a maneira como os homens se agrupam, a forma de suas casas, a natureza de suas instituições e aponta que afeta os diferentes modos de atividades coletivas. Assim como os esquimós, os ribeirinhos são essencialmente um povo que vive à margem d'água, e para ambos, a forma de interação com sua moradia se modifica sazonalmente de acordo com a cultura local e as necessidades sazonais. Para os esquimós, a habitação no verão é feita em uma construção mais simples composta de varas em formato de cone que não comporta divisórias para isolar a família de seus eventuais hóspedes, dormindo todos em um mesmo ambiente, chamada de tenda, como observada na Figura 1, enquanto que a habitação no inverno é chamada de casa e possui três elementos essenciais; um corredor que começa no exterior e vem desembocar no interior por uma entrada subterrânea; um banco com lugares para lâmpadas e divisórias que determinam o compartilhamento de ambiente, muito conhecido como iglu. Essas diferenças habitacionais ocorreram por meio de um desenvolvimento histórico provavelmente muito longo e de migrações de extraordinária amplitude, como observado na Figura 2.

Figura 1 - Tenda esquimó.



Fonte: Guia Geográfico Ártico.

Figura 2 - Iglus (*igloo*), abrigos construídos com neve pelos esquimós.



Fonte: Guia Geográfico Ártico.

Porém, para o ribeirinho, a sazonalidade ocorre com a cheia e a seca do rio, modificando as habitações das pessoas que vivem nas proximidades dos rios em que o volume e a altura das águas se modificam. Resumidamente, as habitações podem se localizar em terrenos que não são alagados com o aumento de volume de água e assim não “invade” o limite da casa, sendo denominada pela população local como casas em “terra firme”, esses são os terrenos que abrigam os animais que são transportados com a cheia. Porém, as casas localizadas em terrenos que são

submersos durante a cheia, são feitas de “palafitas”, ou seja, casas em cima de estruturas de madeira sem tocar o chão, e o acesso aos rios ou ao solo, quando em época de seca, é feito por escadas ou terminais flutuantes privados, como observado nas Fotografias 1 e 2.

Fotografia 1 - Casa de palafita.



Fonte: Autora (2014).

Fotografia 2 - Vista de uma casa de palafita do caminho ao solo ou rio.



Fonte: Autora (2014).

Existem também algumas casas flutuantes que são usadas quando a altura da água excede o limite esperado, a flutuabilidade é feita por estruturas hermeticamente fechadas com ar dentro que são colocadas por baixo do chão de madeira das casas e podem ter grande variedade de materiais e formatos, porém na maioria das vezes reutilizam-se garrafas plásticas em casas ou terminais flutuantes menores como observado na Fotografia 3 que mostra um flutuante como terminal de embarque e desembarque de embarcações. Contudo, podem possuir estruturas diferenciadas, como na Fotografia 4 que mostra dois tubos de alumínio apoiando a casa. Essas casas flutuantes podem ser deslocadas ao longo dos rios, podendo ser recolocada em um local de “terra firme” e servem como terminais de embarque e desembarque, comprovando sustentabilidade por meio de conhecimentos acumulados que perpassam as gerações nas escolhas feitas pelos ribeirinhos. Acevedo Marin e Castro (1998) contribuem ao descrever as relações socioambientais de comunidades ribeirinhas:

A ordem da natureza é interpretada seguramente sem o rigor de um conhecimento produzido pela ciência, mas gerador de um saber prático eficiente em relação ao seu modo de produzir e viver. (ACEVEDO MARIN; CASTRO, 1998, p. 169).

Fotografia 3 - Casa flutuante feita com garrafa PET.



Fonte: Autora (2014).

Fotografia 4 - Casa flutuante feita com estrutura de alumínio.



Fonte: Autora (2014).

Além de modificar a forma de habitação, a sazonalidade, descrita a partir das águas, também contribui nas variadas atividades produtivas agro-extrativista. Scherer (2004) descreve os modos de vida dos ribeirinhos a partir de dois ecossistemas, as terras de várzeas, sujeitas a inundações nas cheias e as terras firmes, que não inundam com as mudanças sazonais e servem de apoio. Assim estes são chamados de povos das águas, por viverem em função das mudanças sazonais que regulam suas atividades; viverem em pequenas comunidades próximas aos rios em casas de palafita; usarem a terra para a agricultura familiar e o extrativismo de produtos regionais e o rio como principal fonte proteica, no entanto, o excedente é vendido e compra-se carne bovina.

Ao estudarem a população negra nas margens do rio Trombetas, Acevedo Marin e Castro (1998) descreveram as atividades produtivas e sua maneira de realizá-las a partir de uma divisão entre verão e inverno, equivalente respectivamente à “seca” e “cheia” dos rios. No inverno aumenta a coleta da castanha e a caça é priorizada por estar mais gorda, enquanto que na época do verão, o trabalho na roça é intensificado e o peixe é mais consumido. As autoras também relacionaram a sazonalidade a partir do volume d’água com as manifestações sociais, capaz de promover a organização do calendário anual de

festas e religiosidades, de manifestações políticas, de maior ou menor integração nas relações familiares.

Paiola e Tomanik (2002) apontam, por meio de suas entrevistas com pescadores, que as populações tradicionais se identificam não só pelas características descritas por Diegues (1996) como, por exemplo, apego ao estilo livre de vida, dependência e conhecimento aprofundado em relação aos ciclos naturais, importância dada à unidade familiar, reduzida acumulação de capital, utilização de tecnologias simples e fraco poder político, mas também por serem descendentes e herdeiros de população e cultura tradicionais.

Não se deve esquecer que mesmo dentro do conceito de populações tradicionais encontramos as particularidades de etnias, costumes, manejo da terra e do rio e outras formas de interação com o ambiente. No entanto, a tradição indígena por meio de técnicas e estratégias de manejo foi a primeira fonte cultural das populações tradicionais e originou a descoberta de alimentos e matérias-primas importantes usados ainda hoje por todos, como a batata, a mandioca, o milho, a borracha, o guaraná etc., o que demonstra que os índios são responsáveis pelo saber primitivo na América, porém ainda não muito valorizado pela população urbano-industrial (LIMA; PEREIRA, 2007).

Diegues e Arruda (2001) consideram as populações tradicionais como indígena e não indígena, porém algumas não indígenas (caiçara, ribeirinho amazônico, sertanejo) receberam forte influência indígena observada na herança dos termos regionais e nas tecnologias patrimoniais de preparação de alimento, cerâmica e técnicas de construção de instrumentos de caça e pesca. As populações tradicionais não indígenas foram ordenadas de acordo com “áreas culturais”, diferenciando-as em: açorianos, babuaçeiros, caboclos/ribeirinhos amazônicos, caiçaras, caipiras/sitiantes, campeiros (pastoreio), jangadeiro, pantaneiro, pescadores artesanais, praieiros, quilombolas, sertanejos/vaqueiros e varjeiros (ribeirinhos não amazônicos).

A definição de populações tradicionais não indígenas da Amazônia é caracterizada pelas atividades extrativistas aquáticas ou florestais terrestres. O caboclo/ribeirinho amazônico é extrativista, mas vive da pesca nas várzeas e nas beiras de igarapés, igapós, lagos e rios e sua vida é regulada pelos ciclos da água

modificando as atividades de extrativismo vegetal, agricultura e pesca. O modo de produção agrícola é familiar, vendendo o excedente e trocando com os vizinhos; se utilizam de seus conhecimentos sobre a várzea na colheita de produtos alimentícios, como mandioca, frutas e ervas medicinais; na floresta extraem o látex e a castanha-do-pará; criam pequenos animais domésticos e possuem poucas cabeças de gado; moram em casas de madeira construídas em palafita; a pesca é importante fonte de proteína e renda; e a crença em diversos seres sobrenaturais tem influência sobre a caça e a pesca (DIEGUES; ARRUDA, 2001).

A diferenciação da forma de interagir com o meio é então um dos meios de identificar os ribeirinhos que são um dos atores amazônicos inclusos no grupo de populações tradicionais. Para isso, começaram os estudos dos saberes da natureza das populações locais ou indígenas a partir de 1970, na perspectiva de valorizar esses saberes para gerir recursos naturais, com enfoque na preservação do ecossistema e biodiversidades, reconhecendo na esfera científica e política o direito do povo de dispor deles mesmos (CASTRO, 1997; DIEGUES, 1997; PAIOLA; TOMANIK, 2002; ROUÉ, 1997). Diegues acrescenta que a exploração dos recursos naturais pelas populações tradicionais ocorre mediante as relações sociais, suas racionalidades intencionais, seus objetivos de produção material e social por meio de representações simbólicas.

Furtado (2009) aponta a necessidade de valorização do ser humano em sua diversidade sociocultural e adaptativa e seu trabalho tem enfoque na relação dos pescadores com os rios que envolvem valores, concepções, interesses e objetivos sobre os patrimônios naturais carregados de significado, pois além de ser fonte de alimento e provisão de água, têm os significados que extrapolam a natureza material e quase sempre é invisível ao senso comum. E exemplifica ao descrever a crença da “cobra grande”, habitando as margens dos lagos do Médio Amazonas, que persegue quem encontra nos dias que vem à superfície, dando os sinais pela natureza como dias de lua cheia e com estrondos de pássaros e animais, sendo uma vivência o fato de não pescar nesses dias como forma de resguardar suas vidas, fazendo do mito uma prática de atitudes do cotidiano da vida.

Diegues (1997) relata que em sociedades primitivas e tradicionais existe uma simbiose entre o ser humano e a natureza, marcada por mitos ancestrais e

religiosos, sendo necessário analisar o sistema de representações que o grupo e os indivíduos fazem de seu ambiente e que exercem com a natureza as três funções do conhecimento pela representação, organização e legitimação nas relações entre si e entre a natureza. Diegues (2000) propõe o reconhecimento da existência de um conhecimento das populações tradicionais, igualmente racional ao conhecimento científico da ciência moderna, capaz de compreender e conservar a biodiversidade por meio do manejo sustentável.

O saber técnico-científico não pode “desqualificar e desvalorizar todos os outros saberes e práticas”, haja vista que os grupos humanos, ao desempenharem suas atividades produtivas misturam formas materiais e simbólicas por meio de aspectos visíveis e invisíveis, bem como as populações tradicionais que reúnem os elementos técnicos com o simbólico, por intermédio do mágico e dos rituais (CASTRO, 1997).

Para as populações tradicionais na Amazônia, o rio sempre é o gerador das relações sociais, seja por saberes tradicionais, por manejo, por contato e troca, entre outros, o que demonstra a necessidade indispensável da facilitação de acesso aos rios.

2.2 O ribeirinho no uso de seu corpo como um instrumento de acessibilidade

Como explanado na descrição dos ribeirinhos, os rios na Amazônia são responsáveis pelas relações sociais, culturais e ambientais das populações tradicionais locais, porém é importante delimitar como o indivíduo, por meio de sua corporeidade, faz uso dessa interface com os rios.

O comportamento gestual corporal vem sendo estudado ao longo dos anos e, inicialmente, foi descrito por Darwin como uma aptidão hereditária. Anos depois, Wundt descreveu como a manifestação das emoções delimitam comportamentos corporais, enquanto Birdwhistell delimitou a partir da intensidade, amplitude e rapidez a “qualidade” desses movimentos, porém todos os primeiros autores que descreveram os movimentos e gestuais corporais convergiram na afirmativa de serem exclusivamente naturalistas (GUIRAUD, 2001).

No entanto, o corpo é uma forma perceptível de todas as manifestações humanas, possui uma linguagem física que se expressa socialmente e identifica a identidade pessoal e social por meio da forma em que se comporta, podendo ser via vestuário, maquiagem, marcas características de um grupo como o tipo escolhido de barba, bigode e penteado (BOURDIEU, 1977) e também na forma de desempenhar um ato comum que o individualiza como um grupo, exemplificado no ritmo diferente de execução na marcha de britânicos e franceses (MAUSS, 2003). O gestual do corpo pode caracterizar o indivíduo dentro de uma classe econômica ou social, já que o *habitus* apontado por Bourdieu (2011) é uma característica de gostos e afinidades que diferencia os grupos ou classes sociais e pode estar relacionado à visão política, ao esporte escolhido e à forma de fazê-lo. Mauss (2003) corrobora ao descrever os “hábitos” ou *habitus* como:

Esses ‘hábitos’ variam não simplesmente com os indivíduos e suas imitações, variam sobretudo com as sociedades, as educações, as conveniências e as modas, os prestígios. É preciso ver técnicas e a obra da razão prática coletiva e individual (MAUSS, 2003, p. 404).

Então, o corpo é um fenômeno histórico como descrito por Santaella (2004) em que aparece como resultado da história cultural, científica e técnica particular, onde as habilidades de movimentos funcionais como andar, nadar e outros, são conquistas técnicas e não naturais.

Mauss (2003) relata que as técnicas que o homem se utiliza da corporeidade para realizar algum movimento têm sua forma específica e essas habilidades ou hábitos são características de cada sociedade e podem sofrer modificações lentas ao longo de gerações. Um exemplo apontado pelo autor é a técnica do nado aprendida e modificada na geração seguinte, em que a técnica consistia em aprender a nadar antes de mergulhar e os olhos só poderiam abrir quando submerso, as braçadas eram feitas com a cabeça fora d’ água e com o costume de engolir e cuspir água como barcos a vapor; hoje, a técnica ensinada e aplicada ao nado é inversa, inicialmente adapta-se a criança a ficar dentro d’ água de olhos abertos para posterior aprendizado da técnica do nado e os diferentes tipos de nado *crawl* não mantêm a cabeça fora d’ água e não estimulam o costume de engolir e cuspir água.

Porém, ao avaliar a técnica corporal é necessário compreender o movimento corporal por meio das sensações e percepções impostas pelo meio ambiente. Hamill e Knutzen (2008) descrevem o movimento como o modo que interagimos com nosso ambiente envolvendo a mudança de lugar, posição ou postura com relação a algum ponto do ambiente. Já ao processo inicial entre organismo e o meio ambiente, ao detectar e codificar a energia ambiental por meio da emissão de luz, pressão, calor e outros, dá-se o nome de sensação; enquanto a percepção refere-se à interação dos processos psicológicos nos quais relações, contexto, significado, julgamento, experiências passadas e memória se somam e modificam a forma de sentir (SCHIFFMAN, 2005). De forma simplificada podemos concluir que o movimento é a soma do deslocamento de acordo com a sensação e a percepção identificadas individualmente por meio de somas de experiências físicas, sociais e culturais.

Santaella (2004) aponta a percepção como a capacidade do cérebro de decodificar, interpretar, organizar e processar uma mesma informação por meio de sistemas perceptivos de origem externa, de origem interna e por meio dos movimentos, denominados respectivamente, de sentidos exteroceptores (olho, ouvido, pele, nariz e boca), interoceptores (terminações nervosas nos órgãos sensoriais) e proprioceptores (músculos, articulações e ouvido médio).

No entanto, a percepção se relaciona com os diferentes fatores que envolveram o crescimento de crianças e adolescentes, visto que as transformações corporais variam ao longo do tempo, conforme a etapa da vida, o sexo e as experiências vivenciadas, influenciando o processo de aprendizado e potencializando a utilização de suas aptidões (GUEDES; GUEDES, 1997; MAUSS, 2003). Pujade-Renaud (1990) corrobora ao descrever a técnica corporal como um código sociocultural, responsável pela comunicação, educação psicomotora, afinamento da coordenação, ou da estruturação espaço-temporal.

As aptidões de um determinado grupo em desempenhar um mesmo ato motor com maior “eficiência” e “destreza” são justificadas pela maior experiência em se submeter ao mesmo estímulo.

Então, a técnica corporal está pautada entre o mecânico e o físico (teoria anatômica e fisiológica), psicológico e sociológico, sendo o ponto espaço temporal fundamental na aquisição de especificidades de técnicas corporais. Eles são

aprendidos mediante a assimilação de uma série de movimentos efetuados por pessoas que são tidas como referência por meio da confiança e/ou autoridade depositada nelas, ou seja, pela educação ou imitação prestigiosa de um gestual, descrita por Mauss (2003) como os “hábitos”.

As práticas básicas ou os hábitos são gestos vitais ao indivíduo e responsáveis por sua sobrevivência como um elemento social, nos quais as práticas relacionadas com a higiene, alimentação, comportamento e os gestos nas relações profissionais e com familiares são exemplos dos mesmos. Esses gestos ou movimentos, cuja base é imutável, são organizados em cadeias de gestos estereotipados e sua repetição garante a harmonia no ambiente social e permite que ele seja psicologicamente confortável dentro do grupo e essa aquisição de movimentação elementar ocorre durante a primeira parte da vida, sob o impacto triplo de treinamento por imitação, tentativa e experiência (LEROI-GOURHAN, 1977).

No entanto, não se deve esquecer que o início do ato motor ocorre por meio do comportamento reflexo e pelas reações posturais provocadas por fatores externos no recém-nascido, mas vai maturando em respostas conscientes e intencionais (SHEPHERD, 1996; BURNS; MACDONALD, 1999). O desenvolvimento motor é influenciado pelos estímulos diferentes ao lactente determinando a velocidade das aquisições motoras, influenciando o amadurecimento dos atos motores básicos a partir da maturação do sistema nervoso central (SNC), crescimento e meio ambiente (SHEPHERD, 1996).

Para a aquisição das habilidades motoras com o máximo de eficiência é necessário o controle do equilíbrio, da força muscular, da coordenação, do esforço e direção, do número de repetições possíveis e da velocidade de execução, sendo capaz de modificar os padrões de controle, mas sempre pautadas nas experiências vivenciadas (BURNS; MACDONALD, 1999). A maturação e o aprendizado motor são descritos por Rasch (1991, p. 37) como o crescimento acompanhado de mudanças na capacidade funcional por meio de uma sequência progressiva, tendo um melhor desempenho por intermédio de técnicas corporais específicas, porém relata que “há uma sabedoria do corpo que suplanta o conhecimento e a análise acadêmica”.

Porém, sabe-se que o movimento funcional ou voluntário é formado por dois componentes interativos: o apoio estável e o deslocamento em direção ao alvo (BURNS; MACDONALD, 1999). O apoio estável é feito por meio dos ajustes posturais contra a gravidade que é responsável pelo controle da cabeça e do tronco e mantém ou restauram o alinhamento normal, sendo que a postura faz parte de cada movimento, e se um movimento for interrompido em qualquer estágio, ele se torna uma postura (BOBATH, 2001). O sistema de controle postural funciona como um sistema de correção e de prevenção das perturbações posturais e tem três funções principais: sustentar o corpo, estabilizar as partes de sustentação do corpo quando outras partes são movimentadas e equilibrar o corpo em sua base de sustentação (ROTHWELL, 2000). Quando se relaciona esses conhecimentos às trocas sociais geradas pelos ribeirinhos ao longo dos rios, nota-se o desempenho quase permanente do sistema de controle postural, pois há a necessidade de correção da postura quando presente numa embarcação devido o balanço gerado pela embarcação com o rio, o que por si só gera essa readaptação corporal, somado aos deslocamentos internos na embarcação que aumentam ainda mais a necessidade de se sustentar, estabilizar e equilibrar o corpo.

Essa movimentação corporal pode ser caracterizada por meio de deslocamento em três tipos: retilíneo (translatório), angular (rotatório) e curvilíneo. De acordo com a descrição de Rasch (1991), no movimento retilíneo cada partícula de um corpo se move na mesma distância ao longo de uma linha reta paralela ao trajeto de todas as demais partículas; no movimento angular, as trajetórias de várias partículas de um corpo rígido são descritas com referência a um centro de rotação ou eixo; e no movimento curvilíneo, o centro de rotação pode estar se movendo continuamente, fazendo com que os pontos de massa adotem trajetórias irregulares. As descrições dos tipos de movimentos caracterizam, de forma superficial, como a movimentação corporal é complexa, mas aborda os vários eixos e planos que podem ser desempenhados, porém na maioria das vezes os movimentos são combinados. Como no exemplo da travessia de uma ponte para entrar numa embarcação, além do deslocamento para frente, deve-se dobrar mais o joelho e levantar a perna para transpor o obstáculo de entrada, ainda pode precisar mexer

mãos e corpo para encontrar seu ponto de equilíbrio e assim acaba movimentando em vários planos e eixos os segmentos corporais.

O movimento está relacionado ao controle motor desempenhado pelo sistema nervoso central e executado pelo sistema músculo esquelético e pode ser modificado em sua técnica corporal a partir das experiências vivenciadas, o que caracterizaria a melhor adaptação corporal aos que vivenciam a técnica corporal de uso dos acessos aos rios.

Ao relacionar as experiências fisiológicas e sociais, o cérebro por meio de sua capacidade adaptativa se utiliza de vias adaptativas por intermédio de contatos anteriores e se adequa às novas experiências por aprendizado.

O sujeito é socialmente inserido na medida em que realiza suas ações de acordo com a sucessão de momentos diários e os movimentos que são feitos quando acordamos até a hora de dormir apenas exigem uma pequena intervenção consciente, como os gestos relacionados com higiene, refeição, escrita, e transporte, visto que ocorre por meio de uma interação do indivíduo e do meio ambiente (LEROI-GOURHAN, 1977).

Como descrito na utilização dos rios por populações tradicionais na Amazônia, comumente são encontradas superfícies difíceis de serem perpassadas para a aproximação da embarcação, no entanto, as experiências vivenciadas pela necessidade de seu uso rotineiro demonstra a técnica corporal empreendida pelos seus usuários, gerando modificações posturais e deslocamento com mais facilidade de quem não vivencia. Porém, a forma de acesso e o tipo de embarcação também são responsáveis por adaptações diferenciadas. Como exemplificado na Fotografia 05, o acesso a uma embarcação privada no terminal de Oriximiná na época de várzea é feito por um caminho de terra após descer o cais local.

Fotografia 5 - Acesso a uma embarcação privada no terminal de Oriximiná (PA).



Fonte: Autora (2014).

O acesso à embarcação é feito a partir de uma série de adaptações corporais, necessitando de recrutamento de vários componentes do movimento, como a amplitude articular, o equilíbrio, a força muscular e a coordenação, porém pode ter elementos facilitadores ou que gerem dificuldades, como a superfície, com diferentes texturas, desníveis e apoios; a idade, as dificuldades motoras, o estado geral de saúde, a ocupação das mãos e outros. Na Fotografia 6 observa-se, cronologicamente, a entrada de ocupantes em uma lancha que está no mesmo nível que a superfície de um solo arenoso. Inicialmente uma criança é carregada para a entrada (Fotografias 6 A e B), a outra ocupante necessita colocar o pé na água, segurar na cobertura, dobrar o joelho com uma amplitude acima do movimento desempenhado nas atividades funcionais (Fotografia 6C), inclinar e descarregar o peso de seu corpo na direção da lancha causando a inclinação da mesma, o que gera novas adaptações posturais nos demais ocupantes, e então, ela sobe o pé contralateral na superfície, se mantendo agachada (Fotografia 6D) e engatinha até o convés (Fotografia 6E), para assim poder entrar na mesma.

Fotografia 6 – Movimentação corporal na entrada de ocupantes em uma lancha com o mesmo nível de altura de uma superfície arenosa.



Fonte: Autora (2014).

A mesma embarcação, com uma superfície de acesso diferente modifica as formas de adaptações posturais dos ocupantes, como se pode notar na Fotografia 7 que a superfície em madeira, com o nível mais alto em relação à embarcação, facilita a entrada na lancha, a ocupante necessita de uma amplitude menor de flexão de joelho (Fotografia 7B), e o agachamento é feito apenas com o intuito de entrar no convés da embarcação e não como uma sobrecarga articular e muscular na movimentação de entrada, necessitando de menor recrutamento do controle postural pela menor dificuldade, como observado pela possibilidade de fazê-lo segurando algo nas mãos, diferentemente da primeira imagem que deve desocupar as mãos para poder entrar na embarcação.

Fotografia 7 - Movimentação corporal na entrada de ocupantes em uma lancha com o nível de altura mais baixo em relação à superfície plana de madeira.



Fonte: Autora (2014).

Como descrito por Mauss (2003) há em todo o conjunto de vida de um grupo uma espécie de educação do movimento responsável por adaptar a utilização do corpo. Considerando as especificidades de um povo, uma raça e uma etnia que encontra em suas especificidades o *habitus* abordado por Bourdieu (2012), é comumente demonstrado que em suas particularidades e vivências a partir de um grupo social, sobrepõe características às técnicas corporais. Para isso, toma-se por base a população tradicional na Amazônia que encontra em suas particularidades suas técnicas corporais específicas e adaptadas às suas necessidades de uso.

Silveira e Bassalo (2012) descrevem os gestos e as técnicas corporais desempenhadas nas experiências cotidianas nos terrenos insulares e nas embarcações ao cruzarem diariamente o rio Guamá entre a ilha do Maracujá e Belém, uma metrópole na Amazônia. O desempenho corporal individual no qual se necessita flexibilidade e equilíbrio com o objetivo de manter os viajantes em segurança e conforto, é aprendido desde a infância por meio do acúmulo de experiências e visualizado pelos gestos técnicos que ocorrem de diferentes formas e em diferentes embarcações ou terrenos. O autor exemplifica:

Os homens, as mulheres e as crianças executam performances corporais ligadas as atividades diversas em que o gesto técnico associa-se à plasticidade, como manter-se em cima dos barcos,

pescando ou deslocando-se [...] tendo que se deslocar por estreitas pontes de madeira que separam as casas [...] nas pontes do porto, que muitas vezes balançam e possuem tábuas soltas [...] Os ribeirinhos, exercitam o equilíbrio tanto durante o tráfego dos barcos quanto em espaços da margem insular, onde construíram sua residência (SILVEIRA; BASSALO, 2012, p. 1058-1059).

O desempenho corporal gerado nos indivíduos ao longo dos rios também se modifica de acordo com as variáveis na viagem realizada, entre elas pode-se destacar a movimentação das águas ao longo do percurso (calmas ou turbulentas), o tipo e velocidade da embarcação, a posição do viajante (sentado, em pé, deitado e outros), a idade, a saúde do ocupante, entre outros. O ato motor a seguir foi exemplificado em três tipos diferentes de embarcações, na Fotografia 8 (A) a embarcação é feita de madeira, o motor tem uma pequena potência, foi colocada uma cadeira para o piloto sentar e o controle é feito junto ao motor, gerando um posicionamento próximo à parte posterior do barco. Com o corpo em rotação, a mão direita deve permanecer controlando a direção e aceleração durante o percurso, joelhos mantidos fletidos, cotovelo esquerdo apoiado no joelho ipsilateral, o tronco em contração para a manutenção da posição e modificando o posicionamento da cabeça na busca de melhor caminho a ser traçado; a acompanhante deve aumentar a contração nos músculos das costas, já que segue em direcionamento contrário ao deslocamento da embarcação, os joelhos e cotovelos mantidos em flexão por estar sentada e a mão ao manter a sombrinha como forma de proteção a radiação se mantém em contração.

O posicionamento da ocupante na embarcação da Fotografia 8 (B) é diferente devido o tipo de embarcação que possui o volante a aceleração na parte anterior, a posição também é sentada, com a flexão dos joelhos, mas as duas mãos se encontram à frente com o alinhamento do tronco de forma central inclinada anteriormente devido ao tipo de embarcação.

E como última análise podemos observar um dos ocupantes do barco de madeira, na Fotografia 8 (C), que viaja deitado em rede, como em grande parte dos barcos de linha que atravessam os rios na Amazônia, a postura é mais relaxada, costas em contato com a rede e dependendo da movimentação nas águas pode gerar maior balanço na rede, mas sem grandes dificuldades em manter o equilíbrio. Várias formas os corpos dos usuários encontram e se adaptam aos diferentes tipos

de acesso e de embarcações aos longos dos rios e são provenientes de experiências rotineiras que ganham uma destreza maior ao desempenhá-las, visto que os usuários menos rotineiros, como visitantes, têm maior dificuldade em encontrar o equilíbrio e consomem mais energia por despender maior força muscular para desempenhar a mesma tarefa em condições similares, gerada a partir das vivências culturais.

Fotografia 8 - Desempenho motor dos ocupantes dos diferentes tipos de embarcações.



Fonte: Autora (2014).

Como descrito por Silveira e Bassalo (2012), os usuários do transporte nas águas da Amazônia necessitam de balanço e equilíbrio de corpos por meio das vivências cotidianas sobre os rios e áreas insulares, e essas interações ambientais os diferenciam na prática corporal, já que são apreendidas ao longo da experiência cultural, revelando uma adaptação biopsicossocial ao contexto vivido. Certeau (1998) corrobora ao descrever as práticas cotidianas como esquemas de operações e manipulações técnicas pautadas na gênese histórica e local.

Essa relação entre o indivíduo e o seu grupo social demonstra os diversos benefícios mútuos, sendo que este corpo social é o resultado de uma evolução gradual, visto que a evolução dos padrões e organização no espaço e no tempo permitiu estabelecer a estreita relação do comportamento social a partir de um

universo específico, gerando a técnica gestual característica (LEROI-GOURHAN, 1977).

O acúmulo de experiências e elaboração de respostas geradas a partir da interação com o meio de forma subjetiva e cognitiva proporciona uma estabilidade corporal e é apontado por Silveira e Bassalo (2012) como uma forma de apropriação dos saberes por um conjunto de representações e símbolos ligados de forma inteligente, criativa e emocional ao jeito de operar com o meio (social e ambiental):

Uma vivência emocional que as predispõem a lidar com as tensões colocadas no jogo equilíbrio/desequilíbrio que se apresenta em seus cotidianos, engendrando um 'gênio'/um arcabouço de saberes e fazeres relacionados com as vivências ribeirinhas (SILVEIRA; BASSALO, 2012, p. 1064).

O que faz retornar a descrição feita por Bourdieu (2012) sobre o poder simbólico existente na identidade de uma etnia ou região que a divide como um grupo por meio de propriedades (estigmas ou emblemas) ligadas à origem a partir do lugar de origem e dos sinais duradouros gerados por seu meio social. Essa descrição auxilia na compreensão de que todo grupo é delimitado por sua cultura vivenciada, dando-lhe características específicas, como os saberes e sua forma de utilizá-lo, impondo ao corpo, técnicas corporais capazes de modificá-lo quanto a forma, força, coordenação, equilíbrio, agilidade e desempenho funcional de um mesmo ato motor.

Como exemplo, Silveira; Bassalo (2012) descreveram a forma visual do corpo dos ribeirinhos como homens e mulheres fortes e musculosos, e às vezes obesos, devido serem consumidores de açaí e farinha e exigirem de seus corpos menor leveza para o balanço e equilíbrio em seu cotidiano. Castro (1997) também abordou os saberes das populações tradicionais como o principal responsável na sua forma de organização, em que os ribeirinhos usam os rios como elemento de percepção e interação, na qual os recursos das florestas e os cursos das águas estão presentes em seu modo de vida e o esforço dispendido no trabalho é organizado em função da acessibilidade do recurso, o que justificaria as performances corporais em suas necessidades de sobrevivência/subsistência.

A operacionalização mecânica corporal é a base do comportamento individual em seres humanos e representa o elemento essencial da sobrevivência; e os gestos, as atitudes, o comportamento nas circunstâncias banais de todos os dias compõem o elo com o grupo social do qual o indivíduo se origina e essa formação de um comportamento comum ao grupo corresponde a caracterização das populações humanas, gerando a diversificação dos grupos (LEROI-GOURHAN, 1977). E as normas e valores sociais são internamente absorvidos pelo indivíduo dando as características comportamentais de um grupo social (SANTAELLA, 2004). Como descrito anteriormente, as técnicas corporais assumem as características de uma cultura em determinado espaço e tempo e ganham importância nas populações tradicionais na Amazônia pela necessidade de uso dos rios como fonte de interlocução social.

Essa ocupação e utilização dos recursos no território amazônico ocorrem a partir da interação com o meio ambiente de forma específica por seus povos por meio dos conhecimentos integrados de crenças e práticas passados por gerações (CASTRO, 1997; DIEGUES, 2000; DIEGUES, 2001; LIMA; PEREIRA, 2007). E os ribeirinhos fazem das ilhas seus territórios-paisagens de pertencimento pela caracterização de território e o uso de seus recursos.

Esse território de pertencimento às margens dos rios faz as técnicas corporais serem específicas aos ribeirinhos em suas atividades cotidianas (SILVEIRA; BASSALO, 2012) e são justificadas a partir do valor simbólico em que a cultura de um povo emprega nas características gerais de comportamento, inclusive as corporais (MAUSS, 2003; BOURDIEU, 2012). Deve-se ter em mente a história vivenciada por seus habitantes, passada por gerações que impactam o seu modo de vida. No caso da Amazônia, a forma de ocupação a partir dos leitos dos rios, primeiramente com a colonização, depois com a urbanização dessas localidades que dariam origem às cidades, e por último pela imposição de um novo modelo desenvolvimentista ocorrido na Amazônia a partir de 1970, foi capaz de influenciar o modo de vida dos ribeirinhos que sempre utilizaram a navegação como principal forma de transporte, sendo subvalorizados pelos tomadores de decisão sobre as necessidades específicas regionais.

3 AS CIDADES NA AMAZÔNIA

A apropriação do território pelos ribeirinhos vem sendo descrita por muitos pesquisadores a partir do contexto do uso de um bem comum (BENCHIMOL, 1992; ACEVEDO MARIN; CASTRO, 1997; DIEGUES, 2000; CASTRO, 1997; ROUÉ, 1997; FURTADO, 2009). O trabalho de etnoconservação da natureza produzido por Diegues (2000) relata a necessidade da conservação da natureza, mas coloca as populações tradicionais inseridas dentro desse contexto, sendo eles também atores do universo ambiental, ou seja, pertencentes a esse território, não com um título de propriedade, mas fazendo uso do bem comum necessário para a sua sobrevivência.

O estudo feito por Furtado (2009, p. 37) sobre a sobrevivência e preservação ambiental das comunidades tradicionais corrobora ao enfatizar que “os patrimônios naturais (rios, lagos, igarapés, banhados, costas de praias, e seus recursos em peixes, crustáceos, moluscos, quelôneos, etc.) são socialmente utilizados e incorporados a vida prática da população cabocla local e carregados de significados”. Castro (1997, p. 223) enfatiza a transformação da natureza a partir da intervenção do homem e descreve o território como: “o espaço sobre qual certo grupo garante aos seus membros direitos estáveis de acesso, de uso e de controle sobre os recursos e sua disponibilidade no tempo”.

No exemplo apontado por Godelier (2010) sobre as comunidades baruya de Papua-Nova Guiné, a principal forma, afirmação e reafirmação deles como um grupo ocorre no direito de exercer uma forma de soberania sobre um território com fronteiras conhecidas e reconhecidas por seus vizinhos e poder utilizar de seus recursos e os seres que habitam. E quando comparados com as comunidades amazônicas, eles também possuem suas crenças imaginárias, mas são de ordem sócio-cósmica, o que os coloca dependentes uns aos outros. Contudo, possuem costumes e hábitos violentos que não são comparativos aos empregados por ribeirinhos, o que demonstra a importância de um território delimitado como demarcação de uma sociedade, mas a forma de utilizá-lo é modificada de acordo com a cultura de um povo.

Ao pensarmos no caso da Amazônia, já foram descritos os vários grupos sociais residentes que se utilizam de seus recursos, no qual o território e seu manejo

impactam em sua descrição como um grupo social. No entanto deve-se ter em mente a grande variedade de contextos socioecológicos-culturais específicos dentro dela. Para auxiliar a compreensão do uso do território, pode-se pensar em vários tipos de uso dependendo da população residente e da forma como o Estado lança mão de seu “poder”.

Uma das utilizações do território é feito como um bem comum, Acevedo Marin e Castro (1998) descreveram a percepção de terra comum e não privada como responsável pela sobrevivência e deslocamento dos povos da floresta pela exploração dos recursos naturais, na qual a concepção de propriedade comum e os deslocamentos familiares influenciam os grupos na Amazônia nas construções de suas habitações, com casas feitas de material recolhidos na mata, o que gera cumplicidade e segurança com a floresta.

Outra forma de uso do território é a partir de demarcações de áreas indígenas ou áreas de proteção ambiental. Utiliza-se o exemplo de Faulhaber (1997) que delimitou e identificou a área indígena de Porto Praia, a área fica dentro da Estação Ecológica Mamirauá (EEM) e seus membros convivem no dia a dia na luta pela sobrevivência com outras comunidades ribeirinhas não indígenas, os moradores entram em acordo quanto ao uso e seleção de lagos de manutenção e procriação, a utilização dele pode ser feita por ambos sem a pesca predatória por barcos peixeiros invasores utilizando utensílios não artesanais, mas a demarcação de limites é claramente definida pelo Estado.

Porém, muito tem sido discutido sobre a forma de demarcação de áreas de proteção e um dos autores que suscitam essa forma de organização e demarcação de áreas de proteção ambiental foi Diegues (2000) que demonstrou o início desse planejamento para a Amazônia como empregado nos Estados Unidos como áreas de vazio demográfico, mas que diferentemente na Amazônia tem uma população que se relaciona culturalmente e ambientalmente. A partir de muitas ponderações, ainda hoje, as áreas de proteção devem considerar as populações tradicionais residentes como inseridas na forma de estruturar a organização dessas áreas.

O uso da terra como propriedade privada também teve grandes repercussões para alguns grupos de populações tradicionais na Amazônia, como Loureiro (1992) descreveu a relação de uso local da terra:

Os naturais da região consideravam a terra como parte indissociável de sua existência, tendo habitado nela por gerações seguidas, sem jamais se terem perguntado pela existência de donos legítimos que eles próprios (LOUREIRO, 1992, p. 11).

Essa visão de propriedade privada foi incorporada na Amazônia com a ocupação dos europeus e a criação de colônias que se tornariam as cidades na Amazônia e fortalecida pelos projetos “desenvolvimentistas” regionais.

Porém, em 1950 apenas 31,5% da população da região Norte viviam em centros urbanos com 17,1% em cidades com mais de 20 mil habitantes. Em 1960 saltou para 37,7% e 21,8%, respectivamente, e em 1970 a população que habitava as cidades maiores contabilizava 45,1% e essas cidades maiores funcionavam como suporte de uma economia baseada na exploração primária da região, sendo Belém e Manaus, as cidades que atuavam como entreposto comercial (LOUREIRO, 1992).

No entanto, a urbanização na Amazônia possui características diferenciadas ao resto do Brasil, devido à grande diversidade regional identificada pela variedade de interesses e de agentes que compõem e produzem a diferenciação do espaço intrarregional, e uma dessas diferenças é a formação e expansão das cidades ribeirinhas a partir dos cursos fluviais, que inicialmente têm suas ruas traçadas e orientadas pelo rio (TRINDADE JÚNIOR et al., 2011).

Algumas das principais marcas da paisagem urbana da Amazônia resultam da íntima relação com a natureza, tanto pelo contato que se estabelece com o rio, quanto pela relação de pertencimento referente à floresta (TRINDADE; TRINDADE JÚNIOR, 2012, p. 35).

A caracterização da Amazônia é, muitas vezes, feita a partir de uma visão de homogeneidade, sendo habitada por uma população rarefeita indígena ou cabocla e que abriga riquezas naturais incalculáveis para serem exploradas, porém, aos residentes, pode-se notar as várias Amazônias multifacetadas com suas peculiaridades próprias (BENCHIMOL, 1992; GONÇALVES, 2005; MENDES; SACHS, 1997). Esse novo padrão de ocupação na Amazônia provocou profundas alterações na economia local, e essa nova ordenação territorial ocorreu com a implantação de projetos de atividades diretamente produtivas, de capital e

infraestrutura de grande escala e frágil base econômica pré-existente com exploração demasiada de recursos naturais renováveis ou não e, simultaneamente, com o grande fluxo imigratório regional (COSTA, 1992).

A implantação desse novo padrão de “desenvolvimento” regional contou com uma nova forma de transporte para a escoamento de mercadorias, a criação das rodovias e ferrovias. Porém, vale frisar a importância dos rios na Amazônia como principal meio de transporte e ocupação territorial, como descrito por Loureiro (1992) em que o transporte entre o resto do Brasil e as duas principais capitais (Manaus e Belém) era o marítimo e a circulação interna das mercadorias e passageiros na região se fazia pelos rios por meio de embarcações de pequeno porte e depois foram criadas as linhas comerciais, visto que as cidades foram construídas a partir das margens dos rios.

A formação do espaço econômico tradicional pela ocupação flúvio-linear de território ocorreu a partir do século XVII com a ocupação dos europeus na Amazônia, com a posterior criação de cidades na Amazônia com a colonização e a urbanização na tentativa de “desenvolvimento” regional, imposta pelos demais centros urbanos brasileiros.

3.1 Ocupação na Amazônia pelos europeus

O povoamento da Amazônia processou-se de forma muito lenta através dos anos. A grande extensão territorial e as dificuldades de transporte eram obstáculos a serem vencidos. O único meio de transporte era o fluvial, com embarcações precárias movidas a vela ou remo (LINS, 2012, p.12).

O surgimento das grandes navegações na Europa, com objetivos de desvendar novas rotas de navegação, aprender o regime dos ventos e das águas e estabelecer contatos para povoar, colonizar, catequizar, (re)cristianizar novas terras, traz ao continente americano, mais especificamente ao Brasil, as grandes embarcações portuguesas.

Foi dada pouca atenção à Amazônia, inicialmente, mas Portugal a “redescobre” na primeira década do século XVII, temendo a perda desse importante território, visto que franceses, ingleses e holandeses anteciparam-se em navegar por

essas rotas, aprenderam a dialogar com seus povos, estabeleceram novos contatos e demonstraram interesse em se alocar em terras amazônicas (PACHECO, 2010; GADELHA, 2002).

Para a posse efetiva da imensa região com a manutenção do domínio e proteção de rotas e roteiros entre o Maranhão e o Grão-Pará, Portugal precisava de uma estratégia geopolítica, que foi feita por meio da navegação e pelo controle fluvial-terrestre entre São Luís e Belém, com a ocupação da faixa litorânea (OLIVEIRA; SCHOR, 2008; REZENDE, 2006; MAUÉS 1995 apud PACHECO, 2010). Porém, esse processo de ocupação não foi tão fácil quanto o esperado, o ponto decisivo foi a navegação pelos rios amazônicos, trazendo possibilidades de se permearem pela floresta desconhecida e construírem inicialmente fortificações, para posteriormente fundarem as atuais cidades.

Existindo uma vasta extensão de áreas importantes e difíceis de serem colonizadas, os portugueses iniciaram o processo de ocupação pela região do estuário do rio Amazonas, compreendida entre a zona que vai da foz do oceano Atlântico até o encontro com o rio Xingu pela margem direita. Portugal expulsou os franceses e fundou o forte de Santa Maria de Belém do Grão-Pará em 1616, hoje a atual cidade de Belém (PA). Com a criação do estado do Maranhão e Grão-Pará em 1621, deu-se início a uma viagem de reconhecimento e ocupação da zona do Estuário, em 1623, por meio da exploração e penetração territorial (REZENDE, 2006). A fundação do forte do presépio que originaria a cidade de Belém foi empreendida com o objetivo de materializar os objetivos econômicos e geopolíticos de repelir as incursões francesas, inglesas e holandesas e aumentar os limites territoriais pela aplicação do *uti possidetis* de fato (COSTA, 1992).

As áreas de Estuário já haviam sido pioneiramente ocupadas em vários locais por ingleses e holandeses que plantavam tabaco e cana-de-açúcar e por holandeses que já vinham desempenhando comércio regular com os índios do baixo Amazonas. A primeira ocupação dos portugueses se deu no forte chamado Mariocay construído pelos holandeses e hoje conhecido como o município de Gurupá (PA). Já em 1631 e 1632, os portugueses destruíram as fortificações inglesas de Cumaú e Filipe, atualmente região de Macapá. Os holandeses também foram expulsos da região do rio Xingu com a destruição das fortificações de Mandiutuba e Torrego. Os

portugueses precisaram de vinte e quatro anos para expulsar os holandeses e ingleses do Estuário do rio Amazonas que ocorreu em 1640, e deu início ao avanço pelo rio Tapajós, atual município de Santarém (PA) (REZENDE, 2006).

A consolidação do território da Amazônia brasileira foi feita em três etapas. A primeira etapa foi realizada por Pedro Teixeira, de 1637 a 1639, com a maior expedição histórica na Amazônia, saindo de Cametá (rio Tocantins no estado do Pará) até a confluência dos rios Napo e Aguarico, na fronteira com o Peru, onde confirmaram a posse das terras a oeste de povoação Franciscana, atualmente pertencente ao Equador. Foram construídas várias fortalezas a margem dos rios visando a defesa e ocupação territorial, entre elas a fortaleza do Tapajós (Santarém, PA), Pauxis (Óbidos, PA), Boca do Rio Negro (Manaus, AM), Paru (Almeirim, PA) (LINS, 2012).

Rezende (2006) descreve a segunda etapa ocorrida entre 1647 e 1651 com a viagem de Antonio Raposo Tavares de São Paulo a Belém pelo continente americano pelo rio Madeira e seus afluentes, gerando uma ocupação por missionários religiosos nos mais diversos territórios amazônicos. E a terceira etapa se deu com a conquista dos rios Negro, Branco e Solimões, e com a expulsão dos jesuítas espanhóis.

Como forma de legalização das terras amazônicas, firma-se em 1750, entre Portugal e Espanha, o tratado de Madri que determina que a terra pertença a seus ocupantes (*uti possidetis*). A partir desse momento vilas foram fundadas por missões religiosas e fortificações foram construídas para definir limites regionais, permitindo assim a ocupação e defesa da Amazônia para Portugal (REZENDE, 2006; COSTA, 1992). E essa mobilidade ao longo da Amazônia se deu por rios, com a construção das vilas e fortificações sempre de forma estratégica ao longo dos rios, mas quase sempre confinados a poucos quilômetros das margens.

No entanto, a conquista territorial impactou na formação social da Amazônia com a miscigenação da cultura de seus colonizadores e os povos da floresta gerando novos padrões de comportamento. Inicialmente houve a criação de uma economia agromercantil-extrativista pelos colonizadores que aproveitaram a vocação florestal e fluvial da região e criaram novas formas de estilo de vida e de trabalho ao identificarem tanta riqueza e recursos biológicos da floresta, como a

banha de tartaruga, as especiarias, as ervas medicinais, a madeira e outros. Mas contido nesse universo encontra-se a figura do índio com muitas nações, etnias, falas e na maioria das vezes rebeldes e insubmissos à invasão, e surge a apropriação de saberes da floresta para a exploração (BENCHIMOL, 1992).

A Amazônia foi vista como uma fonte de exploração de recursos inesgotáveis, causando grandes conflitos com os seus habitantes locais, mas seu território de difícil acesso e uma natureza desconhecida dificultou a ocupação e exploração em sua totalidade, auxiliando na preservação da cultura indígena que acabou sendo incorporada por novas gerações, dando às características das populações tradicionais. Mas essa herança da tentativa de dominação de um povo ainda é incorporada e vivenciada pelas populações tradicionais que são muitas vezes excluídas no planejamento político e econômico na Amazônia, como visto na urbanização a partir de 1960 com grandes projetos de infraestrutura e mineradores, ignorando a existência de comunidades locais e a necessidade de utilização das áreas próximas como fonte de subsistência, retornando a lembranças da época colonizadora em que a Amazônia era considerada com um vazio demográfico.

Dadas as características de ocupação da Amazônia pelos europeus, muito ainda permanece enraizado na forma de dominação e ocupação de território e fica clara a influência da navegação nessa ocupação, visto que as vastas bacias hidrográficas foram o principal meio facilitador para o objetivo de ocupação territorial, possibilitando a legalização de áreas para a coroa portuguesa na Amazônia brasileira. Com isso é demonstrada a importância desde os primórdios da relevância do transporte fluvial para a região.

Nogueira (2003) cita os estudos de Bittencourt da década de 1950 em que afirma que “a história da conquista territorial da Amazônia é também uma história de navegação fluvial”.

3.2 Urbanização na Amazônia

A partir das vilas e fortificações na Amazônia foram criadas as cidades que surgiram ao longo dos rios, devido à função estratégica nas relações comerciais e de abastecimento das cidades, bem como o fluxo de pessoas (LOPES; COELHO,

2003; TRINDADE JÚNIOR; TAVARES, 2008) e como visto anteriormente, foram erguidas com o intuito de ocupação e defesa regional sendo promovida inicialmente por missionários religiosos, e assim surgem as cidades com características específicas, existindo uma área central com templos religiosos e portos/trapiches na sua proximidade (TRINDADE JÚNIOR; TAVARES, 2008).

No Brasil e na Amazônia os ciclos econômicos foram responsáveis pela maneira de ocupação territorial e as formas de incentivo político auxiliaram o fortalecimento de cada seguimento, mas de maneira geral a agricultura teve papel fundamental para a construção das cidades e a industrialização foi um fator preponderante no processo de urbanização (FURTADO, 2006).

A urbanização é caracterizada pelo crescimento do número de cidades e aumento da população urbana. Souza (1996, p. 5) definiu urbanização como “o aumento percentual de população vivendo em espaços urbanos, bem como o crescimento deles”.

Enquanto Lefebvre (1999) definiu a urbanização a partir de uma “sociedade urbana” que nasce da industrialização e a partir desse processo é capaz de dominar e absorver a produção agrícola transformando as aldeias em unidades mais vastas e agrupando as pessoas que se integram e consomem produtos desse processo de industrialização, mas deve se considerar as particularidades locais e regionais. O autor ainda caracteriza o direito à vida urbana como um valor de utilização, dentro de um espaço capaz de agrupar e caracterizar a vida urbana por meio da classe trabalhadora que é o agente e suporte social da urbanização (LEFEBVRE, 1991).

Mas o importante a ser atribuído no processo de urbanização são os novos valores impostos a essa classe que surge, com novo simbolismo, contrastando com a cultura existente, surge o colonialismo cultural, definido por Vergolin-Henry (2009) como a imposição de culturas economicamente mais fortes e de alto nível de desenvolvimento que impõem suas formas de expressão e os seus valores às regiões dominadas. A formação de cidades e grandes centros urbanos trouxe a Amazônia características geradas pelos ciclos econômicos, como exemplo da *Belle Époque* que caracterizaram Belém e Manaus como casos limites da falta de consciência de uma auto-identidade cultural (VERGOLIN-HENRY, 2009).

Outra característica descrita por Maniçoba (2006) acerca da urbanização é o crescimento do número de cidades e o aumento da população urbana, e este aponta que, na Amazônia, a principal razão do crescimento urbano, foi a criação de municípios após 1988, ditando o ritmo acelerado de crescimento, mas como consequência gerou a aceleração do desmatamento, a degradação dos recursos naturais, a pressão sobre a infraestrutura e equipamentos urbanos, a ausência de saneamento básico adequado, a poluição dos rios, a falta de destinação correta ao lixo, ocupação irregular de território.

Trindade Júnior (2000) definiu a urbanização amazônica abordando os acontecimentos nacionais que impactam a região como:

Pode-se dizer que a urbanização amazônica é uma decorrência do processo de industrialização verificado no país, no qual a fronteira econômica se coloca como uma necessidade de busca de recursos que atendam não só à dinâmica econômica mundial, como também à industrialização interna, ainda que a industrialização não seja, como no caso de Belém, o elemento propulsor direto da metropolização (TRINDADE JÚNIOR, 2000, p. 118).

E aponta a urbanização nas cidades da Amazônia como sendo feita a partir de cinco formas, descritas como: 1) urbanização espontânea: decorrente de ações de incentivo, especialmente do Estado, à apropriação privada da terra por empresas; 2) urbanização dirigida pela colonização particular direcionada por companhias colonizadoras privadas; 3) urbanização dirigida pela colonização oficial: pautada no modelo de urbanismo rural do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA); 4) urbanização dos grandes projetos: difundida por grandes projetos econômicos e de infraestrutura públicos e privados; 5) urbanização tradicional: relacionada a cidades com poucas mudanças, à beira-rio, e com pouca repercussão da expansão das frentes econômicas (TRINDADE JÚNIOR et al., 2011).

Enquanto Costa (1992) resumiu em dois padrões regionais de ocupação territorial na Amazônia: a estruturação do espaço econômico tradicional e a integração à economia nacional. A estruturação do espaço econômico tradicional ocorreu com objetivo de materializar os interesses econômicos e geopolíticos pela ocupação flúvio-linear em territórios estratégicos, inicialmente sempre próximos às margens dos rios, e somente no final do século XIX iniciou a penetração territorial por poucos quilômetros em outras vias de transporte, como a ligação ferroviária

entre Belém e Zona Bragantina (colonização provincial do nordeste do Pará) e a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré entre Porto Velho e Guajará Mirim (facilitar escoamento da Amazônia boliviana). Essa expansão territorial e geográfica foi lenta passando pelos ciclos das “drogas do sertão”, “projeto pombalino de valorização regional” e com o ciclo da borracha obteve sua consolidação. Enquanto que a integração à economia nacional ocorreu com a estratégia do Estado de patrocinar a transição do modelo de “desenvolvimento nacional-costeiro” para o de “desenvolvimento horizontal-interiorano” por incentivos fiscais, financeiros e cambiais, programas de pesquisa de revelação de recursos naturais e de inversões públicas em obras de infraestrutura de grande porte, como a construção de grandes eixos viários convergentes para o centro industrial do país, a exemplo da construção da rodovia Belém-Brasília.

Essas modificações na forma de ocupação territorial trouxeram transformações ao modelo econômico vivenciado na Amazônia e os vários ciclos econômicos foram grandes responsáveis pela ocupação local e que justificam a forma de ocupação, dentre eles foi observado na época colonial o domínio de especiarias, seguida pelo incentivo à agricultura e posteriormente o predomínio do ciclo da borracha.

A inserção da Amazônia no mundo, descrita por Mendes e Sachs (1997), identifica as ondas históricas, primeiro com a exploração das drogas do sertão, depois com a exploração das matérias-primas industriais de origem vegetal e mineral, e por último, com o Programa de Integração Nacional incentivando a transferência de “homens sem terra para terras sem homens”; os autores também descrevem a importância da Amazônia como reserva mundial de energia e devido sua importância, iniciam-se as discussões da necessidade de uma soberania compartilhada, como o patrimônio comum da humanidade pela incapacidade dos povos amazônicos de preservarem a região, esse projetos de inserção da Amazônia no mundo visam o “desenvolvimento” sem (re)conhecer as necessidades regionais. Esses modelos exploratórios incentivados e submetidos à Amazônia acabam por ignorar as particularidades locais e seus habitantes que possuem suas especificidades no manejo de terra pelo conhecimento dos ciclos das florestas e dos rios, a exemplo do ciclo da borracha, que trouxe um aumento populacional para a

região, mas a exploração da matéria-prima na floresta veio com a ajuda dos conhecimentos das populações tradicionais em vencer as barreiras impostas pela floresta.

O extrativismo da borracha foi o principal responsável pelo povoamento e fortalecimento de redes de cidades e urbanização na Amazônia (CASTRO, 2009; OLIVEIRA; SCHOR, 2008). O processo de “urbanização” na Amazônia surge com a exploração do látex na parte mais a oeste na Amazônia (vale dos rios Madeira, Juruá e Purus) a partir do final do século XIX, onde se cria povoados, vilas e, posteriormente, cidades geradas pela ocupação de população não indígena, principalmente os migrantes nordestinos menos privilegiados economicamente e a população da floresta (OLIVEIRA; SCHOR, 2008).

A Amazônia tornou-se a maior fornecedora do látex e por meio do método artesanal de extração em que os seringueiros adentravam nas selvas, aumentou o processo de ocupação continental. O ciclo da borracha atraiu homens e capitais para as mais diversas partes da Amazônia. A mão-de-obra veio em sua maioria do Nordeste, e com essa intensa migração a população amazônica saltou de 329 mil para 695 mil entre 1872 a 1900, sendo desse montante 260 mil vindos de fora e nos anos seguintes estima-se um aumento de mais meio milhão de seringueiros vindos de outras regiões do Brasil (CRUSIUS et al., 2013).

Após o declínio do ciclo da borracha, iniciada em 1910, ocorreu estagnação na região, mas não levou à crise econômica na vida dessa população, pois a população foi absorvida pela agricultura de várzea e pela diversificação do extrativismo como a castanha-do-pará, no município de Marabá-PA e a madeira nos municípios de Santarém-PA, Parintins, Itacoatiara e Manacapuru-AM (OLIVEIRA; SCHOR, 2008), visto que os critérios desenvolvimentistas para as populações amazônicas não objetivavam grandes projetos até a década de sessenta com a interligação da Amazônia por via terrestre ao litoral, ao planalto central e ao Centro-Oeste e com o surgimento do I Plano Nacional de Desenvolvimento (IPND) na década de 1970 que objetiva a integração física, social e econômica da Amazônia via exploração dos recursos naturais e, principalmente, os minerais (BENCHIMOL, 1992; GONÇALVES, 2005; LOUREIRO, 1992; MACHADO, 1992).

Nos anos 1980 e 1990 o Brasil teve uma sensível alteração na dimensão espacial como resultado do rearranjo da indústria e da produção primária, com gradativa desconcentração econômica. Como apontado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), estruturou-se no país uma rede de cidades relativamente dispersas, influenciada pelas tendências de desconcentração da atividade econômica:

Essa trajetória mostrou uma crescente heterogeneidade no desenvolvimento interno das regiões brasileiras, com o surgimento de ilhas de produtividade em quase todas as regiões, crescimento maior das antigas periferias nacionais, padrões relativamente baixos de crescimento populacional das áreas metropolitanas, sobretudo de suas sedes, e uma importância ainda maior do conjunto das cidades de médio porte (IPEA, 2002, p. 46).

De acordo com Reis (2009) a urbanização no interior da Amazônia fez nascer várias cidades de porte grande e intermediário no interior, que surgiram devido aos incentivos econômicos públicos e privados e que de uma forma geral, estiveram voltados para a exploração de recursos naturais e para a prática da agropecuária, gerando o crescimento demográfico e econômico nessas cidades amazônicas, mas mantendo os costumes e os modos de vida das pessoas. Com isso, o autor as classifica de acordo com a finalidade econômica que foram cidades da borracha, cidades mineradoras, cidades do agronegócio e cidades dos projetos de colonização. Contudo, suscita a existência de duas fases historicamente distintas na urbanização dessas cidades:

Na primeira, anterior aos anos 1960, este processo nascia e se desenvolvia predominantemente pelos rios; já na segunda fase, a exploração mineral e os grandes projetos estimularam o crescimento urbano com o auxílio das rodovias, após os anos 1960 (REIS, 2009, p. 1).

Essa nova tentativa de integração regional é feita com o objetivo de diminuir as desigualdades inter-regionais medidas pela renda *per capita* assimétrica gerando uma institucionalização da “questão regional” com a criação de políticas de desenvolvimento regional. Para a Amazônia essas políticas visaram internalizar o desenvolvimento agropecuário e industrial incentivadas pela Superintendência de

Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Assim, foram criados o complexo eletro-eletrônico da Zona Franca de Manaus, o complexo mineiro-metalúrgico do Grande Carajás e o complexo ferroviário-portuário de Itaquí (CARVALHO, 1999).

Com os novos projetos “desenvolvimentistas”, a Amazônia passou a atrair grandes capitais interessados em explorar seu subsolo devido ao mapeamento aerofotográfico e aos inventários dos recursos naturais e minerais feitos pelo projeto RADAM (Radar da Amazônia), sendo responsável pela criação de um complexo mineiro-metalúrgico de exploração de ferro, cobre, ouro, caulim e bauxita nas proximidades de Oriximiná, no rio Trombetas; assim como a exploração do ouro em Serra Pelada que gerou vários conflitos entre os garimpeiros e as empresas que tentavam se apropriar da exploração. Foram feitas várias concessões a grandes grupos nacionais e internacionais com o objetivo de trazer desenvolvimento regional, porém foi responsável pela fragmentação da economia, geografia e sociedade local ao consumir seus minérios e energia e deixar a miséria e a devastação, já que com as isenções os setores básicos como habitação, saneamento básico, transporte de massa, justiça, saúde e educação ficaram sem o investimento necessário (GONÇALVES, 2005). Como descrito por Machado sobre os impactos econômicos, efetivos e potenciais, do processo de implantação de usinas siderúrgicas na área de Carajás:

Um dos problemas das experiências com pólos e complexos industriais nas regiões periféricas é que apenas uma parte do valor agregado gerado, representada pelo salário, converte-se em dispêndio na própria região. Devido a propriedade extra-regional dos capitais investidos, os lucros são canalizados para fora da região, e, em função de diversas isenções fiscais geralmente concedidas, os impactos sobre a arrecadação tributária regional são muito restritos (MACHADO, 1992, p. 321).

Não somente os projetos siderúrgicos da Grande Carajás que explora o minério de ferro no complexo mina-ferro-porto, mas vários outros projetos foram lançados, como o de Trombetas pela Companhia Vale do Rio Doce, na exploração de bauxita; o projeto Albras-Alunorte, na produção de alumina e alumínio metálico na Vila do Conde; o projeto Tucuruí para a produção de energia no rio Tocantins; porém ainda há grandes discussões pelos impactos ecológicos, a concentração de renda e o efeito sobre o agravamento da dívida externa (BENCHIMOL, 1992), além

da questão do índio na integração nacional, em que ocorre a apropriação de áreas indígenas por projetos mineradores que impactam suas vidas:

O reconhecimento público de autorização de mineração em área indígena viabilizou também outras atividades, como a garimpagem e novos intrusamentos nas áreas indígenas, vulnerabilizando completamente esses grupos e seu espaço de sobrevivência. A questão remete à exigência social da necessidade do Estado assumir eticamente o papel político de dirimidor de tensões no seio da sociedade (LOUREIRO, 1992, p. 343-344).

Outro problema são os conflitos que envolvem os ribeirinhos no processo de disputa de seus recursos naturais com empresas capitalistas que ignoram a lógica das populações tradicionais. Em que por anos não houve políticas públicas de apoio ao seu modo de sobrevivência como pescadores-agricultores-extrativistas, exemplificado na rica tradição de construção de barcos e habitações adaptados às condições regionais que vêm sendo ameaçadas pela prioridade ao transporte rodoviário, numa região que possui a maior bacia hidrográfica do mundo (GONÇALVES, 2005), demonstrando a pouca eficiência dos projetos desenvolvimentistas de integração nacional para a população local, já que é ignorado nas tomadas de decisão, o que gera conflitos nessa urbanização incentivada pelo Estado.

Na virada do milênio é então observada a Amazônia brasileira com 50% da população urbana e os demais vivendo de forma rural e silvestre-rural e as duas mais importantes metrópoles amazônicas que estão situadas em pontos estratégicos no conjunto do mundo fluvial e florestal amazônico estão sujeitas a um crescimento acelerado, envolvendo padrões de atividades urbano-industriais e atropeladas pelo inchaço demográfico do mundo subdesenvolvido, surgindo na Amazônia a crise do Estado moderno, em que a discussão surge onde começa e termina o papel do Estado e como atuar para melhorar a qualidade de vida da população amazônica (AB'SABER, 2009).

E uma dessas abordagens recai para a atuação do Estado no sistema de transporte regional que é indispensável para o desenvolvimento econômico. Como visto pela preocupação nacional de interligar o mercado regional ao nacional por meio de uma rede de transporte capaz de ligar regiões isoladas, porém a expansão

e modernização do sistema de transporte foi rodoviário e a ruptura de barreiras fiscais interestaduais não privilegiou a Amazônia no tocante dessa nova ordem de industrialização de bens de consumo.

Um dos grandes problemas continuou sendo a ausência de incentivos no transporte regional, responsável pelo escoamento da produção e interligação regional, a exemplo da Amazônia, o sistema de transporte aquaviário. Já que vários autores descrevem a urbanização na Amazônia a partir do curso dos rios através da movimentação de passageiros e cargas, em que os habitantes locais se aglomeram o mais próximo possível ao leito dos rios (SATHLER et al., 2009; MONTEIRO, 2012; CHAGAS, 2001; SANTOS, 2004).

A partir dessa urbanização na Amazônia, se fez necessário a implicação de normatização de como as comunidades e o Estado assumiriam essa postura de mediar conflitos e as tomadas de decisão, sendo necessária maior atuação do Estado, o que mostra a necessidade de inter-relacionar o modelo de urbanização amazônica, a qualidade de vida, os sistemas de transporte e as políticas públicas voltadas ao setor hidroviário.

4 QUALIDADE DE VIDA DAS POPULAÇÕES TRADICIONAIS DA AMAZÔNIA X TRANSPORTE

A urbanização é apontada por Couto (2009) como sendo um dos fatores que influenciaram o processo de adoecimento da população, visto que o desenvolvimento das cidades com políticas excludentes e segregacionistas criaram desigualdades entre as pessoas, aumentando padrões de adoecimento como motivo principal uma condição socioeconômica hierarquizada. O adoecimento populacional gerado por modificações ambientais demonstra como a qualidade de vida depende de múltiplos fatores condicionados não somente ao bem-estar físico, mas também ao bem-estar social, psíquico, emocional e ambiental. E alguns autores descrevem o transporte nas cidades, principalmente o público coletivo, como um dos fatores responsáveis pela menor qualidade de vida, visto que o tempo excessivo de deslocamento, a baixa qualidade, o custo elevado, a falta de conforto e segurança, a pouca oferta e baixa qualidade nos prestadores de serviços geram exclusão social (GOMIDE, 2011; 2003; TOBIAS, 2005; TOBIAS; RAVENA, 2011; VASCONCELLOS, 2000, 2001; BALASSIANO; CHIQUETTO; ESTEVES, 1993; AMOUZOU, 2000; BARAT, 1975).

A qualidade de vida ainda sofre grandes problemas em sua conceituação, e quando considerada como umas das formas de abordar a infraestrutura, a operação, a regulação e as políticas geradas ao usuário do transporte como um de seus pontos avaliativos, encontra ainda maior dificuldade, já que por muito tempo qualidade de vida estava restrita a descrever somente o bem-estar físico como parâmetro, ou seja, empregava o conceito de qualidade de vida igual ao de saúde, que infelizmente, se resumia à ausência de doença. Hoje “qualidade de vida” encontra grande adesão nas discussões da temática como um indicador em análise para as tomadas de decisão e quando empregada aos centros urbanos de grandes populações, verifica-se a deterioração nessa qualidade de vida populacional visualizada pela maior segregação, porém ainda não existe uma definição consensual, visto que a construção de uma base conceitual se trata de uma tarefa de grande dificuldade, devido à subjetividade inerente ao termo (BALASSIANO; CHIQUETTO; ESTEVES, 1993). Se agrupada historicamente, a busca pela sua definição de qualidade de vida vem sendo baseada nas mais diversas

características humanas, sociais, culturais e políticas, mas sempre se considera a saúde como o primeiro pilar de sua avaliação, pois a saúde proporciona o bem-estar geral que gera a possibilidade de desempenhar as atividades diárias, dentre elas o deslocamento. Porém, ao longo dos anos o conceito de saúde, também vem passando por grandes transformações, já que apenas ausência de doenças não satisfaz, impondo a ele uma responsabilidade de agregar outros domínios para assim melhor defini-lo.

Para melhor compreender como a qualidade de vida é quantificada e qualificada nos dias atuais, é necessário compreender como o conceito de saúde se modificou e agregou valores ao conceito de qualidade de vida. Historicamente, o conceito de saúde tem sido modificado pela humanidade, a primeira forma de esclarecer o motivo do adoecimento tinha como causa uma ocorrência sobrenatural, depois passou a ser considerada e justificada por Hipócrates por meio de causas naturais geradas a partir de um desequilíbrio humoral em que o corpo seria composto de quatro líquidos ou humores (o sangue, a fleuma, a bÍlis amarela e a bÍlis negra) e a doença seria o resultado do desequilÍbrio entre eles (CARVALHO, 2002; MARTINS; SILVA; MUTARELLI, 2008). Essa doutrina humoral foi então aperfeiçoada e utilizada na medicina por Galeno que descreveu a causa da doença sendo de características endógenas em que o adoecimento estaria relacionado a constituição física ou a hábitos de vida que levassem ao desequilÍbrio do corpo pela dieta, drogas, tempo e localização geográfica, assim, a manutenção da saúde (equilÍbrio dos humores) estaria condicionada ao ar e ao ambiente; ao sono e à vigília; ao movimento e ao repouso; às excreções e às paixões da alma (CASTRO, 2007; MACHADO, 2004; MARTINS; SILVA; MUTARELLI, 2008). Somando-se ao conceito os fatores ambientais, como os hábitos de vida que atualmente podem ser vinculados à qualidade dos serviços ofertados como um impacto à saúde, que influenciaria a qualidade de vida.

Em uma corrente de pensamentos racionalistas do período moderno surge René Descartes com a crença da necessidade de comprovação matemática dos fatos encontrados por meio de leis mecânicas e pautada na racionalidade, as alterações no funcionamento dos órgãos justificariam a instalação da doença (BARROS, 2002; MACHADO, 2004; PINTO, 2009). Esse pensamento matemático é

descrito por ele em seu livro discurso do método: “Considerando que, entre todos os que anteriormente procuraram a verdade nas ciências, apenas os matemáticos puderam encontrar algumas demonstrações, ou seja, algumas razões certas e evidentes” (DESCARTES, 2001, p.1637-2001).

Em 1860, surge uma era bacteriológica que alimenta o raciocínio mecanicista e insiste na correlação causa-efeito, Pasteur descobre os microorganismos e a doença passou a ser considerada como causa de uma invasão por agentes estranhos (BARROS, 2002; MACHADO, 2004). O modelo mecanicista da correlação causa-efeito surge pela aglomeração de pessoas em centros urbanos, capaz de disseminar um agente pelas trocas sociais mais frequentes e numerosas entre as pessoas, o que nos leva a incorporar a urbanização das cidades como fontes geradoras do adoecimento a esse contexto.

A evolução histórica do pensamento a respeito da saúde-doença foi incorporando características e ainda assim, não encontravam todas as explicações para a instalação de diversas doenças. O processo de adoecimento no homem é então explicado por múltiplas causas, com a soma de agentes patogênicos e características do indivíduo por meio de suas respostas a estímulos ambientais e sociais (MACHADO, 2004). Fica mais clara a necessidade de conceituar a saúde, incorporando a subjetividade participativa da qualidade de vida de uma população relacionando diversas causas. Porém, os conceitos de saúde são pautados por muito tempo em duas grandes tendências: as medicinas centradas na doença e as medicinas centradas no homem. Quando a medicina é centrada na doença possui um modelo ontológico de natureza física, com três abordagens distintas: uma medicina das espécies (fundamentalmente biológico), medicina das lesões (anatomismo e anatomopatologia) e medicina das especificidades (lesão traduzida por sintomas e causa precisa). Enquanto que a medicina centrada no homem (modelo funcional ou relacional) possui representações comandadas por modelo relacional que pode ser pensado em termos fisiológicos, psicológicos, cosmológicos e/ou sociais (LAPLATINE, 1991). O modelo funcional é pensado em termos de harmonia e desarmonia, de equilíbrio e desequilíbrio, e a doença está intimamente relacionada com a ruptura de equilíbrio entre o homem e seu meio social/ambiental.

As transformações e as diferenças ambientais existentes têm um papel fundamental, pois os fatores socioeconômicos que constituem algumas sociedades e alguns grupos dentro da sociedade são as causas da mudança no estado de saúde das populações e as diferenças entre a saúde dentro delas. Saúde e doença refletem a interação entre nós mesmos e o ambiente, precisando assim de melhor compreensão, não somente sobre o ambiente, mas como nós estamos inseridos nele e o modificamos permanentemente (WILKINSON, 2001).

Dentro desse amadurecimento na conceituação da saúde, que engloba uma visão holística, a definição de saúde foi ampliada pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2014, não paginado) como “um estado de completo bem-estar físico, mental e social não apenas a ausência de doenças”. Porém sua aplicação tem caráter subjetivo e varia em relação aos indivíduos de forma dinâmica, onde ocorrem oscilações no estado de saúde/doença dependendo do enfoque e suas variáveis.

Com essa abordagem, o enfoque ecossistêmico, que estuda a conexão entre as atividades dos grupos sociais e seu impacto no meio ambiente, analisando o estado de saúde dos ecossistemas, o seu equilíbrio e os processos de reprodução biológica, e é capaz de indicar as situações que interferem na saúde de grupos humanos, pautada pela compreensão de que saúde dos grupos humanos está irremediavelmente vinculada às condições ambientais e às perturbações do ecossistema recaindo no comportamento e na biologia do homem (CASTRO et al., 2002).

A qualidade de vida tão almejada é então definida pelo grupo de qualidade de vida da OMS como "a percepção do indivíduo de sua posição na vida, no contexto da cultura e sistema de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações" (WHOQOL, 1997, p. 2). Não somente a cultura é incorporada à qualidade de vida, mas também tem um papel decisivo na sua definição, visto que a sociedade é responsável por definir e se mobilizar junto às políticas públicas e sociais no setor (MINAYO, 2000). Outro fator importante a ser considerado na avaliação da qualidade de vida é a percepção individual, pois pode variar entre as pessoas, ao longo do tempo, entre as comunidades e entre grupos ecológicos (BALASSIANO; CHIQUETTO; ESTEVES, 1993).

Em resumo, a relação entre ambiente e saúde é descrita pela saúde pública em três paradigmas: o biomédico (relação agente-hospedeiro), de saneamento (desenvolvimento de infraestruturas) e os sociais e econômicos de desenvolvimento (dimensões políticas, econômicas, culturais e ecológicas). O paradigma social e econômico de desenvolvimento é pautado pelas discussões em torno da promoção da saúde e sua influência na construção de agendas internacionais propostas pela Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização Mundial de Saúde (OMS) e introduz novas abordagens que buscam integração de abordagens ecossistêmicas e sociais (PORTO; MARTINEZ-ALIER, 2007). O desafio surge na busca de estruturar sistemas de indicadores para analisar as condições atuais e tendências das interações socioeconômicas com a degradação ambiental, que afetem a saúde e o bem-estar humano, os chamados indicadores de sustentabilidade ambiental e de saúde (FREITAS; GIATTI, 2009).

No Brasil o primeiro indicador de sustentabilidade foi lançado em 2002 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) com um modelo adaptado ao da ONU (FREITAS; GIATTI, 2009). O último indicador de desenvolvimento sustentável lançado pelo IBGE foi em 2012 e descreveu a saúde na dimensão social com os dados de esperança de vida ao nascer, taxa de mortalidade infantil, prevalência de desnutrição total, imunização, oferta de serviços básicos de saúde, doenças relacionadas ao saneamento ambiental inadequado e taxa de incidência de AIDS (IBGE, 2012). De forma resumida esses dados mostraram uma melhora nas taxas comparativas aos anos anteriores e a partir deles são geradas as formulações das agendas políticas.

A promoção de medidas com enfoque na “sustentabilidade” inter-relacionando meio ambiente, saúde e condições socioeconômicas tem sido enfatizada pelas políticas públicas internacional e nacional. Um exemplo desse envolvimento é a formulação da *Agenda Global 21*, que teve como objetivo orientar os países desenvolvidos e em desenvolvimento na direção de melhorias sociais e ambientais. Dentre seus princípios e características voltados à saúde, como a preocupação de promover saúde e evitar doença; reduzir desigualdades sociais e combater as origens e os focos de pobreza; universalizar o saneamento ambiental; valorizar as novas identidades e a diversidade cultural e ambiental; melhorar a qualidade e

quantidade de água e combater a poluição do ar e do solo e promover o desenvolvimento regional, integrado e sustentável (MINAYO; MIRANDA, 2002). O que deve se ter em mente é que a urbanização, como uma forma não estruturada pode ter impactado de forma específica a população que modificou sua forma organizacional, modificando seu ambiente e sua forma de viver, inclusive na Amazônia.

O acesso universal e igualitário da população brasileira aos serviços ofertados pelo Estado deve ter um enfoque considerando as grandes dimensões geográficas e suas desigualdades regionais o que dificulta a execução de uma política pública única sem vislumbrar as necessidades individuais de sua população tão diferenciada. Desse modo, demonstra-se a necessidade da participação popular no planejamento e execução da promoção, proteção e recuperação da saúde e da qualidade de vida da população, visto que a promoção da saúde utiliza-se de saberes técnicos e populares na tentativa de identificar/solucionar o processo saúde-doença-cuidado, com enfoque na transformação dos processos individuais de tomadas de decisão para favorecer a qualidade de vida e saúde por meio de recursos institucionais e comunitários, públicos e privados (BUSS, 2003).

As mudanças ambientais são apontadas como as responsáveis pelo adoecimento da população e a ocupação rápida de uma área gera grandes demandas sobre o meio ambiente (urbanização) e tem relação direta com o aumento de doenças. Como exemplo, na Amazônia brasileira encontram-se doenças endêmicas causadas por insetos transmissores, como exemplo a malária; mas também agravos relacionados com a urbanização, como a poluição química (intoxicação por mercúrio) e biológica (cólera) dos rios (ALVES; BRÊTAS; BORGERTH, 1999). As doenças endêmicas são as mais facilmente relacionadas à Amazônia, porém as condições de saúde não são diferentes das outras áreas da América do Sul que têm na urbanização a difusão de problemas relacionados à ocupação desordenada do espaço, às condições de saneamento básico, à violência e o exercício profissional (ALECRIM, 1999). Há a necessidade de inferir sobre características individuais da população amazônica.

Como descrito anteriormente os indicadores de sustentabilidade devem promover uma melhor avaliação do cenário regional para assim lançar metas com o

intuito de desenvolvimento de saúde e qualidade de vida da população local. As condições ambientais e sanitárias na Amazônia possuem um quadro heterogêneo o que determina uma tripla carga de doenças que atingem a população, o primeiro grupo envolve doenças infecciosas que se justificam pelo processo de ocupação de uma floresta tropical, a partir de uma urbanização com condições precárias de infraestrutura; o segundo grupo se dá por doenças vinculadas ao processo de urbanização e industrialização por meio do uso de poluentes e agentes exógenos e o terceiro e último grupo engloba as altas taxas de acidentes e violência gerados pela forma intensa, violenta e desregulada de urbanização (ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE, 2010).

Os diferentes aspectos encontrados na realidade urbana e social afetam profundamente o nível de satisfação do indivíduo influenciando a saúde e qualidade de vida do mesmo (RUEDA, 1997).

A urbanização é o principal cenário atual na avaliação da qualidade de vida e isso ocorre devido à deterioração das condições de vida da população – consequência do risco de explosões demográficas das cidades (AMOUZOU, 2000). Como descrito por pensadores e políticos como Johann Peter Frank, Chadwick, Virchow, McKeown e Lowe a qualidade de vida também é influenciada pelo ambiente social e físico, já que a abordagem desse tema já no século XVIII descreveu a pobreza, as más condições de vida, o trabalho, o saneamento e a nutrição como causadores de doenças (BUSS, 2000).

Burton et al. (1986) apud Amouzou (2000) apontam para a diminuição das taxas de crescimento econômico de todos os países industrializados, aumentando o desemprego e a necessidade de maior produtividade aos que continuam empregados; à passagem gradual do emprego da indústria para os serviços e a um agravamento das diferenças entre os ricos e os pobres, com um acentuado declínio na oferta e na qualidade de habitações públicas, educação, saúde e transporte coletivo, decorrentes dos cortes nos fornecimentos do Estado, tendo, em contrapartida, o aumento do número de crianças fora da escola e de pessoas sem atendimento médico-hospitalar. Dentro dos grandes centros urbanos, podemos perceber a exclusão social de população de baixa renda, o que leva a uma

diminuição na qualidade de vida dos mesmos, como apontado por Amouzou (2000, p. 49):

A polarização entre rico e pobre cada vez maior em grandes cidades é o resultado da exclusão e da inacessibilidade, consequência da má repartição espacial dos fatores de desenvolvimento socioeconômico tais como equipamentos escolares, hospitalares, oportunidades de trabalho e de infraestruturas de transportes coletivos nas áreas de forte concentração de população de baixa renda.

A má distribuição da infraestrutura à população nas áreas urbanizadas é fortemente notada pela qualidade ofertada do transporte, haja vista que os sistemas de transporte têm sido fortemente abordados como uma forma de segregação.

De acordo com o documento “Instrumentos de avaliação de qualidade de vida” (WHOQOL, 1998, p. 1), criado pela OMS com o objetivo de avaliar a qualidade de vida numa perspectiva internacional, o conceito é feito por três aspectos fundamentais: subjetividade, multidimensionalidade e presença de dimensões positivas (p. ex. mobilidade) e negativas (p. ex. dor), pautado nos domínios físicos, psicológicos, nível de independência, relações sociais, ambiente e aspectos espirituais/religião/crenças pessoais. Dentro dos domínios de nível de independência aborda-se a mobilidade e no domínio ambiente aborda-se transporte, com isso relaciona-se a qualidade de vida à acessibilidade do transporte.

Com a melhoria no sistema de transporte, aumenta-se a mobilidade e a acessibilidade, agindo diretamente na qualidade de vida de uma população que usufrui do transporte, mas também podem causar impactos negativos, como alterações ambientais, geradas pelo tráfego que aumentam a poluição do ar, a vibração, o ruído, a intrusão visual, a segregação, o comprometimento da segurança e o congestionamento de tráfego; alterações na condição da saúde; mudanças no uso, valor e ocupação do solo; acidentes que pode levar a mortes ou levar a danos físicos e psicológicos (BALASSIANO; CHIQUETTO; ESTEVES, 1993). Ao utilizar os conceitos de transporte urbano para o transporte hidroviário devido a ausência de informações na literatura, os autores avaliam a qualidade de vida de forma diferenciada.

Para Vasconcellos (2000), a qualidade de vida está diretamente ligada às condições de tráfego e trânsito que são analisadas em três dimensões: o nível de

segurança na circulação, a qualidade de uso do espaço urbano e as condições ambientais ligadas à poluição atmosférica e sonora, mas fornece dados que os acidentes têm impactos muito mais graves, sendo um problema social que atinge milhões de pessoas e são causados pelas condições de ambiente construído, a tendência do aumento de veículos motorizados e precariedade na fiscalização do trânsito. Ao relacionar a existência de acidentes automobilísticos no transporte urbano como um indicador na qualidade de vida do usuário, de forma análoga, os índices alarmantes de acidentes com o motor das embarcações que causam a perda de cabelos (escalpelamento) e a morte de usuários, também apontam para a necessidade de promover o controle de acidentes no transporte hidroviário como responsável pela qualidade de vida dos ribeirinhos.

Por muito tempo o planejamento do sistema de transporte ficou restrito ao tráfego rodoviário por meio da avaliação dos fluxos que determinariam o crescimento, depois iniciaram as preocupações como aumentar a eficiência de deslocamento de grandes massas de passageiros, estimular maior racionalidade nos padrões de uso do solo e na distribuição espacial das atividades; e permitir a integração das periferias no processo de desenvolvimento metropolitano (BARAT, 1975). E atualmente tem se falado de medidas de segurança de uso do transporte, mas ainda sem enfoque ao transporte hidroviário.

O espaço físico utilizado no transporte não é planejado na maioria das vezes, com uma implantação por meio de uma necessidade imediata, impactando na segurança de seus usuários. Essa propensão espacial para os acidentes é revelada entre as mortes e o número de veículos motorizados e a propensão à iniquidade é identificada por quem é ferido ou morto no trânsito, sendo mais acometidas as pessoas com maior vulnerabilidade, ou seja, em países em desenvolvimento os espaços construídos são inerentemente mais perigosos para a maioria da população (VASCONCELLOS, 2000). Na Amazônia, o transporte pelos rios é feito pela maioria da população e as embarcações são utilizadas sem fiscalizações e sem padronização pelos órgãos responsáveis, causando maiores riscos aos usuários.

Em 2010 os dados do Relatório Anual de Acidentes de Trânsito Fatais, realizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) registraram 1.357 pessoas que perderam a vida em decorrência de 26.370 acidentes de trânsito na

cidade de São Paulo. Mesmo o número sendo 1,8% inferior ao do ano anterior, as mortes no trânsito paulistano ainda são um problema crônico, principalmente para pedestres e motociclistas. Os pedestres são o grupo mais frágil do trânsito, em que os atropelamentos e mortes de pedestres podem ser considerados os casos mais graves e correspondem a 46,4% do total de mortes (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, 2011). O motivo descrito por Vasconcellos (2010) é a criação de um novo tipo de ambiente que alterou radicalmente a relação entre as pessoas por meio da introdução irresponsável do automóvel e a ausência de medidas correspondentes a adaptação das vias, sendo as condições políticas e técnicas as geradoras e reprodutoras deste tipo de ambiente.

Os instrumentos políticos de atuação nos transportes são abordados em três enfoques: o fornecimento de transportes, a regulação e os instrumentos econômicos. De acordo com Vieira et al. (2007), consta nesses instrumentos avaliativos que:

- a) A oferta de transportes tem como objetivo ampliar a capacidade da infraestrutura e de veículos para acomodar a crescente demanda.
- b) Os instrumentos regulatórios incluem leis e regulamentos que definem regulamentação técnica dos produtos e serviços (por exemplo, Normas EURO que forçam a indústria a fornecer novos e veículos mais eficientes) e também regulação econômica que define as condições de acessar e operar dentro do lugar mercado de transportes.
- c) Os instrumentos econômicos usam mecanismos de mercado para resolver os problemas relacionados com os transportes (VIEIRA et al., 2007, p. 422).

O transporte que influencia a qualidade de vida que dele utiliza precisa então de políticas públicas capazes de pensar na qualidade de serviço ofertada ao usuário pela oferta, regulação e medidas econômicas, mas as políticas econômicas sempre focaram em mercadorias e como consequência foi criando os modais de transportes dos usuários. E quando pensado na movimentação de bens no comércio, também pode ser avaliado como um modo de qualidade de vida, pela capacidade de abastecer as regiões com os bens necessários para o consumo. A logística desse transporte é feita de forma a aumentar a lucratividade da empresa, mas impacta no preço final ao consumidor pela concorrência.

O homem sempre procurou melhorar seu sistema de transportes adaptando-o às suas necessidades, inicialmente pela tração, pelo simples ato de deslocar um objeto, depois incluíram objetos facilitadores, como cestas, carroças, plataformas

carregáveis, etc., depois utilizou a tração animal com a domesticação de animais, por conseguinte, começou a explorar o transporte aquaviário, inicialmente com um simples tronco de árvore, depois a jangada e a grande invenção da vela que proporcionou a ligação de países separados por águas, permitindo ao homem a escolha da logística dos transportes para melhorar os custos, o tempo e a qualidade (KEEDI, 2007).

Porém, a dificuldade em abordar todos os critérios para a melhor definição de qualidade de vida se encontra em “determinar e dimensionar os elementos que compõem as instâncias objetivas e subjetivas de qualidade de vida e estabelecer uma situação padrão para servir de referência” (CORRÊA; TOURINHO, 2001, p. 7).

Rueda (1997, não paginado) descreve que para analisar a qualidade de vida de uma sociedade significa “analisar as experiências subjetivas dos indivíduos que a integram e que têm em sua existência a sociedade mencionada e exige, em consequência, conhecer como vivem os sujeitos, suas condições objetivas de existência e que expectativas de transformação estas condições desejam, e avaliar o grau de satisfação que obtém”.

A qualidade de vida se tornou um termo tão abrangente, que torna-se difícil conceituá-la de uma forma simples. Almeida; Gutierrez; Marques (2012, p. 14) apontaram que:

O universo de conhecimento em qualidade de vida se expressa como uma área multidisciplinar de conhecimento que engloba além de diversas formas de ciência e conhecimento popular, conceitos que permeiam a vida das pessoas como um todo. Nessa perspectiva, lida-se com inúmeros elementos do cotidiano do ser humano, considerando desde a percepção e expectativa subjetivas sobre a vida, até questões mais deterministas como o agir clínico frente a doenças e enfermidades.

É necessário então usar indicadores que possam medir a qualidade de vida de uma população considerando as condições de vida (quantitativo) e as condições de satisfação com sua vida (qualitativo) (TONON, 2010). Vos (1996) se preocupa em relatar que as diferenças regionais impactam a forma de avaliação populacional ao propor como objetivo dos indicadores sociais: 1) conceituar e diagnosticar as dimensões e as causas da pobreza e os geradores de insatisfação de necessidades básicas na América Latina; 2) permitir a permanência do desenvolvimento social e

da evolução dos níveis de vida; 3) prover a base quantitativa para uma análise da conjuntura social; 4) formar um alicerce para a definição de grupos, objetivo nas políticas econômicas e sociais e um sistema de vigilância para a evolução e adequação das políticas necessárias; e 5) avançar na formulação de um conjunto de indicadores que sejam internacionalmente comparáveis e que permitam avaliar as diferentes experiências regionais.

Porém, quando a definição de qualidade de vida é contextualizada para as populações tradicionais na Amazônia não são encontradas na literatura as características específicas. Desse modo, observa-se empiricamente que grande parte das relações de trabalho, lazer, nutrição, saneamento, contato e outros é feito pelos rios, principalmente nas localidades mais distantes das grandes metrópoles que não dispõem de malhas ferroviárias e aviárias.

Na Amazônia, a ocupação e, posteriormente, a urbanização foi gerada a partir dos rios, gerando o contato e trocas com as demais regiões e populações, demonstrando a relação direta dos terminais fluviais e a saúde/qualidade de vida das populações tradicionais.

4.1 Vivências da população amazônica e o transporte hidroviário

A população amazônica, como abordado anteriormente, utiliza o rio como sua principal fonte de trocas e tem nele o valor simbólico cultural de existência e sobrevivência. E como na Amazônia a interação ambiental, as relações sociais e o nível de independência surgem mediante a utilização dos rios, fica notória a relação direta e indispensável das populações tradicionais com as embarcações. No entanto, o quesito segurança fica muitas vezes em segundo plano, já que são registrados ainda hoje inúmeros acidentes promovidos pelas embarcações.

A capitania dos portos da Amazônia Oriental (2014) descreve a falta de segurança nas embarcações fiscalizadas como uma situação que ocorre com frequência em nossos rios, colocando em risco de acidentes outras embarcações, principalmente seus passageiros e tripulantes. Ainda aponta o “escalpelamento” como o acidente mais frequente na Amazônia.

Escalpelamento significa a remoção da pele e cabelo da cabeça, ou seja, o couro cabeludo (MEDNOKA, 2003). Pode ser causado por traumas, queimaduras,

infecções, retiradas cirúrgicas de tumores e lesões congênitas (CHANG, et al., 2010). É uma situação grave, podendo deixar sequelas importantes, onde a escolha do procedimento reconstrutor deve se pautar na etiologia, localização e período de tratamento, já que pode haver perda parcial ou total de couro cabeludo e demais áreas próximas (FRANCIOSI et al., 2010).

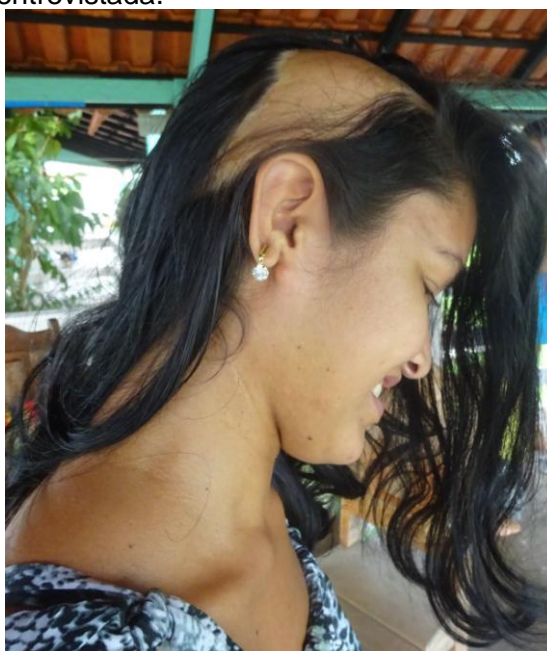
Na Amazônia, o acidente acontece usualmente quando as vítimas têm seus cabelos repentinamente puxados pelo eixo do motor de embarcações, arrancando bruscamente todo ou parte do couro cabeludo da vítima, inclusive orelhas, sobrancelhas e por vezes uma enorme parte da pele do rosto e pescoço, levando a deformações graves e até a morte (CAPOR, 2014). Foi traçado o perfil epidemiológico de vítimas atendidas entre 2001 e 2010 no centro de referência Hospital Santa Casa de Misericórdia do Pará (HSCMP), onde foram observados 62 casos atendidos, entre eles 43 causados por embarcações, com quadros depressivos como complicação pelo acidente, visto que além de sofrerem pelas sequelas estéticas, sofrem com a discriminação da sociedade (CUNHA et al., 2012). Provocando impacto na qualidade de vida da escalpelada e também de toda a sua família que enfrenta o problema. Nas entrevistas colhidas ao longo da pesquisa, foi encontrada uma moça que sofreu o escalpelamento com sete anos e aqui é narrada a experiência vivenciada por ela e sua família.

Na manhã de um dia desconhecido no ano de um mil novecentos e noventa e seis (1996) a família voltava da cidade de Terra Santa (PA) para sua residência no meio do rio Inhamundá. O percurso transcorreria aproximadamente em quatro horas de viagem na própria embarcação da família, quando a filha caçula foi ao “bacio” e parte de seu cabelo foi puxado e arrancado de seu couro cabeludo. A família retornou a Terra Santa e foi atendida na unidade de saúde local, às quinze horas partiu para o município de Oriximiná (PA) em lancha paga pela prefeitura. Na manhã seguinte a criança e sua mãe seguiram para a capital, Belém (PA), e foram direto para a Santa Casa de Misericórdia, permanecendo por quatro meses em tratamento longe do resto da família, tendo contato com sete crianças na mesma situação sua. Permaneceu um ano em sua casa e apresentou o quadro de anemia, segundo informações relatadas, voltou para Belém e fez a enxertia, melhorando o aspecto do couro cabeludo.

Quando voltou para Oriximiná ficou lá para finalizar os estudos e depois de quinze anos uma pessoa descobriu o contato da criança que se tornou mulher, e a cadastrou em 2013 para tentar fazer a expansão. Assim, no dia treze de dezembro de dois mil e quatorze (13.12.2014) ligaram novamente e agendaram para fazer a consulta na capital para dez de fevereiro de dois mil e quinze (10.02.2015), mas depois de uns dias ligaram reagendando para maio de dois mil e quinze, por falta de material para a execução do procedimento.

Como medidas de políticas públicas regionais aos casos de escalpelamento, a secretaria de saúde local é responsável por pagar a viagem até a capital para o tratamento e os mesmos têm direito a diária dos dias passados em tratamento como forma de auxílio, mas a família disse não ter recebido as diárias e contaram com o apoio de um deputado estadual local para conseguir a casa de apoio. Na entrevista feita, a escalpelada relata que teve muita dificuldade devido as crianças a chamarem de careca e “zombarem” sempre dela, sofrendo até hoje com a perda de cabelo. Na Fotografia 9, a entrevistada mostra a perda de parte do cabelo e na Fotografia 10 mostra a perna que foi tirada parte do material biológico para realização da enxertia no couro cabeludo.

Fotografia 9 - Perda de parte do cabelo da entrevistada.



Fonte: Autora (2015).

Fotografia 10 - Área da retirada de material biológico para fazer a enxertia do couro cabeludo.



Fonte: Autora (2015).

É necessária a sensibilização da sociedade em geral e a conscientização, principalmente das populações ribeirinhas, da gravidade do acidente do escarpelamento que marca o indivíduo e suas famílias, que além de traumatizadas e muitas vezes dilaceradas com a mutilação ou a morte de um ente querido, são na maioria das vezes carentes financeiramente e sobrevivendo da economia informal, encontram dificuldades pela interrupção de trabalho de parte da família por manter uma economia caracterizada muitas vezes por agricultura de subsistência, pesca ou outra. O escarpelamento é capaz de impactar uma família dentro de vários enfoques, culturalmente pela perda dos longos fios e sua mutilação que gera o menor “embelezamento” para o grupo social, economicamente pela diminuição na oferta de recursos, psicologicamente pelos traumas gerados e socialmente pela diminuição de contato gerado pelo isolamento.

Outra abordagem na necessidade de segurança dos passageiros são os vários relatos na mídia local de naufrágio devido à superlotação, causando muitas mortes pela inexistência de boias salva vidas suficientes. Tais acidentes ocorrem em embarcações de linha e privadas, apesar das embarcações de linhas serem mais fiscalizadas pela Marinha, mas a população amazônica que utiliza desse meio como

o único meio de transporte em alguns locais, e como a oferta do serviço é muitas vezes deficitária, convence o comandante de sua urgência em embarcar e realizar a viagem por motivos diversos, desde trabalho e saúde, sensibilizando o comandante pelas relações sociais existentes, um modelo que vem se modificando pelas relações de mercado que definem claramente o papel de cada ator, ocorrendo mais em áreas mais distantes dos grandes centros urbanos.

O acesso ao tratamento médico mais especializado também ocorre nos grandes centros urbanos e as embarcações de linha disponibilizam um dos camarotes como uma enfermaria quando solicitado pela prefeitura local, que paga a locação para o destino do tratamento, como mostrado na Fotografia 11 de um camarote que é usada como enfermaria para o transporte de pacientes. O camarote possui um ar condicionado ligado na própria cabine quando o motor da embarcação está funcionando, um beliche com dois colchões, jogo de cama e travesseiros, lixeiro com saco plástico e exclusivamente no camarote da enfermaria tem um banco, caso seja necessário ao cuidador se posicionar ao lado do paciente ao longo de todo o percurso. No camarote há um banheiro privativo com uma pia, vaso sanitário e chuveiro acima do vaso, como mostrado na Fotografia 12, o espaço é reduzido, mas ter a possibilidade de um banheiro privativo em uma embarcação é um privilégio que no custo da passagem é cobrado diferenciadamente aos demais passageiros.

Fotografia 11 - Camarote usado como enfermaria na embarcação de linha Santarém-Oriximiná-Santarém.



Fonte: Autora (2015).

Fotografia 12 - Banheiro do camarote de enfermaria.



Fonte: Autora (2015).

Há ainda a necessidade de intervenções no bem-estar físico dos passageiros em percursos que nos rios amazônicos podem durar dias, sendo obrigado a presença de um enfermeiro em percursos maiores que doze horas. Na entrevista realizada com o comandante de embarcação que fazia o percurso Santarém-Belém ele descreveu a morte de um passageiro por enfarte no banheiro sendo constatada por outro passageiro que percebeu a demora do mesmo, sendo obrigado a arrombar a porta.

As histórias contadas sobre as experiências vividas no comando por oito anos nessa rota tiveram maior facilidade de serem feitas pelo contexto inserido da pesquisadora de campo, pois a população amazônica de uma forma em geral tem grandes habilidades em desenvolver conversas com quem as interpela, mas quando um “estranho”, “doutor”, componente de uma universidade pede para entrevistá-lo, a abordagem pode desencadear constrangimento e desconfiamento, mas a extração de muitas informações ocorreu pelo simples fato da entrevistadora ser filha de um morador local, fazendo parte do universo social do grupo.

O comandante e mais dois tripulantes descreveram também a queda na água de algumas pessoas na viagem pelo exagero no consumo de álcool, causando o retorno para buscar o mesmo, mas também referiu um caso de um passageiro que não foi visto caindo e não apareceu ao final da viagem. Outros pacientes já morreram na enfermaria ao longo da viagem, mas nunca teve necessidade de realizar nenhum trabalho de parto dentro da embarcação, sendo necessário separar um camarote de enfermaria que é igual aos demais ofertados aos passageiros, mas obrigatoriamente ele fica no pavimento térreo da embarcação, mas o acesso a ele é feito de forma similar aos demais, sem nenhum isolamento ou infraestrutura facilitadora, interferindo também na qualidade de vida dessa população.

O acesso às embarcações na Amazônia de uma forma geral impõe várias barreiras e como descrito nas performances corporais vividas pelas populações amazônicas, são acostumados desde tenra idade a sobrepor os limites corporais e melhorar as aptidões na coordenação e equilíbrio para desempenhar seu objetivo. Na Fotografia 13 pode-se observar a improvisação de embarque em embarcações privadas menores, e como a área portuária não atende a necessidade de todos, improvisa-se o acesso.

Fotografia 13 - Acesso improvisado a uma embarcação privada na área portuária de Oriximiná (PA).



Fonte: Autora (2015).

Os acometimentos físicos e as características da idade, nos extremos entre a infância e o idoso, também são geradores da diminuição das funções biológicas capazes em ajustar o corpo às modificações de superfície que impõe mais energia e domínio corporal e a acessibilidade que poderia ser pensada para esses grupos encontram na ajuda de familiares, amigos e transeuntes o apoio para vencer as barreiras de infraestrutura incapacitantes, como visto na Fotografia 14 que a senhora para acessar a embarcação na área portuária de Santarém tirou o sapato e precisou de apoio de duas pessoas para transpor os obstáculos, disputando o acesso com quem também abastecia de cargas o porão das embarcações.

Fotografia 14 - Acesso de passageiros na área portuária de Santarém.



Fonte: Autora (2015).

Na fotografia acima, observa-se que o sapato foi retirado para fazer o percurso, a ausência de sapato gera mais equilíbrio ao corpo pela justificativa fisiológica da realização das reações posturais de equilíbrio com mais eficiência quando em contato com o solo, podendo promover um arco plantar capaz de agregar os pés a superfície, bloqueando o deslizamento. Como se pode notar, o solo estava molhado e o acesso a balsa que a embarcação estava atrelada é em terra batida e com a água, o piso se transformou em lama, como visto na Fotografia 15, a senhora para sobrepor os limites retirou o sapato com objetivo de aumentar o equilíbrio e também não sujar seu calçado.

Fotografia 15 - Acesso portuário à balsa que atrelava a embarcação em Santarém.



Fonte: Autora (2015).

A acessibilidade do transporte à população amazônica, o custo da passagem e o tempo de viagem também podem ser os responsáveis pela escolha do tipo de embarcação. O custo da embarcação de linha varia de acordo com a forma de acomodação e o tipo de embarcação. No percurso estudado de Santarém-Oriximiná-Santarém existem dois tipos de embarcações responsáveis pelo percurso, o barco de linha e a lancha que foi disponibilizada aos usuários mais recentemente. Os barcos de linha existentes com rotas permanentes são o OGP e o Cidade de Oriximiná II, o barco Cidade de Oriximiná II saem de Santarém todas as segundas, quartas e sextas, às 19h30min e saem de Oriximiná todas as terças, quintas e domingos, às 21h30min, e contrabalanceando a oferta, o OGP sai de Oriximiná as segundas, quartas e sextas e de Santarém às terças, quintas e domingo, nos mesmos horários, o preço da passagem para acomodação em rede custa quarenta e cinco reais e o camarote custa cento e vinte reais para duas pessoas. As diferenças em serviço pelo valor de pagamento do camarote contemplam a privacidade, um banheiro privativo, o controle da temperatura ambiental pelo ar condicionado e a segurança de pertences por manter o camarote trancado, mas fica muito dispendioso quando a rota é realizada rotineiramente, impactando no orçamento. A outra opção de percurso é a recente implantação das lanchas Tapajós

que têm como finalidade o transporte de passageiros. A implantação desse serviço melhorou a acessibilidade com o aumento de custo, mas com a diminuição do tempo de viagem. As lanchas desempenham o percurso em quatro horas enquanto os barcos fazem em dez horas “subindo o rio”, ou seja, contra a correnteza e oito horas “descendo o rio”, a favor da correnteza. A saída de lancha de Oriximiná ocorre todos os dias da semana, com variações de horário e sai de Santarém segunda, quinta, sábado e domingo, com o custo de setenta reais por percurso podendo levar apenas a mala individual, o que difere nos barcos que o usuário pode levar mais pertences consigo quando trazidos e acomodados mais cedo, como geleiras maiores que são comumente símbolo cultural de presente com peixe ou alimentos regionais a quem hospedará o visitante.

A vida da população amazônica tem sua valoração a partir de suas vivências culturais e a implantação de novas tecnologias ao transporte ainda estão sendo lentamente absorvidas por seus usuários. A implementação de lanchas nessa travessia pela empresa Tapajós gerou a criação de um terminal de transporte para passageiros privativo em Santarém, instaurando a regulação do transporte pelo mercado.

Mas também é observada na população amazônica a defesa do modo de transporte quando muito usado por eles, como uma forma de fidelização e também por laços de amizade que favorecerem a acessibilidade, um exemplo poderia ser a possibilidade de empréstimo de uma rede pelo funcionário conhecido do barco, bem como o pedido de posicioná-la num local privilegiado quando tem laços de amizade. Em duas entrevistas contrastantes feitas dentro do barco de linha no percurso de Santarém-Oriximiná, com uma senhora de Itaituba e outra com um senhor de Oriximiná, mostram as divergências de opinião pelo fato da frequência do uso do serviço. A senhora F.C.A., 42 anos, residente em Itaituba, conselheira tutelar, fazia o percurso acompanhada de outra senhora e mais quatro crianças de idades variadas, o objetivo da viagem era a entrega das crianças para a mãe. Esta relatou a grande dificuldade de a orla de Santarém não ter cais e ser necessário pular de cais em cais, com a rampa de ferro e escorregadia, teve que tirar o calçado para prosseguir o trajeto até o barco e descreve que em sua cidade Itaituba é uma cidade menor, mas com melhor estrutura e questionou como um cadeirante faria para entrar no

barco. Enquanto o morador de Oriximiná que faz o percurso rotineiramente, C.P.S, 60 anos, agente operacional da Cosanpa em Oriximiná, que foi levar a esposa a Santarém para passear e estava retornando a sua origem descreve como uma ótima viagem e descreve a existência da acessibilidade no sistema de transporte e seu acesso a ele. O costume de uso do serviço, a fidelização, e o desconhecimento de outras possibilidades faz com que a avaliação do usuário residente seja positiva.

Nas entrevistas feitas na lancha no percurso de Oriximiná-Santarém foi constatado uma avaliação mais positiva do serviço, mesmo com o custo maior, a passagem pode ser comprada pela *internet*, o tempo de viagem é menor, e existe um terminal privativo de embarque e desembarque em Santarém e em Oriximiná é usado o terminal de passageiros administrado pelo Estado. Comparativamente o serviço dentro dos dois tipos de embarcação também são diferentes, no navio de linha a acomodação é em camarote ou em rede e na lancha não há diferenças e os passageiros vão sentados em cadeiras acolchoadas, na Fotografia 16 é visto a acomodação em rede no navio de linha e na foto 17 a acomodação em poltronas na lancha.

Fotografia 16 - Acomodação em rede no navio de linha.



Fonte: Autora (2015).

Fotografia 17 - Acomodação em poltrona na lancha.



Fonte: Autora (2015).

Outra percepção do ribeirinho é que vem aumentando também a insegurança trazida das grandes metrópoles. A segurança quanto a integridade física também é relatada com o medo das investidas de “piratas” dos rios que batem e matam quando não conseguem tudo o que querem, a única forma de denunciar é via rádio para a marinha que como não tem comunicação ao longo de toda a Amazônia funciona como uma ponte de informação entre os barcos até chegar ao destino final, mas que pela vasta área navegável não possui patrulhamento capaz de estabelecer fiscalização abrangente.

As várias abordagens descritas nas vivências da população amazônica no transporte hidroviário demonstram como o transporte influencia na qualidade de vida da população, com isso aborda-se no capítulo seguinte os sistemas de transporte, com enfoque no sistema de transporte hídrico com referência na navegação interior que por meio de melhorias pelas políticas voltadas ao setor podem beneficiar o usuário.

5 SISTEMAS DE TRANSPORTES

Os sistemas de transporte são capazes de gerar melhorias às populações, visto que sua conjectura é responsável pelas relações econômicas, políticas, culturais e sociais, mas ainda se faz necessário delimitar como podem atuar em diferentes esferas espaciais e em suas diversas tipologias/modais. A Confederação Nacional de Transporte (CNT) no Brasil credita ao transporte a responsabilidade de grandes mudanças na história da humanidade e relaciona a criação da roda como determinante na formação das sociedades e no desenvolvimento de tecnologias, pois gerou mobilidade e interação, se estendendo pelo modal ferroviário, hidroviário e aeroviário (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE, 2013).

O transporte está diretamente relacionado ao desenvolvimento da civilização moderna ao viabilizar o comércio e pode ser definido como o deslocamento de pessoas e pesos (RODRIGUES, 2007). A atividade econômica é promovida pelo transporte que viabiliza os deslocamentos para a satisfação de necessidades pessoais ou coletivas, sendo que, os maiores benefícios produzidos são a mobilidade e a acessibilidade; além disso, promovem a troca de produtos, bens, técnicas e informações com outras regiões e/ou países (PEREIRA; LENDZION, 2013). A logística do transporte é hoje uma das principais preocupações que podem estabelecer maiores resultados econômicos para o Brasil na comercialização de seus produtos, já que há matéria-prima e a mão-de-obra é barata e são produzidas boas mercadorias com preços competitivos, mas o sistema de transporte possui necessidades de modernização (KEEDI, 2007).

A melhoria no sistema de transporte também é definida como a eficiência em função do deslocamento de pessoas e mercadorias num menor tempo de viagem possível (GONDIM, 2001), se assemelhando aos conceitos de acessibilidade.

A caracterização de uma viagem/deslocamento pode ser obtida com a duração, modo, horário e outros, dependendo de fatores sociais, como renda e; fatores externos, como oferta e infraestrutura (TOBIAS, 2005). O que demonstra a complexidade do transporte, com implicações no planejamento e execução, já que almeja beneficiar a todos os atores e aspectos, sendo então considerado um sistema com diversas variáveis a serem abordadas.

Vasconcellos (2000) aponta as condições de transporte e trânsito nos países em desenvolvimento, mas deixa claro que não existem grandes semelhanças entre os países por serem diferentes nos contextos políticos, econômicos, sociais e culturais o que gera impacto diferenciado nos padrões de viagem das pessoas pelo processo de decisão e nas políticas correspondentes, mas podem ser resumidas em condições semelhantes em:

- a) uma dependência generalizada dos meios não motorizados de transporte (caminhada, bicicleta) e dos meios públicos de transporte, em comparação aos países industrializados, no qual a disponibilidade de automóvel é elevada;
- b) iniquidade geral nas condições de transporte, com a maioria das pessoas submetida a condições inadequadas de acessibilidade, segurança e conforto para realizar as atividades diárias, em comparação a uma distribuição mais equitativa do acesso nos países industrializados (VASCONCELLOS, 2000, p. 17).

Os transportes com ausência de acessibilidade, segurança e conforto são um problema a ser enfrentado com medidas de incentivo à melhoria de infraestrutura e serviço. Um sistema de transporte deve garantir a mobilidade e facilidade de contato pela disponibilidade de sistemas operacionais e de infraestrutura adequados a circulação de bens e pessoas promovendo a acessibilidade (BARAT, 1975).

Os sistemas de transporte (ST) incorporaram pensamentos mais amplos, não contextualizando apenas a infraestrutura e equipamentos, mas abordando um complexo sistema de variáveis interrelacionados a ele, como a estrutura normativa, estrutura funcional, estrutura de produção, estrutura de gestão e estrutura político-institucional, gerando a teoria de sistemas.

O primeiro autor a descrever a teoria dos sistemas foi Bertalanffy em 1968, sua preocupação inicial foi tratar o mundo e a ciência de forma multidisciplinar, descrevendo o modelo de sistema aberto em que ocorre interação e mudanças contínuas com o ambiente por meio de vários elementos. Radcliffe-Brown e Malinovsky utilizaram o modelo na ciência social, entretanto, sociólogos como Spencer e Dürkheim, já apresentavam em suas formulações numerosos exemplos de teorização funcionalista (MOTTA, 1971).

Relacionando o sistema de transporte, Morlok (1978) engloba o conjunto de elementos que fornecem e dirigem ações para que o transporte ocorra, sendo necessários elementos básicos de infraestrutura e plano de operação. Costa (2001)

descreve o plano de operação como um conjunto de procedimentos, usados para manter um sistema operando adequadamente, com uma circulação de bens, veículos e pessoas. Já Wingo e Perloff (1979) consideram o sistema de transporte correspondente a aspectos físicos, com ênfase na infraestrutura e aspectos organizacionais, como as abordagens sistêmicas.

Febbaro e Sacone (1996) descrevem o ST como uma relação de demanda e suporte, sendo a demanda correlacionada aos desejos e necessidades dos usuários e o de suporte à produção de serviço, englobando infraestrutura física e operacional. Porém, Tedesco (2008) relaciona fatores exógenos dentro do sistema de transporte, como fatores condicionantes que não estão sob seu controle, dentre eles encontramos os fatores políticos-institucionais, aspectos morfoclimáticos, socioeconômicos e culturais, infraestrutura e materiais disponíveis e acessíveis, ou seja, relaciona uma abordagem mais geral de todas as variáveis possíveis de serem incorporadas ao modelo.

Essa forma de avaliar o sistema de transporte com maior número de variáveis disponíveis, dentro da valoração dos aspectos políticos-institucionais para o modelo justifica o interesse na teoria de sistemas.

O sistema de transporte está intimamente ligado ao espaço urbano e é fonte geradora do desenvolvimento pela mobilidade. Existem vários indicadores quantitativos e qualitativos que avaliam a mobilidade, como os indicadores de: macro-acessibilidade, micro-acessibilidade, fluidez, segurança, nível de serviço de transporte e custo (TOBIAS, 2005). Vasconcelos (1996) ainda condiciona fatores individuais, familiares, econômicos e físicos para se fazer um deslocamento.

Valente (1971) propõe que a gênese da problemática dos transportes reside na utilidade dada a ele, ou seja, a capacidade de satisfazer a um desejo ou necessidade do ser humano, sendo indispensável ao transporte chegar no local e tempo exato focando no bem-estar e sobrevivência. De acordo com a Empresa Brasileira de Transportes Urbano (EBTU), o desempenho do sistema relaciona-se diretamente às expectativas geradas pelo usuário atendido, sendo que os principais atributos para escolher o serviço são confiabilidade, acessibilidade, tempo de deslocamento, conveniência, conforto, segurança, custo, disponibilidade e qualidade do serviço (EBTU, 1988).

Esse deslocamento se dá de forma diferenciada nos países e Valente (1971) acredita que os transportes são vitais para qualquer nação, podendo variar entre os países devido a fatores como posição geográfica, disposição e topografia de seu território, extensão de rios navegáveis, avanço econômico e tecnológico, mercado interno e ainda fatores subjetivos, como a índole do seu povo. O mundo moderno vem vivenciando a busca da otimização nos sistemas de transporte, provocada pela intermodalidade e integração dos meios, gerando maior viabilidade independente da distância, o que acarreta maior complexidade na gestão dos transportes, chamado de globalização dos transportes (BRAGA apud NAZARÉ, 2001). Essa inferência não é modificada nos países da América Latina, porém são realizadas com maior atraso.

No caso do Brasil, ocorreu um atraso de 30 anos na institucionalização da intermodalidade e como exemplo, a regulamentação do operador de transporte multimodal que quando aprovada teve graves distorções, mesmo passando quatro anos em tramitação, demonstrando a necessidade da consolidação da intermodalidade no sistema de transporte brasileiro, com a navegação interior como marco referencial (NAZARÉ, 2001).

E na Amazônia, a inexistência de um sistema de transporte estruturado contribui para ocupações predatórias em periferias, o que gera a exclusão social, somando às escassas informações sobre o transporte fluvial que poderiam contribuir para planejamentos mais eficientes sobre o setor na região, e para isso alguns aspectos deveriam ser mapeados como a eficiência, a rapidez, a segurança, o conforto, a oferta e a demanda e a adequação dos equipamentos utilizados para o transporte de cargas e passageiros (PINHEIRO, 2003).

O conhecimento de vários modos de transporte é fundamental para a reestruturação do sistema de transporte e são divididos em aquaviário (marítimo, fluvial e lacustre); terrestre (rodoviário e ferroviário); e aéreo (KEEDI, 2007).

A necessidade de aumentar a atuação no modal hidroviário se justifica pelos benefícios do custo, ambientais e econômicos (RODRIGUES, 2007; BRASIL, 2010; NAZARÉ, 1992; ANTAQ, 2013), principalmente na Amazônia com sua geografia.

5.1 Sistema hidroviário

O transporte hidroviário é o tipo de transporte aquaviário realizado nas hidrovias para transporte de pessoas e mercadorias que podem receber algum tipo de melhoria/sinalização/balizamento para que um determinado tipo de embarcação possa trafegar com segurança por esta via (BANCO DE INFORMAÇÕES E DE MAPAS DE TRANSPORTE, 2015).

O sistema hidroviário é classificado pelo local navegável, como marítimo, fluvial e lacustre, respectivamente por mares, rios e lagos. Mas também pode se diferenciar pelo tipo de navegação envolvendo o mesmo país ou países diferentes, sendo a de longo curso entre diferentes países ou continentes e a de cabotagem realizada entre portos do mesmo país (COIMBRA, 2004; KEEDI, 2007).

Historicamente, o sistema de transporte aquaviário nasceu com a evolução lenta e gradual, ocorrida com o aperfeiçoamento dos barcos primitivos em barcos a vela e com a revolução industrial pela criação de barcos a vapor que possibilitou maiores trocas comerciais entre os países (KEEDI, 2007). Quando abordamos a Amazônia verificamos que no século XIX, a abertura do rio Amazonas à navegação interior foi a decisão política direcionada a incrementar a produção extrativista e agrícola da região numa escala de comercialização mundial, agregando a Amazônia às políticas nacionais por meio do transporte hidroviário e na segunda metade desse século ocorreu a modernização do setor pautada na navegação a vapor e modernização dos portos em conjunto com a construção de ferrovias e instalação de empresas e capitais associados a novos empreendimentos de transporte (ACEVEDO MARIN, 2004).

O investimento no setor ocorre com o monopólio na região pelo Barão de Mauá com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (CNCA), tendo direito à subvenção do Estado. Atuando sozinha e, progressivamente, nas linhas entre Belém e Manaus, passou a atuar no rio Negro e depois até o Peru, finalizando sua atuação exclusiva em 1867, momento em que é criada a Companhia Fluvial Paraense incorporada três anos depois à CNCA. Com o surgimento do ciclo da borracha o setor amplia-se com a obtenção de embarcações pelas próprias casas aviadoras. A CNCA transforma-se na *Amazon Steam Navigation* com um terço das linhas de navegação na Amazônia, porém com a

decadência da borracha o setor também é afetado e os serviços aos usuários que já não eram bons, pioram. No ano de 1940 a empresa é incorporada pelo governo federal com o nome de Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará (SNAPP), posteriormente ENASA (NOGUEIRA, 2003), o que demonstra que o setor não foi criado com um planejamento visando o usuário. Mas não se deve ignorar o grande efeito da introdução do barco a vapor na Amazônia como capaz de aumentar a capacidade, instalações e a velocidade do percurso entre as regiões, porém sempre associados às políticas nacionais de integração que visavam à intensificação do povoamento e uma organização da agricultura exportadora (ACEVEDO MARIN, 2004).

A intervenção estatal sempre foi expressiva no setor do transporte principalmente com o início do processo de industrialização em 1930 que foi apontada como o setor responsável pelo estrangulamento no desenvolvimento do país. Assim, iniciam as medidas de integração territorial fortalecendo à expansão do modo rodoviário a partir de 1934, mas, com a hipertrofia do sistema rodoviário, foi criado em 1965, o Grupo Executivo de Integração de Política de Transporte (GEIPOT), com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento da navegação e da indústria nacional de construção naval. Porém, com a crise do modelo desenvolvimentista na década de 1980, o setor de transporte seguiu o quadro de estagnação econômica e na década seguinte vivenciou as reformas políticas que contemplavam a desestatização, liberalização ou desregulamentação dos setores controlados pelo Estado e a descentralização para estados e municípios (GOMIDE, 2011).

Entre os reflexos vividos pelas políticas nacionais, a Amazônia vivencia a partir da década de 1990 novos recortes e arranjos pela entrada de novos agentes no mercado da navegação interior e um dos maiores prejudicados foi o transporte misto de passageiros e de cargas pela disputa de melhores pontos de atracação e o abismo tecnológico exigido entre empresas de navegação e o comércio exportador (HUERTAS, 2009).

Na atualidade a navegação amazônica é bem diversificada e é dividida em três segmentos: empresas de navegação de transporte exclusivo de cargas, de transporte de derivados de petróleo e de transporte de cargas e passageiros, com a

existência de embarcações de uso particular, de turismo, de travessia e empresas estatais. O sistema de navegação na Amazônia é um serviço considerado de utilidade pública com vigilância do Estado, principalmente o segmento dos passageiros, mas como é um serviço de mudança de lugar e de bens e depende essencialmente do tempo de rotação de mercadorias, deve estar constantemente submetido às inovações tecnológicas voltadas para o aumento da velocidade, da capacidade de carga e da redução de seu custo de produção para aumentar a rentabilidade de quem transporta bens e mercadorias (NOGUEIRA, 2003).

As características de transporte de cargas pelas hidrovias no Brasil têm mais pontos positivos que negativos como descritas pelo Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT) da Secretaria de Política Nacional de Transportes (SPNT) com grande capacidade de carga; um baixo custo de transporte; um baixo custo de manutenção; baixa flexibilidade; transporte lento; sendo influenciado pelas condições climáticas; e com baixo custo de implantação quando se analisa uma via de leito natural, mas pode ser elevado se existir necessidade de construção de infraestruturas especiais como: eclusas, barragens, canais etc. (BANCO DE INFORMAÇÕES E DE MAPAS DE TRANSPORTE, 2015).

Segundo o GEIPOT (2000), o custo aproximado de implantação no Brasil das hidrovias é substancialmente menor que os das rodovias e ferrovias. As rodovias custariam seis vezes o valor em comparação às hidrovias, com um valor estimado aos cofres públicos de R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais por km), já a comparação com as ferrovias seria de sete vezes mais, com um valor de R\$ 700.000,00 (setecentos mil reais por km), enquanto as hidrovias seria apenas R\$ 100.000,00 (cem mil reais por km). A comparação do custo dos diferentes tipos de transporte considerando os recursos de constituição, operação e manutenção feito pela Secretária de Estudos Planejados e Articulação com o município de Manaus e descrito por Nazaré (2001) também remetem a vantagem do modal hidroviário, em que a aviação tem um custo maior, seguida pelo rodoviário, ferroviário, dutos, balsa e rebocador, cargueiro e navio graneleiro, mostrada no Quadro 1.

Quadro 1 - Comparação dos custos de diferentes tipos de transporte (US\$).

Modo	Centavos/ton-Milha
Aviação	22,0
Rodoviário	6,8 - 8,0
Ferroviário	0,5 - 1,5
Dutos	0,2 - 0,5
Balsa e rebocador	0,2 - 0,3
Cargueiro	0,1 - 0,4
Navio graneleiro	0,03 - 0,06

Fonte: “Competitividade estrutural da zona franca de Manaus e outras atividade da Amazônia Ocidental dentro da estratégia da Logística integrada”, Secretária de estudos planejados e articulação com o município, Manaus Amazonas, 1993 apud Nazaré (2001).

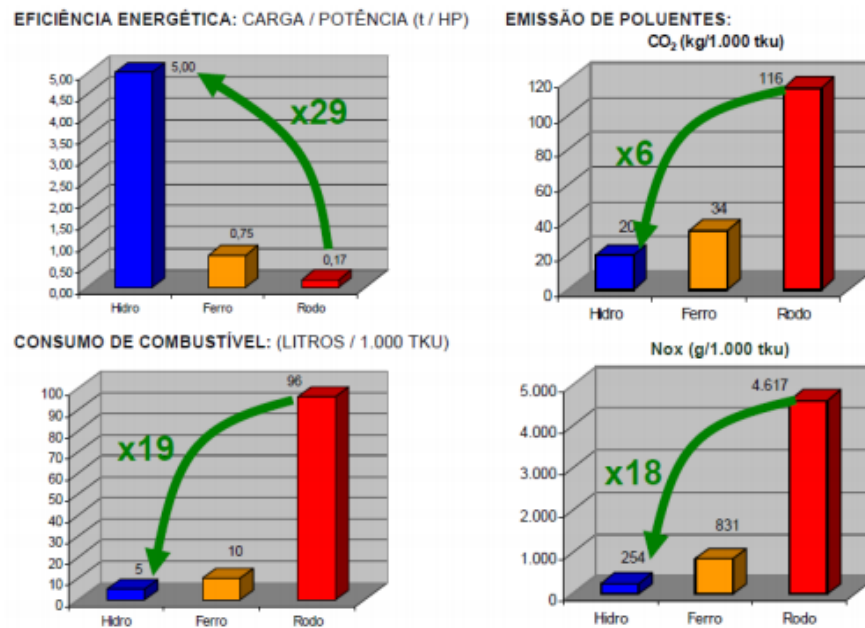
O menor custo na logística do transporte de cargas pelo sistema hidroviário justificaria os investimentos no setor, principalmente na Amazônia com as suas grandes áreas navegáveis. O sistema de transporte na Amazônia é o de navegação fluvial, podendo usar barcos de porte oceânico no transporte de cargas e passageiros o que resulta em custo mais baixo por tonelada e quilômetro e nos rios de menor porte, ainda assim o transporte fluvial é indispensável por serem o único acesso a portos remotos e áreas inundáveis, onde a construção de estradas é inviável (DOMINGUEZ , 2003).

Em relação aos aspectos ambientais, o transporte hidroviário emite menos gases poluentes e consome menos combustível, o que demonstra sua eficiência energética 29 vezes superior quando comparado ao transporte rodoviário e 6 vezes quando comparado ao ferroviário (DOT/USA apud Ministério dos transportes/PNTH, 2010) visualizados na Figura 1 que mostra os parâmetros de eficiência energética, consumo de combustível e emissão por modal. Os dados energéticos também poderiam impactar nas tomadas de decisão que valorizem o setor hidroviário, porém a eficiência energética do sistema de transporte hidroviário (medida pela relação consumo combustível/passageiro x milha) se deteriora expressivamente com a diminuição da quantidade de passageiros transportado (BNDES, 1999). Sendo importante estimular o uso do serviço por meio de melhorias no acesso, oferta, custo, qualidade e segurança, para se manter um sistema competitivo.

Outro estudo que corrobora com demonstração de eficiência energética das hidrovias no comparativo dos modais de transporte foi feito a partir de requisitos para

deslocamento de 10.000 toneladas em que o comboio fluvial necessitaria de 4 balsas, o trem precisaria de 100 vagões e o caminhão com 400 carretas, e assim um maior consumo de combustíveis, eliminando maior quantidade de poluentes (BRASIL. PORTOBRÁS, 1989).

Figura 3 - Parâmetros de eficiência energética, consumo de combustível e emissão por modal.



Fonte: DOT/USA apud Brasil/PNTH (2010).

No entanto, os danos ambientais não podem utilizar apenas os parâmetros de emissão de poluentes como únicos geradores de dados de qualidade ecossistêmica, mas são apresentados como nesse quesito o melhor modal do setor de transporte comparativamente o ferroviário e rodoviário. Há também os riscos ambientais relacionados com o transporte e com a construção de hidrovias, como o solapamento das ribeiras, vazamento de combustível, lixo e águas servidas pelos barcos, o excessivo estresse da fauna aquática e a construção de represas, sendo um ponto a ser analisado como critério de avaliação ambiental mostrando a necessidade de respeitar os impasses ambientais por meio de tecnologias capazes de diminuir esses danos ambientais (DOMINGUEZ, 2003). Não esquecendo que dentro dos demais modais encontram-se os danos ambientais implementados por eles, mas que não serão abordados mediante o estudo ter o modal hidroviário como foco.

A abordagem econômica mostra que as hidrovias potencializam diversas atividades produtivas com a redução de tarifas e fretes na circulação de pessoas e cargas, em que a literatura mostra o frete seis vezes maior no transporte rodoviário quando comparado com o hidroviário no Nordeste (NAZARÉ, 2001) e metade do frete ferroviário e cerca de 1/4 do frete rodoviário quando medido o transporte em longas distâncias de minérios e granéis agrícolas (BRASIL. Ministério dos Transportes, 2010). As estimativas econômicas também perpassam pela correlação do custo para subsidiar o frete para escoamento da safra agrícola transportada nas rodovias que é de aproximadamente 1 bilhão de reais, como uma interrelação de custo, as despesas médicas contribuem para aumentar ainda mais o custo do modal hidroviário, visto o dispêndio com acidentes automobilísticos.

A principal vantagem ainda são os custos portuários e o transporte de grande quantidade de carga em *containers* que diminui o custo operacional (KEEDI, 2007). E a relevância da comparação dos modais de transporte se dá pela característica geográfica no Brasil que consiste de grande extensão navegável, como observado pelo estudo mais recente realizado pela ANTAQ, descrito no relatório estatístico da extensão de vias economicamente navegáveis (2012) que identificou 20.956km de vias interiores, mostrados na tabela 1. Sendo usados 19.764 km no transporte de carga e 6.360 km no transporte misto de passageiros e cargas.

Tabela 1 - Brasil: vias economicamente navegadas.

Vias economicamente navegadas – total	Quilometragem	%
Paraguai	592	3
Paraná-Tietê	1.495	7
São Francisco	576	3
Solimões-Amazonas	16.797	80
Sul	514	2
Tocantins	982	5
Total	20.956	100

Fonte: ANTAQ/SNI (2012). Relatório estatístico da extensão de vias economicamente navegáveis.

Como observado na tabela 1, 80% do uso das hidrovias encontram-se nos rios Solimões-Amazonas, localizados na Amazônia, o que demonstra a imensa vantagem local nesse modal de transporte.

Dentro do sistema de transporte hidroviário é necessária uma infraestrutura capaz de melhorar o setor atuando na acessibilidade, porém como já vastamente discutido, a acessibilidade pode ser obtida por meio de vários enfoques, mas aqui a discussão será sobre os portos e os terminais de passageiros que são indispensáveis na Amazônia e podem trazer grandes benefícios à população.

5.2 Embarcações, portos e terminais de passageiros

A malha hidroviária é a principal responsável pela mobilidade da população amazônica e em muitos locais, a única. Ao longo dessa malha hidroviária foram sendo criados portos capazes de gerar maior facilidade na mobilização de bens e pessoas, essa movimentação é muito maior nos rios Solimões-Amazonas, como mostrado no Quadro 2 e na Figura 4 (ANTAQ, 2012).

Quadro 2 - Transporte hidroviário de cargas e misto no Brasil.

Vias	Cargas	Passageiros e misto
Paraguai	592	-
Paraná-Tietê	1.495	-
São Francisco	576	-
Solimões-Amazonas	15.704	6.047
Sul	514	-
Tocantins	883	313
Total	19.764	6.360

Fonte: ANTAQ/SNI (2012). Relatório estatístico da extensão de vias economicamente navegáveis.

Como visualizado no relatório estatístico da extensão de vias economicamente navegáveis, apresentado pela ANTAQ em 2012, o transporte de passageiros ocorre em maior proporção na Amazônia, mas esse dado oficial provavelmente não é um dado real, quando se sabe que na região o deslocamento, muitas vezes, é feito sem a formalização e assim sua mensuração real não é a contabilizada. O mesmo relatório apontou a existência de 1.864 embarcações autorizadas pela ANTAQ que prestam serviço de transporte na navegação interior no Brasil, com o crescimento de 36,76% na frota que transporta passageiros e carga entre 2011 e 2012. As vantagens no transporte de passageiros pelo setor hidroviário

no Brasil são apontadas como o baixo custo de operação por passageiro; a alta previsibilidade do tempo de viagem; a elevada segurança pessoal e quanto a acidentes; o reduzido índice de poluição por passageiro; as capacidades de integração e desenvolvimento de regiões litorâneas e ribeirinhas, inclusive o incentivo às atividades turísticas; a adequabilidade ao transporte de massa e; os investimentos em infraestrutura relativamente baixos e passíveis de serem compartilhados com outras modalidades, em terminais multimodais (BNDES, 1999), justificando investimentos ao setor, principalmente na Amazônia com seu aporte cultural a esse meio de transporte.

Figura 4 - Demonstração das hidrovias e portos de carga e misto (passageiros e carga).



Fonte: ANTAQ/SNI (2012). Relatório estatístico da extensão de vias economicamente navegáveis.

Como visto na Figura 4, há terminais de carga e passageiros ao longo da hidrovia Solimões-Amazonas, mas poucos são os terminais exclusivos de passageiros. O transporte fluvial de passageiros é executado por embarcações de categoria mista, que englobam a movimentação de carga e passageiros (NAZARÉ, 2001). E o fluxo anual de passageiros é descrito pelo caderno setorial de recursos hídricos (2006), com uma movimentação fluvial anual de passageiros maior que 350

mil pessoas, mais de 75% nas rotas Belém-Manaus e Belém-Macapá, com 120 horas e 24 horas de viagem, respectivamente.

Velasco et al. (1998) demonstram as formas diferenciadas de movimentação ao longo da região amazônica, ilustrado na Tabela 2, que relaciona as viagens entre Belém/Macapá, Belém/Manaus, Belém/Santarém, Manaus/Santarém e Manaus/Porto Velho, com os tipos de embarcação, onde é observado a maior movimentação de passageiro no trecho entre Belém/Macapá (50%), já a movimentação de cargas se relaciona com o tipo de carga, sendo a movimentação de graneis líquidos com maior atuação no deslocamento entre Manaus/Porto Velho (79%) e graneis sólidos entre Belém/Manaus (39%). São mostradas ainda a quantidade e a proporção das empresas que atuam na região. Os dados atuais de empresas atuantes de maneira formal na Amazônia são gerados pela ANTAQ (2013) e deixam claro a inserção de incentivos à movimentação de carga regionalmente, visto que há 92 empresas atuando nesse e apenas 2 cadastradas como transporte somente de passageiros, mas ainda encontramos 64 empresas com atuação mista, movimentando carga e passageiros.

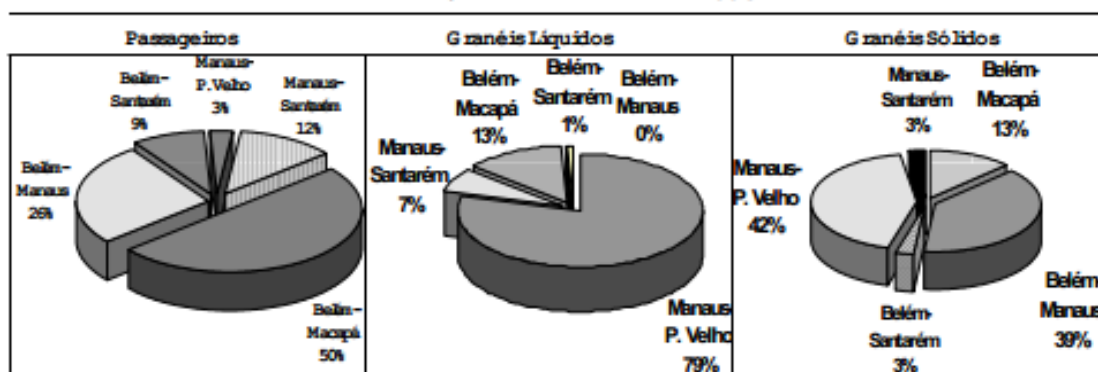
Pode-se notar as características no setor de transporte na Amazônia como atuante, mas ainda com poucas tecnologias implementadas, como exemplo a frota descrita consta de trinta e oito embarcações com casco de madeira e quatorze com casco em aço, o que poderia diminuir acidentes e o tempo nos percursos do setor com o investimento na renovação da frota, mas esse exemplo é mostrado como possíveis melhorias ao setor. O enfoque maior dado aqui é da infraestrutura portuária necessária para a melhoria do acesso, principalmente do usuário.

Tabela 2 - Movimentação hidroviária na bacia Amazônica segundo as características de embarcações e seu quantitativo.

	BELÉM/MACAPÁ	BELÉM/MANAUS	BELÉM/SANTARÉM	MANAUS/SANTARÉM	MANAUS/P. VELHO
1) Características					
extensão Km	574	1.646	932	756	1.350
milhas	379	889	503	408	728
total de empresas	24	26	8	16	27
2) Embarcações Mistas (Passageiros + Cargas)					
tempo de viagem (horas)	24	120 / 83	60 / 36	45 / 30	87 / 77
nº de empresas	13	7	3	10	7
frota total	17	11	3	14	7
casco em aço	5	6	1	2	0
casco em madeira	12	5	2	12	7
capacidade					
passageiros	3.074	3.609	792	1.758	874
carga (ton.)	2.213	1.552	620	1.322	960
3) Embarcações de Carga (Comboio de Empurra)					
tempo de viagem (horas)	40	168 / 96	95 / 62	77 / 50	137 / 90
número de empresas	11	19	5	6	20
frota total de chatas	44	91	9	14	129
<ul style="list-style-type: none"> 3.1) Embarcações de Carga no Transporte de Carga Geral 					
nº de empresas	7	17	2	3	8
frota total de chatas	17	89	5	6	54
oferta anual total (ton.)	804.000	2.690.320	183.500	126.000	3.075.000
principais empresas	Reicon (34%) Silarve (20%) Sanave (12%)	Equatorial (19%) Bertoline (17%) Tecnocargo (11%) Sanave (11%)	Reicon (70%) Unirios (25%) M. Pinto (5%)	C.Sobrinho (37%) Mubarac (34%) M. Pinto (29%)	Equatorial (35%) F. Oliveira (25%) Amazonav (17%) L.J. Veiga (10%)
<ul style="list-style-type: none"> 3.2) Embarcações de Carga no Transporte de Granéis Líquidos 					
número de empresas	4	2	3	3	16
frota total de chatas	27	2	4	8	73
volume transportado (ton.)	154.000	2.487	8.500	84.000	940.000
principais produtos	óleo diesel (80%) gasolina (14%)	gas. avião (70%) quer. Avião(30%)	quer. avião(85%) gas. avião (15%)	óleo diesel (75%) gasolina (15%)	óleo diesel (80%) gasolina (13%)
principais empresas	CNA (60%) Belnave (22%) Transmar (11%)	CNA (67%) J.Rogério (33%)	W. Freire (69%) J.Rogério (25%) CNA (6%)	A M Freire (46%) CNA (44%) Conasa (10%)	CNA (25%) Conasa (22%) Equatorial (13%)

Fonte: AHIMOC / UFPA / FADESP

PARTIÇÃO DAS PRINCIPAIS LINHAS - 1996



Fonte: AHIMOC / UFPA / FADESP

Fonte: AHIMOC UFPA FADESP apud Velasco et al. (1996).

Nogueira (2003) descreve que o interesse de empresas para explorar comercialmente a navegação regional só ocorreu no século XIX, em que ficou restrito a um único empresário com subvenções do Estado, que iniciou com linhas

entre Belém e Manaus pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (CNCA), com esse interesse e incentivos do Estado, foram construídos os portos de Belém e Manaus.

A construção do porto de Belém teve início em 1908 e foi entregue em 1913 à Companhia *Porto of Pará* e em 1940 foram incorporados à União sob o controle de Serviços da Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAPP) (PARÁ, 1974; PENTEADO, 1973). Em 1967, extinguiu a SNAPP, dando lugar a Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (ENASA) e a Companhia Docas do Pará (CDP), ambas sociedades de economia mista. Hoje a administração do porto é feita pela Companhia Docas do Pará (CDP) (BRASIL. Ministério dos Transportes, 2013).

A construção do porto de Manaus entrou em concorrência em 1899 e a concessão foi dada em 1900, mas transferida a outra empresa em 1902, iniciou as obras de um cais fixo de 400m, dois cais flutuantes e 1.200m² de armazéns, tendo concluído os trabalhos durante a segunda metade do ano de 1919 e em 1967, a administração das instalações passa para o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Atualmente o porto é administrado pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH), desde 1997 (BRASIL. Ministério dos Transportes, 2013). No entanto, o serviço ofertado ao transporte de cargas e passageiros ainda encontra poucos investimentos, gerando insatisfação de quem precisa dos portos e terminais hidroviários de passageiros.

A satisfação das empresas que utilizam o sistema portuário foi descrita por Claro et al. (2009) como uma forma de avaliar a percepção do cliente, com o intuito de melhorar o desempenho da prestação de serviços portuários, desenvolvendo atendimento com maior qualidade. Dentro de sua investigação, o autor abordou a fidelização das empresas em um setor portuário em que avaliou a colaboração entre empresas e clientes no fornecimento de serviço, o tempo de duração de prestação de serviço com a empresa, nível de comprometimento e dependência, grau de confiança, a relação de poder, a frequência na utilização dos serviços, a adaptação de sistemas e procedimentos, o motivo de atração pela empresa (custo baixo, tipo de serviço, imagem e marca da empresa e outros), a proximidade, a formalidade/informalidade, a rotinização, o conteúdo de conhecimento entre empresa e cliente. Como resultado a fidelização das empresas estudadas com o

terminal portuário foi, principalmente, pelo equilíbrio entre a formalidade e a informalidade em que a empresa precisa de diferenciais que atendam suas necessidades, gerando adaptações aos modelos existentes de acordo com a individualização do cliente; a rotinização dos procedimentos e critérios atrativos, como custo, também são apontadas como características importantes na escolha do porto a ser utilizado, o que demonstra a necessidade de critérios (regras) para a oferta de serviço, pela gama de serviços oferecidos e pela rotina de processos, informações e variáveis incluídas capazes de estabelecer a base de confiança do cliente.

Em comparação, a ANTAQ fez uma avaliação da satisfação dos usuários do transporte de passageiros na navegação interior, os índices representam a percepção do usuário quanto aos atributos analisados que contemplaram o atendimento da empresa, atualidade da embarcação, conforto, continuidade, cortesia, higiene, modicidade tarifária, pontualidade, regularidade e segurança. Os atributos foram classificados em ótimo, bom, regular, ruim e péssimo pelo usuário. O nível de percepção do atendimento da empresa foi percebido como bom pela maioria dos usuários (58,5%); a continuidade do serviço foi vista como boa por 63,7% dos usuários, o conforto teve a avaliação de boa com 60,4%, a higiene teve índice de boa com 58,3%; a pontualidade com a percepção de boa com 56,8%, a modicidade tarifária com a avaliação da maioria como boa com 32,6%, mas que foi a única percepção com menos de cinquenta por cento dos entrevistados avaliando como boa e 23,6% avaliando como regular o valor tarifário; a regularidade teve 67% de avaliações como boa e no indicador segurança 55,8% avaliam como boa. O que demonstra um índice geral de percepção do serviço ofertado como bom, de maneira geral, nas 14.703 entrevistas em oitenta embarcações nas 21 linhas de navegação sob competência da ANTAQ (ANTAQ, 2014).

A qualidade na prestação dos serviços no setor é um dos índices avaliados como característicos na acessibilidade, mas as formas que a literatura explicita as avaliações do transporte ainda não foram capazes de inferir os terminais hidroviários de passageiros por ser uma medida incorporada recentemente de atendimento ao usuário, com poucos terminais exclusivos existentes e alguns em fase de construção na Amazônia. A necessidade que o setor enfrenta de acessibilidade já vem sendo

descrita por intelectuais amazônicos, mas com poucas medidas políticas capazes de sanar o problema.

A importância dos portos na Amazônia é descrita por Klautau (1983) como o maior investimento que se possa fazer na região. Esse investimento vem pautado de interesses de atores dominantes do cenário nacional, que têm discutido e recentemente aprovaram a nova lei dos portos que impacta as novas formas de concessão, outorga e fiscalização dos terminais fluviais, o que demonstra o poder das políticas públicas e dos grupos de interesse nos novos rumos do transporte hidroviário. Com isso, é importante avaliar os terminais de passageiros e o acesso às embarcações na Amazônia, para planejar as medidas políticas a serem incorporadas na região.

5.3 Avaliação dos terminais de passageiros e acesso a embarcação da área portuária de Santarém e Oriximiná

A avaliação feita dos terminais de passageiros usou a ficha de avaliação (Anexo A) que a ANTAQ aplicou como forma avaliativa dos terminais de passageiros na elaboração do relatório executivo de caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros na região amazônica (2013) que teve como objetivo a identificação da demanda e da oferta de passageiros e de cargas, os portos/terminais, linhas e embarcações, assim como o perfil socioeconômico dos passageiros que circulam na região amazônica.

Na caracterização dos terminais analisados pela ANTAQ (2013) foram utilizados os estados do Pará, Amapá, Amazonas e Rondônia como fonte de pesquisa. Em Rondônia foi utilizado apenas 01(um) terminal, Amapá, 11 (onze) terminais, Amazonas, 30 (trinta) e Pará, 64 (sessenta e quatro). A pesquisa nos terminais pontuou a partir de características físicas e operacionais dos terminais de passageiros, agrupando os terminais em duas classificações, quanto à operação e a localização. Em relação à operação foram observados itens como: facilidade de embarque e desembarque; possibilidade de transferência de um modo ou serviço de transporte para outro; presença de estacionamentos; presença de serviços necessários ao atendimento do usuário, forma de administração e operação do sistema de transporte no terminal; o conforto e segurança do usuário e a circulação

adequada de passageiros e veículos. Quanto à localização foi observado se ofereciam diversas alternativas de complementação de transporte. O que demonstra a preocupação de articulação com outros transportes, enquadrando o transporte aquaviário dentro de um sistema de transporte.

Os itens mínimos analisados e considerados pela pesquisa como necessários a um terminal hidroviário de passageiros são: acessos (ruas de acesso, área específica para ponto e parada de ônibus e taxi, e linhas de ônibus); área para estacionamento de veículos (divisão para carros particulares, taxis e veículos de cargas, área compatível com a demanda e guarita de controle); instalações e serviços (posto de atendimento médico, posto de polícia, serviços de carregadores, serviços de abastecimento de água para embarcações, serviços de combate a incêndios, abastecimento de energia e salas de administração e de arrecadação); áreas de prestação de serviços públicos (balcão de informações, boxe de venda de passagens, bancos/assentos, banheiros públicos, telefones públicos, lixeiras, sistema de chamadas e avisos, quadro de horários de chegada e de saída das embarcações, comércio, policiamento, área de circulação com sinalização, guarda volumes); área de acumulação restrita/sala de embarque (controle de acessos, bancos e assentos, banheiros públicos, telefones públicos, lixeiras, sistema de chamadas e avisos, quadro de horários de chegada e de saída das embarcações e lanchonetes) e área de atracação (berço específico e adequado, tipo e suficiência de berços).

A classificação do padrão de atendimento global dos terminais considerou a presença dos itens anteriormente descritos em nível percentual de 100% com a presença de todos os itens e 0% com a ausência total dos itens, sendo classificado em nível elevado o que possuir um escore igual ou superior a 70%, médio o que possuir um escore inferior a 70% e superior a 49%, e baixo o que possuir um escore inferior a 50%.

Os terminais de passageiros analisados foram os de Santarém e Oriximiná, no estado do Pará, justificado pela única forma de acesso entre esses municípios ser por vias navegáveis, já tendo existido uma linha aérea regional que fazia esse trecho, mas foi encerrada, além da existência da exploração de bauxita pela Mineradora Rio do Norte em Oriximiná, que trouxe investimentos locais. Em

Santarém foi considerado o terminal hidroviário privativo Tapajós que só movimentava lanchas e o cais do porto onde se toma o navio de linha.

No primeiro item avaliado; que contempla o acesso, o Quadro 3 compara os terminais hidroviários de Oriximiná, Tapajós e porto de Santarém com a acessibilidade de transporte rodoviário, pode-se observar que todos possuem ruas de acesso e linhas de ônibus, mas apenas em Oriximiná tem área específica para a parada de ônibus e área específica para a parada de táxi.

Quadro 3 - Comparação na avaliação de acessos de outros modais de transporte entre os terminais hidroviário de Oriximiná, terminal hidroviário privativo de Tapajós em Santarém e Porto de Santarém.

Acessos	Terminal hidroviário de Oriximiná	Terminal Hidroviário Tapajós – Lanchas	Porto de Santarém – Barcos
A1 - Ruas de acesso com boa capacidade de tráfego	Possui	Possui	Possui
A2 - Área específica para ponto de parada de ônibus	Possui	Não Possui	Não Possui
A3 - Área específica para ponto de parada de táxi	Possui	Não Possui	Não Possui
A4 - Linhas de ônibus que servem o terminal	Possui	Possui	Possui

Fonte: Autora (2015).

Como já caracterizada, a acessibilidade “é a facilidade de atingir os destinos desejados e é medida mais direta de um sistema de transporte” (VASCONCELLOS, 2000, p. 27) e como o sistema de transporte utiliza vários modais com o objetivo de deslocamento, a infraestrutura de acesso intermodais de transporte ao terminal hidroviário é uma forma avaliativa de acessibilidade por aumentar ou diminuir o tempo de viagem. Na avaliação qualitativa do acesso às hidrovias nota-se, nas Fotografias 18, 19 e 20, que o acesso ao terminal hidroviário de Oriximiná se dá de forma diferenciada, o andar térreo se dá pelo acesso visto na Fotografia 18, o segundo andar é por meio de uma rua que passa por trás do terminal em rampa, chegando até o andar superior (Fotografia 19) e dependendo também do nível da

maré, o terminal é usado como ponto de apoio, para aguardar e comprar as passagens, mas o embarque é feito pela rampa lateral ao terminal (Fotografia 20), mudando assim os dispositivos de acesso, como ponto de parada de táxi, mas consegue manter todos acessos intermodais disponíveis.

Fotografia 18 - Vista lateral ao rio do terminal hidroviário de Oriximiná.



Fonte: Autora (2015).

Fotografia 19 - Vista interna do segundo pavimento do terminal hidroviário de Oriximiná.



Fonte: Autora (2015).

Fotografia 20 - Vista interna do primeiro pavimento do terminal hidroviário de Oriximiná.



Fonte: Autora (2015).

No acesso ao terminal hidroviário privativo de Tapajós, o acesso é igual ao porto de Santarém a partir da mesma rua de acesso à margem do rio, mas como o terminal é flutuante, não tem acesso de carro diretamente ao terminal por estar fixado na orla de Santarém, como visto nas Fotografias 21 e 22.

Fotografia 21 - Vista na frente do terminal de passageiros Tapajós.



Fonte: Autora (2015).

Fotografia 22 - Vista lateral do terminal de passageiros Tapajós e da rua de acesso.



Fonte: Autora (2015).

Comparativamente aos demais terminais apresentados, o acesso a barcos de linha para Oriximiná é mais difícil pela rua de acesso não ter qualidade de pavimentação ou alguma infraestrutura facilitadora, como visto na Fotografia 23, que mostra a orla até o local de embarque ao navio de linha.

Fotografia 23 - Vista da orla de Santarém até o local de embarque.



Fonte: Autora (2015).

Na avaliação das áreas para estacionamento de veículos, o terminal que contempla uma área para estacionamento compatível com a demanda foi em

Oriximiná, mas quando avaliado qualitativamente a área reservada para estacionamento fica próximo à área do terminal e não apresenta limites estabelecidos de estacionamento privativo, não o classificando como existente. Já a área portuária de Santarém não contempla áreas específicas a estacionamentos de veículos e sim uma área de descarga que é usada como estacionamento improvisado sem delimitações específicas para cada tipo de veículo motorizado, em que os caminhões, táxis ou veículos particulares ocupam o mesmo espaço, sem condições de pavimentação de qualidade, como visto na Fotografia 23. Na proposta da ANTAQ de área para estacionamento de veículos, seria necessária a existência de divisão para carros particulares, táxis e veículos de carga; uma área compatível com a demanda de passageiros ao terminal e guarita de controle.

As áreas que os automóveis podem desembarcar passageiros e estacionar os veículos para o terminal Tapajós são a rua de acesso, com o comércio à frente que disputa as vagas existentes, como visto na Fotografia 24. O que comprova a pouca preocupação com o acesso intermodal dos transportes que poderiam privilegiar o sistema de transporte e melhorar a acessibilidade para o transporte de cargas e na movimentação de passageiros.

Fotografia 24 - Área em frente ao terminal hidroviário privativo de Tapajós onde tem os veículos podem parar para o embarque e desembarque de passageiros.



Fonte: Autora (2015).

Nos parâmetros usados pela ANTAQ, também é avaliada a instalação e o serviço, no qual aponta a necessidade de existir posto de atendimento médico; serviço de abastecimento de água para embarcações; abastecimento de energia; esses três primeiros itens não foram encontrados nos terminais pesquisados; enquanto que o posto de polícia está presente apenas no terminal hidroviário de Oriximiná; o serviço de carregadores existe de forma autônoma em Oriximiná e porto de Santarém; e os serviços de combate a incêndio e; salas de administração foram observados no terminal de Oriximiná e o de Tapajós.

É importante notar que serviços como abastecimento de água para a embarcação, essencial para viagens de longa duração, não são vistos em nenhum dos terminais, sendo justificável apenas no terminal Tapajós por seus percursos serem menores e não fazer comida ou disponibilizar pia e chuveiro para consumo do passageiro. A disponibilidade de água tratada para consumo é uma das maneiras de manter a boa saúde da população e assim sua qualidade de vida, por poder transmitir doenças ao consumo de água quando, por exemplo, se escova os dentes ao final de uma viagem noturna e coloca na boca uma água impura, podendo gerar o adoecimento. A caracterização de um item na avaliação da ANTAQ demonstra a sua necessidade como um dos graus necessários para a qualidade de vida dos ribeirinhos que usufruem do serviço rotineiramente.

No critério avaliativo de serviço de carregadores, eles existem em Oriximiná e porto de Santarém por serem as pessoas que comumente fazem esse serviço com a proximidade das embarcações, mas sem qualquer tipo de identificação ou regulação de serviço, um serviço autônomo, sem tabela de preço ou qualquer orientação a desempenhar o serviço. O serviço de combate a incêndio fica a critério da existência de extintor em local visível, mas não tendo sido constatado se existe um treinamento aos funcionários locais, ficando o critério avaliativo de difícil comprovação de sua existência real. O posto de polícia encontra-se apenas no terminal de Oriximiná, visto na Fotografia 25 e ao lado encontra-se o serviço de controle sanitário de embarcações regionais.

Fotografia 25 - Posto de polícia no terminal hidroviário de Oriximiná



Fonte: Autora (2015).

No critério avaliado sobre a área de acumulação pública, ou seja, a área acessível a todos, foi abordado no Quadro 4. A observação sobre os serviços e infraestrutura ofertados nas áreas comuns nos terminais de Oriximiná e Tapajós apontou a existência de balcão de informação, boxes de venda de passagem, bancos/assentos, banheiros públicos, telefones públicos, lixeiras, comércio e área de circulação com sinalização. O quadro de horário de chegada e de saída das embarcações foi visto apenas no terminal de Tapajós e o policiamento apenas em Oriximiná. Enquanto todos os serviços ou infraestrutura não existem no local onde há o embarque e desembarque de passageiros para as linhas de navegação interior devido ser feito na orla da cidade sem qualquer infraestrutura física para obter informação, onde a passagem é comprada diretamente no barco.

Quadro 4 - Comparação na área de acumulação pública entre os terminais hidroviários de Oriximiná, terminal hidroviário privativo de Tapajós em Santarém e Porto de Santarém.

Área de acumulação pública	Terminal hidroviário de Oriximiná	Terminal Hidroviário Tapajós – Lanchas	Porto de Santarém –Barcos
D1 - Balcão de informação	Possui	Possui	Não possui
D2 - Boxe de venda de passagens	Possui	Possui	Não possui
D3 - Bancos/assentos	Possui	Possui	Não possui
D4 - Banheiros públicos: masculino e feminino	Possui	Possui	Não possui
D5 - Telefones públicos	Possui	Possui	Não possui
D6 – Lixeiras	Possui	Possui	Não possui
D7 - Sistema de chamadas e de avisos	Não possui	Possui	Não possui
D8 - Quadro de horário de chegada e de saída das embarcações	Não possui	Possui	Não possui
D9 - Comércio (Lojas, lanchonetes e bancas de revistas)	Possui	Possui	Não possui
D10 – Policiamento	Possui	Não possui	Não possui
D11 - Área de circulação com sinalização	Possui	Possui	Não possui
D12 - Guarda volumes	Não possui	Não possui	Não possui

Fonte: Autora (2015).

Qualitativamente podemos observar a infraestrutura do terminal hidroviário de Oriximiná que gera mais conforto e segurança ao aguardar sua viagem, impactando

na melhora da acessibilidade e qualidade de vida. Na Fotografia 26 pode-se observar a área de espera com bancos, ao lado esquerdo, o posto de policiamento e ao lado direito duas empresas que vendem passagens do transporte aquaviário que disponibilizam os horários de saída e chegada, o tempo de percurso, custo e outras informações, disponibilizando informação, que também é uma forma de avaliar a acessibilidade. Na fotografia também é visto um segundo pavimento com acesso externo pela rampa pavimentada para veículos, por escada e elevador de pessoas com mobilidade reduzida no terminal (Fotografia 27). O segundo andar foi planejado para dar mais conforto ao cliente com criação de um restaurante, que por falta de demanda foi fechado, visto na Fotografia 28.

Fotografia 26 - Área de acumulação pública no terminal hidroviário de Oriximiná.



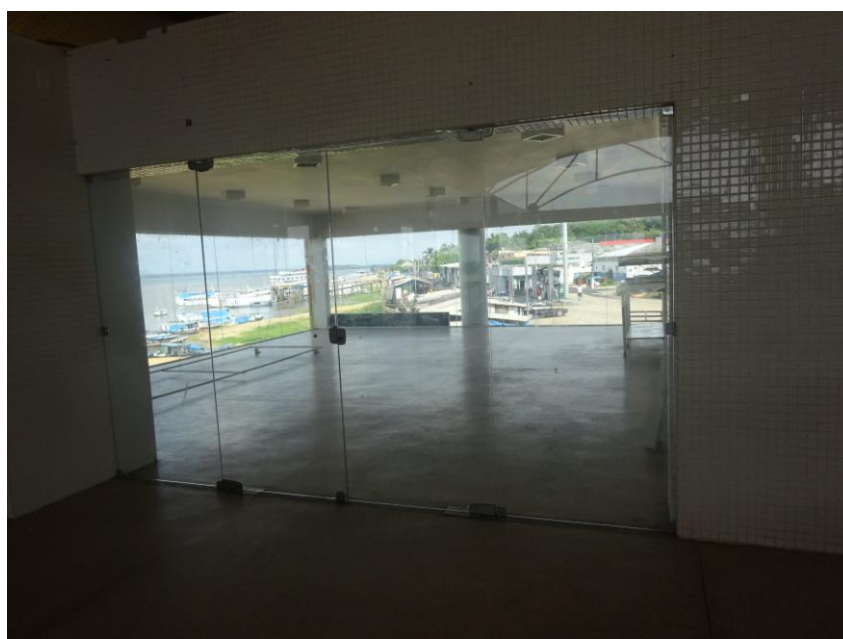
Fonte: Autora (2015).

Fotografia 27 - Elevador de passageiros com mobilidade reduzida.



Fonte: Autora (2015).

Fotografia 28 – Restaurante desativado no terminal hidroviário de Oriximiná.



Fonte: Autora (2015).

Na avaliação da área de acumulação restrita (sala de embarque), apenas o terminal Tapajós possui uma área restrita com a entrada permitida apenas para quem já possui a passagem da lancha, os pontos avaliados na sala de embarque encontrados no terminal contemplam o controle de acesso (catraca), bancos/assentos e lixeiras; enquanto que os banheiros e telefone público só havia na área de acumulação pública.

O uso dos banheiros é feito na área de acumulação pública, para os terminais de Oriximiná e Tapajós, mas com uma boa qualidade de serviço, como mostrado na Fotografia 29 do banheiro de uso público no terminal hidroviário de Oriximiná.

Fotografia 29 - Banheiro de uso público no terminal hidroviário de Oriximiná.



Fonte: Autora (2015).

Ao comparar a área de atracação, é preciso pensar na área total da orla de Santarém e Oriximiná, mas com as particularidades de vazante e enchente na região, a criação de berços compatíveis ainda tem um custo muito elevado regional, sendo usados dispositivos que facilitem a atracação como as estruturas fixas de

rampas e os flutuantes que se movem auxiliando o acesso, de acordo com as características sazonais diferenciadas pelos volumes das águas. O único terminal hidroviário que possui todos os componentes da área de atracação é o terminal de Tapajós, mas deve se pensar que o único tipo de embarcação a que ele se propõe são as lanchas que possuem menor calado. Os itens avaliados e presentes no terminal Tapajós foram berço adequado para embarque e desembarque de passageiros; berço compatível com as características das embarcações e; suficiência de berços.

Ao comparar os terminais com a movimentação e o armazenamento de cargas, os terminais de Oriximiná e Santarém possuem mão-de-obra para a movimentação de carga, mas é uma mão-de-obra autônoma e vivencia grandes transtornos pela dificuldade de acesso às embarcações, como visto nas Fotografias 30 e 31, em Oriximiná e Santarém, respectivamente. O armazenamento de cargas é feito apenas no caminhão antes da entrega da carga e os equipamentos utilizados para a movimentação de carga são somente os dispositivos como carreta, carrinho de mão e a força física. Dentre os itens investigados, em todos os terminais avaliados não foram encontrados a existência de um local para armazenagem de carga; equipamentos utilizados adequadamente para a transferência de carga; e a mão-de-obra existente para transferir as cargas à embarcação é autônoma no terminal de Oriximiná e no porto de Santarém, sem a relação trabalhista com os terminais e sem qualquer qualificação ou precificação pré-estabelecida. As Fotografias 30 e 31 mostram como a transferência de cargas às embarcações é feita de uma forma improvisada e sem fiscalização.

Fotografia 30 – Carregamento de uma embarcação no terminal de Oriximiná.



Fonte: Autora (2015).

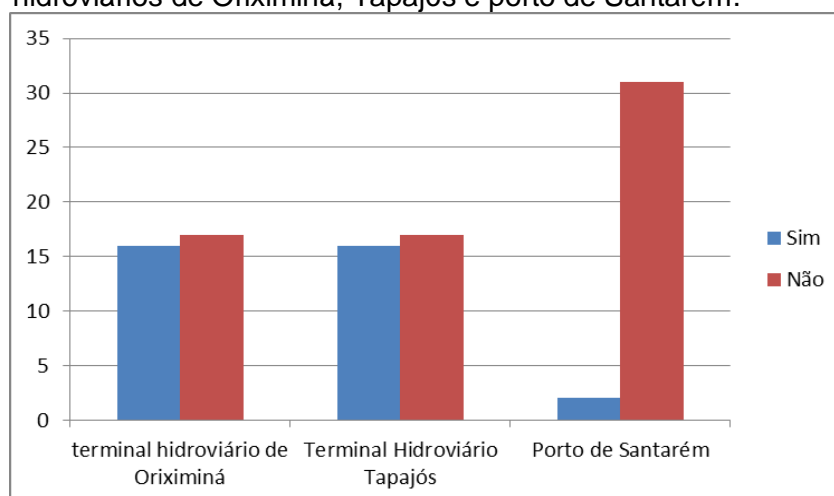
Fotografia 31 - Carregamento de uma embarcação no terminal de Santarém.



Fonte: Autora (2015).

O outro instrumento metodológico avaliativo foi o questionário que contempla as especificações definidas pela ABNT como indispensáveis para a acessibilidade (Anexo B), com trinta e três perguntas sobre acessibilidade para terminais de passageiros, com a opção sim para quem possui o dispositivo de acessibilidade e não para a inexistência do dispositivo. Avaliando os dados mostrados no gráfico 1, os terminais hidroviários de Oriximiná e Tapajós são semelhantes, quantitativamente, nos termos de acessibilidade descritos pela ABNT, mas encontram-se com menos de 50% da acessibilidade necessária ao transporte em terminais de passageiros. Mas o que realmente assusta é o “terminal” de embarque de passageiros de Santarém que possui apenas dois critérios de acessibilidade que foi a presença de píer e de plataforma flutuante, mas sem infraestrutura capaz de promover a acessibilidade dentre dos critérios mais abrangentes como qualidade e eficiência de serviço, segurança, conforto, custo e tempo de viagem.

Gráfico 1 - Comparação dos dispositivos necessários de acessibilidade preconizados pela ABNT entre os terminais hidroviários de Oriximiná, Tapajós e porto de Santarém.



Fonte: Autora (2015).

Conclui-se que, somadas as informações colhidas pela ficha avaliativa da ANTAQ, a acessibilidade nos terminais hidroviários na Amazônia ainda precisa de grandes melhorias, o que impacta na qualidade de vida das populações tradicionais da Amazônia que utilizam o sistema de transporte hidroviário como principal meio de deslocamento.

O acesso às embarcações na Amazônia, de uma forma geral, impõe várias barreiras. Na pesquisa de campo, onde foi feita observação de acesso às embarcações e aos terminais de passageiros na região de Santarém e Oriximiná, foi constatado que o acesso em Santarém, mesmo sendo uma região central ao deslocamento da população e com maiores disponibilidades de linhas, encontra-se menos organizada que a área portuária de Oriximiná quando abordado apenas os “terminais” organizados pelo estado, mas quando comparado o terminal privativo de Tapajós, o serviço de acessibilidade se equipara ao de Oriximiná, mas ainda assim não é o ideal, sendo necessárias políticas capazes de melhorar o acesso e assim a qualidade de vida da população residente nesses locais.

Pode-se notar ainda que a organização portuária na região amazônica sempre tem sido feita com investimentos privados, com o intuito de atrair cliente, porém de acordo com as regras de comércio, o aumento da competitividade aumenta a qualidade de serviço ao usuário, mas no caso da Amazônia não se deve esquecer que o perfil socioeconômico do usuário é de baixo poder aquisitivo levando ao pouco investimento no setor. Nesse caso o ideal é a intervenção do governo por se tratar de um serviço essencial com intuito de prover as necessidades básicas da população. Pelas necessidades apontadas pelos empresários da região no último congresso sobre transporte fluvial (2015) solicitou-se subsídios que seriam repassados ao consumidor o que impactaria no custo e na qualidade no atendimento do serviço, visto que na região amazônica os incentivos na melhoria da qualidade de serviço ao usuário é muito pequeno, mantendo um grau de qualidade ainda insatisfatório para quem os utiliza, como apontado na avaliação nos terminais hidroviários de Oriximiná e Santarém.

Todas as avaliações de acessibilidade e as abordagens supracitadas norteiam o pensamento de que se deve pensar num sistema de transporte capaz de melhorar a situação dos usuários que dele se utilizam, impactando na melhoria da acessibilidade e assim na maior qualidade de vida, pois quanto menor o desgaste e o tempo para realizar o deslocamento, melhor o impacto social ao usuário, mas incluindo as medidas políticas, econômicas, culturais e ambientais para o melhor resultado. Com isso, torna-se necessário a avaliação das políticas de transporte na Amazônia.

6 POLÍTICAS DE TRANSPORTE NA AMAZÔNIA

6.1 Políticas públicas no transporte

O relatório executivo do Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT) de 2011, responsável pelo subsídio técnico das decisões atuais das políticas públicas de transporte, descreve a importância de políticas públicas do setor no desenvolvimento do país:

O desenvolvimento de um país está intimamente ligado à disponibilidade de infraestrutura econômica, de tal forma que a infraestrutura de transportes tem um impacto decisivo para a sustentabilidade deste processo. A oferta de infraestrutura de transportes, entretanto, deve estar disponível a custos razoáveis, de modo a viabilizar o atendimento da crescente demanda que é impulsionada pelo próprio desenvolvimento da economia nacional. Como normalmente os recursos disponíveis para expansão da oferta viária são escassos, deve-se atentar para a melhor alocação possível, para se alcançarem condizentes retornos sociais que possam, realmente, subsidiar uma transformação qualitativa da vida social que é, em suma, o objetivo primordial do desenvolvimento econômico (BRASIL. Ministério dos Transportes, 2012, não paginado).

A urbanização e as políticas desenvolvimentistas na Amazônia geraram uma necessidade de maior atuação das instituições, sendo capazes de regular, fiscalizar, planejar, implementar e controlar as ações locais em busca do equilíbrio econômico e social, para assim promover o desenvolvimento local.

Se faz necessário esclarecer o que são de fato as políticas públicas e para que servem dentro deste contexto. Com esse intuito, serão descritas as políticas públicas no contexto de transporte, com ênfase nas políticas voltadas a acesso, transporte hidroviário e terminais de passageiros fluviais.

Inicialmente é necessário compreender como ocorrem a tomada de decisão e a formulação das políticas públicas. Atualmente, as políticas democráticas são feitas por meio da passagem por uma formulação de agenda, que é um processo em que problemas e soluções alternativas ganham ou perdem atenção pública e da elite para assim se formular as políticas públicas.

As agendas existem em todos os níveis de governo. Toda comunidade e corpo do governo tem uma coleção de assuntos que são avaliados para discussão e petição legal ou que estão ativamente sendo considerados. Todos esses assuntos podem ser categorizados baseado na extensão que cada instituição está preparada para decidir sua legalização e implementação ou rejeição dessa política particular (CAPELLA, 2006; BIRKLAND, 2007). Porém, vários fatores influenciam a agenda, como os grupos que fazem parte do debate e a forma como os problemas são discutidos. A habilidade de grupos de influenciar políticas deve ter argumentos persuasivos, porém sabemos que uns grupos são mais poderosos que outros, tendo maior capacidade de influenciar o resultado dos debates políticos.

Outro fator é que os problemas podem ser definidos de diferentes formas, dependendo da descrição, da natureza e do debate político. O processo de definição dos problemas é descrito pela e para a população, sendo chamado de construção social, no entanto o grupo que pode criar e promover mais efetivamente a descrição do problema tem maior vantagem nas tomadas de decisão (BIRKLAND, 2007). O papel e o posicionamento em determinado assunto influenciando muitos aspectos do sistema político por pressões e, é creditado ao *lobby* existente na política que beneficia grupos específicos perdendo força aos interesses econômicos e sociais gerais da população (McGRATH, 2006).

A delimitação do problema e a maneira como as alternativas são apresentadas e selecionadas são indispensáveis para a formulação de políticas públicas, porém no Brasil ainda é pouco estudada essa formação da agenda do governo, o aprofundamento na compreensão das questões inseridas nela e como é feita a mobilização de esforços e recursos para tal (CAPELLA, 2006). Como exemplo, se questiona o papel da Amazônia nessa agenda.

O Brasil precisa ainda de conscientização da população de sua importância no fator de decisão, onde o Estado é capaz de aplicar políticas públicas inovadoras com um sólido apoio da sociedade, sendo assim a política social um ator fundamental; outra condição de sucesso seria a capacidade de reorganizar as prioridades de investimentos, garantindo que as políticas públicas dessem ampla cobertura à população de serviços básicos, como é previsto na Constituição Federal; e por último, a necessidade de uma reforma seletiva e gradual, respeitando a

diversidade das condições nacionais (KLIKBERG, 2001). E com isso, encontramos a imensa extensão territorial brasileira, bem como na Amazônia e suas peculiaridades.

O Brasil já vem passando por reformas ao longo dos anos, e a principal delas foi a reforma regulatória de cunho neoliberal iniciada nos anos de 1990, com o processo de crise do Estado iniciado em 1970 pelo peso da estrutura burocrática produtiva. A reforma foi centrada na desestatização, apesar das funções regulatórias sempre existirem sem a percepção clara e direta de sua importância, a regulação ganha notoriedade com a participação privada em setores de serviços públicos essenciais, onde falhas de mercado e externalidades se fazem notar.

A necessidade de novas formas de atuação estatal ocorreu devido às grandes transformações ocorridas em que, inicialmente, o Estado sai do cenário produtivo com a justificativa de reduzir o *déficit* público e gerar *superávit* primário. Acreditava-se que a retirada do Estado da atividade produtiva seria eficientemente substituída pela iniciativa privada e o Estado teria a função de regular os conflitos cíclicos, mas são observados os avanços e as defasagens nesse modelo. Os benefícios sociais não ocorreram como o almejado e a principal defasagem se dá na infraestrutura, como se observa no saneamento básico, nos aeroportos, nas rodovias, na energia elétrica (DINIZ, 2010), e pensando na Amazônia, nos serviços ofertados nas hidrovias.

As mudanças estruturais do Estado providas pelo Programa Nacional de Desestatização promovem sua “nova” função reguladora e fiscalizadora em detrimento do provedor de infraestrutura e prestador de serviços públicos. A regulação estatal é necessária para manter a ordem econômica e para assegurar os interesses sociais; e pode ser feita de três formas classificadas por Diniz (2010, p. 151) como:

- i) imposição de limitações que incidam sobre o exercício das liberdades individuais, destinadas a restringir os aspectos estéticos dos direitos de atuação econômica, especialmente o de propriedade;
- ii) intervenções, incidentes sobre os processos econômicos e capazes de interferir nos aspectos dinâmicos da atuação econômica;
- e iii) fomento público, que estimule a atuação privada e incentive o interesse individual em desempenhar atividades econômicas coincidentes com algum peculiar aspecto de interesse público.

Surgem as agências reguladoras de serviço público que ainda sofrem discussões sobre sua função, estrutura organizacional e eficácia no seu desempenho. Seus objetivos principais são a melhoria da qualidade do serviço prestado, universalização desses serviços, o aumento da produtividade a partir de competição entre os agentes e o repasse de parte dos ganhos econômicos obtidos para o usuário. A atuação das agências reguladoras vem ocupando espaço na execução de políticas setoriais e é hoje a figura central na regulação econômica e fiscalizadora (GIFONE-NETO et al., 2003).

O maior problema no modelo regulatório brasileiro é a ausência de uma política reguladora, que tradicionalmente tem como objetivos a defesa da concorrência e a defesa do usuário dos serviços públicos. O controle social, definido como o conjunto de recursos materiais e simbólicos de uma sociedade para garantir que a conduta de seus integrantes respeite as regras e os princípios estabelecidos previamente, é uma das principais premissas do modelo regulatório (PECI, 2006). Já que universalidade do acesso é função do Estado, os segmentos econômicos de relevante interesse social e que não conseguem exercer a atividade de forma competitiva devem ser protegidos pelo Estado (DINIZ, 2010). É de fundamental importância considerar as especificidades de cada região, para que o intuito do planejamento político envolva o interesse social e o valor simbólico, sendo capaz de delimitar o comportamento e as características culturais de uma sociedade, impondo as reais necessidades econômicas e de infraestrutura.

Dentre as preocupações de implementar a participação social como uma forma real de regular todos os nichos da sociedade, encontramos os serviços de transporte como uma boa fonte de incentivos nesse aspecto, pois os mesmos têm no usuário uma forma de fiscalizar, com intuito de prover melhorias, como por exemplo, a acessibilidade.

Gomide (2006) descreve que a melhoria da oferta de serviços de transporte coletivo e das condições de acessibilidade urbana da população tem papel importante para a efetividade das políticas sociais, pois elas contribuem para o acesso das pessoas aos equipamentos básicos e para a igualdade de oportunidades. São considerados para o aperfeiçoamento das políticas nessa área, principalmente no âmbito local: subsídio ao transporte coletivo, regulação dos

serviços e participação social. O subsídio ao transporte coletivo pode ser feito à operação ou ao usuário e a escolha de tais opções estará condicionada à disponibilidade de recursos. Tobias (2005) aponta que o desempenho do sistema de transporte na comunidade está intimamente ligado ao desenvolvimento e à evolução de qualquer espaço urbano, porém a reorganização das cidades dos países em desenvolvimento, nas últimas décadas, mudaram rapidamente os meios de transporte devido ao crescimento populacional intenso, necessitando de infraestrutura e o transporte acessível economicamente.

Para tentar organizar o sistema de transporte, a regulação condiciona o nível da oferta, a qualidade e as tarifas dos serviços públicos. A partir do momento em que a prestação dos serviços públicos essenciais é transferida para o setor privado, surge a necessidade de regular essas atividades para proteger os interesses dos usuários e da sociedade. No entanto, é indispensável à modernização do atual modelo de regulação e gestão do transporte público nas cidades brasileiras, como por exemplo, o início de competição para entrar no mercado, via realização de licitações competitivas sob critério da menor tarifa induzindo assim eficiência, com subsequente redução de tarifas; outra possibilidade de aumentos de eficiência e produtividade seria a racionalização e a adequação das atuais redes de serviços. (GOMIDE, 2003; GOMIDE; ORRICO FILHO, 2000).

A formulação de um modelo de gestão e a regulação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano mais moderno devem ser feitas a partir do poder público, das empresas operadoras (ou de pesquisadores e consultores especializados) e dos usuários, ou seja, a sociedade civil organizada, visto que contribuem para minimizar erros de avaliação ou de diagnóstico (frequentemente cometidos pelos especialistas).

No Brasil, o Ministério dos Transportes é o órgão da administração pública federal direta que tem como áreas de atuação a política nacional de transportes que abrange a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais para o setor, a participação no planejamento estratégico, a elaboração de diretrizes para a sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos. As ações e os programas agem como ferramentas que auxiliam o ministério e os órgãos vinculados para as tomadas de decisão que definirão as ações do sistema de

transportes do país. O governo atual se utiliza do Programa de Investimento em Logística (PIL), do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e dos planos estratégicos: Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), Plano Hidroviário Estratégico (PHE), Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária (BR legal), Programa Nacional de Controle de Velocidade (PNCV) e Projeto de Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros (ProPass) (BRASIL. Ministério dos Transportes, 2014).

Os programas citados são projetos que, na sua ideologia visam o desenvolvimento do setor com o intuito de modernizar e torná-lo mais eficiente por meio de parcerias com o setor privado, promovendo sinergias entre os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. No PAC, responsável pelas hidrovias, consta como objetivos: ampliar e melhorar a navegabilidade de rios brasileiros para diminuir o custo de frete, aumentar a segurança e planejar o crescimento da navegação pelos rios do país.

De acordo com o relatório executivo do PNLT (2011), o programa é responsável pelo planejamento setorial estratégico, em caráter contínuo e dinâmico, e lançou seus relatórios executivos em 2007, 2009 e 2011 com objetivo de orientar, com embasamento técnico e científico, a implantação das ações públicas e privadas no Setor de Transportes de forma a atender as demandas políticas de integração, desenvolvimento e superação de desigualdades; serve de base para a elaboração dos Planos Plurianuais (PPA) e como eventual subsídio para a definição da composição do portfólio de projetos integrantes do PAC. O Portfólio de Projetos do PNLT 2011 constam projetos que passaram por estudos macroeconômicos e de demanda de transportes – tanto de passageiros como de cargas – para identificação dos principais fluxos de origem-destino entre todas as regiões, além de realização de estudos de oferta para levantamento da atual rede de transportes existente no país, dos quais foram selecionados os investimentos a serem feitos no horizonte do PNLT (2011-2031). Tal processo embasou a fundamentação técnica e ofereceu apoio para uma adequada tomada de decisão sobre políticas públicas para o setor de transportes regional de cargas e passageiros, sendo que a política do governo federal com enfoque na infraestrutura para o transporte de cargas, nas últimas duas décadas, tem se pautado no processo de desestatização; no projeto de

reorganização portuária e no programa de concessões de rodovias. Mas o que impressiona é que na Modelagem do Transporte de Passageiros feita pelo relatório da PNLT só inclui os modais rodoviários e aeroviários, excluindo o hidroviário, do qual utiliza apenas o transporte de cargas como modelagem metodológica, gerando uma preocupação da população amazônica, que necessita do transporte hidroviário como fonte principal de deslocamento.

De forma reflexiva, as políticas com enfoque regional trazem uma nova perspectiva aos usuários dos terminais de passageiros hidroviários na Amazônia, a criação do projeto denominado de Plano Hidroviário Estratégico (PHE) que tem por objetivo preparar uma estratégia para a implementação do plano até 2031 do Transporte Hidroviário Interior (THI) de forma a integrar as políticas do Ministério do Transporte para o setor hidroviário com as demais que são relativas ao uso dos recursos hídricos. O PHE baseia-se em quatro elementos principais: fortalecer o THI para impulsionar a economia do Brasil; os usuários atuais devem compor a base do THI; a estruturação da rede deve ser feita de forma gradual; e o desenvolvimento conjunto da rede, com o esforço conjunto de todas as partes interessadas.

O THI no Brasil foi analisado, na fase de diagnóstico e avaliação, em dois níveis, no macro e no regional, e na análise consideraram-se os seguintes elementos: sistema físico do rio, aspectos ambientais e sociais; aspectos econômicos, sistema de transporte e governança e instituições. Nesse novo planejamento político, foram incluídos os usuários do transporte com maior importância, do qual é esperado um aumento de 40% na população transportada em hidrovias na região amazônica até 2031 (PLANO HIDROVIÁRIO ESTRATÉGICO, 2013). Porém, deve-se considerar a forma de realização e apoderamento do recurso hídrico como uma via e a forma de institucionalização do segmento, bem como a participação das populações tradicionais na tomada de decisão.

Visto que a elaboração de novas políticas deve ser pautada nas referências das necessidades dos usuários, informações imprescindíveis como a carência de serviços, os motivos e os destinos das viagens, as estratégias de deslocamentos utilizadas, os atributos valorizados dos serviços, entre outras, são indicadores de acesso aos serviços e podem colaborar em muito para a formulação de novas soluções e na avaliação de eficácia das ações implementadas, demonstrando que a

participação dos usuários no planejamento, gestão e fiscalização dos serviços públicos de transporte é essencial (GOMIDE, 2003; VASCONCELOS, 2000; 2001).

Porém, na Amazônia, o direito cívico de participação das populações tradicionais com suas especificidades nas demandas a serem configuradas para a elaboração de políticas públicas ainda encontram dificuldades de serem compreendidas e demonstradas aos tomadores de decisão gerando privilégios e empoderamento de atores que detêm maior *lobby* junto a eles (CAÑETE et al., 2008). A promoção e o controle institucional das ações impactantes na Amazônia devem ser pensados de forma regional para serem capazes de formular e implementar as políticas necessárias à qualidade de vida da população e à manutenção dos recursos naturais, como a água (RAVENA; CAÑETE, 2007). Acevedo Marin (2004) descreve a modernidade do transporte como resultado de uma imposição do governo central por meio de subvenções financeiras e concessões, com o objetivo de dar lucro aos empresários e que são responsáveis por deixar trabalhadores “jogados a sua sorte às margens dos rios ou estradas” e afirma: “A fase mais recente de intervenção agressiva para criar uma infraestrutura de transporte não se revela como uma política de transporte, pelo fato de distribuir desigualmente as vantagens de inversão” (ACEVEDO MARIN, 2004, p. 19).

Mas, existem várias alternativas a serem exploradas para a promoção da participação popular (SOUZA, 2002). Estas vão desde a simples consulta às comunidades e a disponibilização de informações sobre as ações planejadas até as experiências de orçamento participativo e a formação de conselhos específicos, envolvendo os poderes públicos locais, empresas prestadoras de serviços e os movimentos sociais. Tais conselhos podem atuar na definição de novos serviços, no dimensionamento da rede e na formulação das diretrizes locais da política de transporte. No entanto, não deve a sociedade esperar passivamente que os órgãos públicos viabilizem a participação social; é seu papel organizar-se para o exercício efetivo da cidadania, utilizando-se do legítimo direito do poder de pressão (GOMIDE, 2003).

Para isso, a voz da população tem papel fundamental na busca de melhorias, dentre elas, ao fator acesso, indispensável na liberdade individual sobre suas escolhas individuais.

6.2 Políticas públicas e acessibilidade

Vários enfoques são obtidos da relação entre transporte e acessibilidade, divididos muitas vezes de forma técnica e social (VASCONCELOS, 2001), mas nos cabe inicialmente dimensionar como o governo e as instituições brasileiras avaliam e padronizam a acessibilidade a partir de suas políticas públicas, para dar um arcabouço teórico capaz de discutir o assunto com enfoque no transporte, principalmente o acesso ao transporte hidroviário, usando como parâmetros comparativos a literatura sobre transporte existente, que aborda principalmente o transporte coletivo urbano. Na literatura é encontrado pouco, ou quase nada, sobre o transporte hidroviário, e quando a discussão adentra na esfera brasileira e amazônica, a definição de acessibilidade e as políticas públicas voltadas ao setor têm apenas informativos pouco atualizados do governo, sem uma abordagem técnica científica que possa embasar uma discussão mais aprofundada da temática, por isso a discussão utiliza o referencial teórico existente de transporte coletivo urbano, que de forma comparativa, mas não ideal, suporta e norteia a pesquisa. E dentre as políticas públicas abordadas no texto, a utilização da terminologia mobilidade para melhor descrever o setor de transporte é fortemente empregada.

Vasconcelos (2001) descreve os objetivos das políticas de transporte com enfoque no aumento da mobilidade e demonstra a relevância de abranger de forma mais ampla essas políticas, com a possibilidade de realizar mobilidade para satisfazer as necessidades e enumera a importância do conceito de acessibilidade que visa a facilidade de chegar aos destinos. De forma mais literal a acessibilidade pode ser descrita como “Facilidade, possibilidade na aquisição” (VASCONCELOS, 2001, p. 15). Porém, quando se pensa em facilidade, deve-se ter noção que existem diferenças marcantes da pessoa que usufrui. Uma das formas de medir a acessibilidade no setor de transporte também pode ser feita, de forma prática, pelo número e natureza dos destinos que podem ser alcançados por uma pessoa (VASCONCELOS, 2000).

Silva (2008) relata elementos característicos no acesso ao transporte no qual os dois principais atores são os gestores e os utilizadores, sendo necessário compreender interações, percepções, dinamismo e complexidade desta relação, para identificar a problemática e a possível solução, com o intuito de melhorar o

acesso ao transporte. No caso estudado pelo autor que aborda o transporte turístico, a viabilidade econômica de um destino pode ser determinada pela acessibilidade que este tem em relação ao mercado consumidor (público-alvo) e em relação a um destino concorrente, sendo a melhoria da infraestrutura capaz de aumentar o uso por determinado transporte.

A acessibilidade pode também ser avaliada no transporte urbano pelo cálculo dos custos envolvidos no deslocamento, em relação ao tempo e ao dinheiro gasto (VASCONCELOS, 2000). Tobias (2005) descreve que a elevação do custo do transporte diminui a mobilidade urbana gerando segregação espacial e social das populações que dele utilizam, contribuindo para desigualdades sociais, o que confirma que a relação do custo de transporte também tem impacto na acessibilidade.

O transporte coletivo é um importante instrumento de combate à pobreza e à promoção de inclusão social, visto que a desigualdade social é responsável pela pobreza e é descrita não apenas como a insuficiência de renda, mas pela privação de serviços sociais básicos e serviços essenciais, sendo que o acesso aos serviços de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade que garanta a acessibilidade da população a todo espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar acesso aos serviços básicos e às oportunidades de trabalho (GOMIDE, 2003).

O transporte é um direito básico do cidadão e toma-se como ponto de partida a Constituição Federal de 1988, que dá os parâmetros básicos e norteadores das tomadas de decisão e por meio dos artigos 227 e 244 que garantem a acessibilidade às cidades, às edificações e aos transportes. Ao analisarem, especificamente, o sistema de transporte, Maciel e Ciena (2007) apontam como medida fundamental a acessibilidade do embarque ao desembarque de passageiros capaz de garantir o direito de ir e vir – um dos direitos primordiais do cidadão estabelecido na Constituição Federal – com segurança e autonomia, a partir do qual tantos outros direitos são decorrentes, sendo capaz de melhorar o índice de desenvolvimento humano no país.

Porém, o planejamento dos transportes vem passando por diversas fases, que inicialmente surgiram em países que já viviam a urbanização e depois foram

trazidas e incorporadas ao Brasil e são caracterizadas como: 1) descrição/previsão (após a Segunda Guerra Mundial), caracterizada pelo planejamento técnico no desenvolvimento de acomodação de automóveis com intuito de promover “melhor” distribuição de recursos; 2) rejeição (anos 1960), modelo anterior é contestado e se utiliza a sociologia e a ciência política, analisando custo-benefício nos impactos sociais e ambientais e a participação política foi formalizada, no entanto, as decisões se mantiveram fiéis à noção do mercado e; 3) redirecionamento (a partir dos anos 1970), reavaliação do planejamento do transporte, uso da sociologia na análise de estrutura e mudanças sociais considerando a divergência de necessidades, interesses e valores dentro e entre classes e grupos sociais (VASCONCELOS, 2001).

E assim são incorporados os conceitos de qualidade e produtividade ao transporte urbano de passageiros usando indicadores que expressam o nível de serviço da oferta, os efeitos da qualidade gerencial dos processos produtivos tanto do órgão gestor de transporte como da empresa operadora (CRUZ; CARVALHO, 2008). E para preencher as expectativas dos usuários dos serviços é necessário que: a) os pontos de paradas, estações e terminais devam estar adequados para prover as necessidades básicas de conforto, informação e proteção etc.; b) os veículos devam cumprir o horário previsto de passagem no ponto de parada, em níveis satisfatórios de lotação e em condições admissíveis de limpeza, manutenção e segurança; c) as tarifas devam ser suportáveis; d) os motoristas e cobradores devam ter um elevado grau de urbanidade no trato com o passageiro e desempenho satisfatório de suas atribuições profissionais; e) as vias utilizadas devam apresentar condições no mínimo razoáveis de pavimentação e dispor, nas suas diversas formas, de medidas prioritárias para a circulação dos coletivos e; f) os usuários devam chegar ao seu destino dentro do tempo previsto, sem sofrer desgastes físico e mental decorrentes da qualidade do serviço (LINDAU; ROSADO, 1992).

Entre as várias técnicas e estratégias para aumentar a qualidade e a produtividade do transporte urbano de passageiros são citadas, dentre outras, o ambiente empresarial e a relação com o usuário como uma forma de melhoramento e impacto no lucro, que é o objetivo final do empresário e foi observado que durante muito tempo os usuários do transporte público coletivo não tiveram a oportunidade

de demandar suas necessidades com as empresas que obtiveram a concessão-permissão do poder público, mas nos últimos anos notou-se que não contribuía com os negócios e inicia-se na década de 1990 uma reformulação que ao atender as necessidades dos usuários, além de obter o reconhecimento público, conseguiu eliminar focos de desperdício, descentralização das garagens e melhoria na eficiência operacional, como exemplificado numa empresa de ônibus de Goiânia (CRUZ; CARVALHO, 2008).

O papel do usuário do sistema de transporte coletivo urbano nas cidades tem se mostrado de fundamental importância nas formulações de planejamento para o setor, e as condições de acessibilidade devem ser enfatizadas, por isso Gomide (2006) aponta alguns temas a serem considerados para o aperfeiçoamento no setor pensando na inclusão social da população, dentre eles: subsídio ao transporte coletivo; regulação dos serviços e participação social. Porém, Vasconcelos (2001) descreve o papel dos usuários de transporte público na tomada de decisão com pouca oportunidade de influenciar as decisões:

Os usuários de transporte público nos países em desenvolvimento são menos influentes que os burocratas e os operadores de transporte. Ao contrário da classe média, que faz exercer sua influência por meio da tecnocracia, os usuários cativos do transporte público (a maioria da população) encontram muitas barreiras para se fazer representar (VASCONCELOS, 2001, p. 75).

Mas ao diagnosticar a situação atual do transporte coletivo urbano nas cidades brasileiras é possível gerar melhorias contínuas com base na gestão moderna e uma dessas ferramentas é o desenvolvimento de mecanismos de relacionamento direto com os usuários, buscando aferir necessidades de mudança em nível operacional (CRUZ; CARVALHO, 2008). Os poucos programas de inclusão social no transporte coletivo urbano existentes respondem pelo aumento da pobreza e exclusão social a população, havendo a necessidade de se discutir estratégias capazes de melhorar as condições e os serviços ofertados do transporte que refletiria na diminuição das desigualdades sociais e essa discussão deve ser feita com todos os atores envolvidos a partir de um planejamento pensado no usuário com intuito de evitar a adoção de programas ou ações fragmentados, que seriam de baixo impacto na resolução do problema (GOMIDE, 2003).

As propostas de planejamento e políticas públicas no transporte podem ser feitas com enfoque sociológico e político, visto que existem as condições históricas, econômicas e políticas envolvidas na lógica interna do sistema de transporte (CASTELLS apud VASCONCELOS, 2001). Então, o transporte deve ter um fluxo de atuação, denominado de circulação, comumente utilizado como trânsito, que está ligado ao desejo da realização das atividades sociais, culturais, econômicas e políticas, e relacionadas a fatores de mobilidade e acessibilidade. Os objetivos no planejamento do sistema de circulação devem considerar os aspectos de fluidez, segurança, acessibilidade, nível de serviço, custo de transporte e qualidade ambiental (VASCONCELOS, 2001).

A acessibilidade apontada pelo autor como um dos objetivos no planejamento da circulação é subdividida em macroacessibilidade e em microacessibilidade. A macroacessibilidade refere-se à “facilidade relativa ao atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados”, sua abrangência é espacial e é responsável por definir a constituição básica do planejamento do sistema viário e de transporte, já que reflete nas possibilidades de relações sociais, econômicas, políticas e culturais ao possibilitar a variedade de destinos possíveis, podendo ser expressa quantitativamente em quatro tempos de viagem: o tempo para acessar o veículo-transporte no início da viagem; o tempo de espera; o tempo dentro do veículo e; o tempo para acessar o destino final; pode existir também algum tempo de transferência quando se troca o transporte. A microacessibilidade refere-se à “facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados”, ela se apresenta dentro da macroacessibilidade e quantitativamente seria o tempo para acessar o transporte e o tempo para acessar o destino final, ou seja, seria a facilidade de chegar até o meio de transporte e dele para o destino final, como por exemplo, o tempo de caminhada indo até o metrô e depois que sai até o destino final (VASCONCELOS, 2001, p. 91-92).

Para isso surge a necessidade de planejar formas de melhorar a acessibilidade do usuário ao transporte, visando a diminuição do tempo de transporte, mas também facilitando seu acesso nas construções e equipamentos urbanos, o que também poderia decorrer na diminuição de tempo. No Brasil, o programa de acessibilidade nos transportes coletivos de passageiros nos modais

rodoviário e aquaviário visa “garantir que os esses transportes estejam acessíveis a toda população brasileira e, em especial, assegurar o direito de ir e vir das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, promovendo a sua inclusão” (INMETRO, 2015, não paginado) e tem como premissa o conceito de Desenho Universal:

Desenho universal: concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade (BRASIL, 2004, não paginado).

As regras para melhor implantar a acessibilidade é padronizada e definida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), por meio de suas normas (NBR). A NBR 9050/94, pautada na regulamentação das leis nº 10.048 e 10.098, que dispõe acerca da acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço mobiliário e equipamentos urbanos, como a “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano” (ABNT, 1994, não paginado).

De acordo com o artigo 10, do Decreto-lei nº 5296, de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei de acessibilidade:

A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas neste Decreto (BRASIL, 2004, não paginado).

A regulamentação da lei de acessibilidade caracteriza em seu primeiro artigo o atendimento prioritário às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, idosos, gestantes, lactantes e pessoas com crianças de colo e também prioriza espaços e instalações acessíveis. O que possibilita melhorias na acessibilidade arquitetônica urbana, visto que para a aprovação ou licenciamento ou emissão de certificado de conclusão de projeto arquitetônico ou urbanístico deverá ser atestado o atendimento às regras de acessibilidade, cabendo a estados, municípios e Distrito Federal, no âmbito de suas competências, criar instrumentos para a efetiva implantação e o controle. A Lei nº 10.098, que é considerada como a lei de acessibilidade, contempla

os elementos da urbanização, no qual o artigo 3 cita que: “O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis” (BRASIL, 2000, não paginado).

Para o caso específico da acessibilidade no transporte aquaviário, a ABNT criou a NBR 15450, que tem como objetivos propiciar aos passageiros a utilização de maneira autônoma e segura o ambiente, mobiliário, equipamentos e elementos do sistema de transporte e todos os terminais e embarcações que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados devem atender a normatização com intuito de serem acessíveis. Em sua normatização visa adequar os terminais aquaviários de passageiros, equipamentos de embarque e desembarque, características da embarcação e da prestação de serviços e a forma de comunicação, sinalização e iluminação desses ambientes (ABNT, 2006).

Assim, retoma-se a preocupação na necessidade de participação dos usuários a partir de sua experiência e necessidades individuais para abordar a melhoria coletiva, como anteriormente abordado por Mauss (2003). A existência de sistemas complexos, localizáveis no tempo e no espaço e constituídos de uma espécie de meio ambiente moral por meio da atuação de suas particularidades e de organismos sociais dominando a vida coletiva de cada povo, em resumo, é responsável por exprimir uma vida coletiva de um gênero especial. Trazendo ao sistema de transporte aquaviário a necessidade de ser pensado de forma regional com as necessidades específicas da população amazônica que o utiliza em grande parte da região de forma quase que exclusiva.

Assim, o planejamento do serviço de transporte deve ser feito a partir da coleta, análise e interpretação de dados relativos ao que hoje ocorre e ao seu desenvolvimento histórico, pautado nas metas e objetivos da comunidade que usufrui, na previsão de desenvolvimento da comunidade e sua demanda futura pelo transporte (MELLO, 1981).

Porém ocorrem grandes desigualdades no acesso ao espaço influenciado por diferenças pessoais, econômicas e sociais (VASCONCELOS, 2001). Gomide (2003), em sua pesquisa relacionando exclusão social e pobreza a transporte público coletivo nas áreas urbanas preconiza que:

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho, constatando que o transporte coletivo é um importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social (GOMIDE, 2003, p. 34).

Quando comparada à urbanização na Amazônia, observa-se a importância dos transportes aquáticos, já que nossa urbanização se deu alocada nas proximidades de rios e por isso a importância da comparação dessas políticas de transportes aquáticos na inserção de políticas sociais, influenciando acesso a serviços básicos.

A política pública atual voltada à mobilidade urbana que preconiza a acessibilidade como indispensável é a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Sendo o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana um conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município, inclusive as hidrovias (FADERS, 2013).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada em princípios, sendo o primeiro pautado na acessibilidade universal; o terceiro na equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; e o oitavo na equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. Mostrando a preocupação atual com a acessibilidade visto que essa lei é de janeiro de 2012.

Assegurar o acesso e a mobilidade de pessoas independente de renda e necessidades individuais é a função primordial do transporte de passageiros. Na Amazônia os transportes sempre foram responsáveis pela integração e organização, com o uso do transporte rodoviário, aéreo e aquaviário, mas com forte apelo para o transporte aquaviário, já que os rios foram por muito tempo o único meio de grandes deslocamentos na região (PEREIRA, 2011). Dominguez (2003) aponta a importância dos rios no sistema de transporte da Amazônia:

A navegação fluvial foi e continua sendo o sistema de transporte fundamental na Amazônia, ainda que a partir dos anos 30 do século XX começaram a ser construídas estradas, que penetram a bacia nos países pan-amazônicos. Especialmente na Amazônia brasileira, o rio é uma via de enorme capacidade para o transporte de carga e passageiro, devido a possibilidade de usar barcos de porte oceânico, capazes de transportar vários milhares de toneladas em uma única viagem, o que resulta em custo mais baixos por tonelada/quilômetro.. Os rios desempenham papel relevante, pois se constituem na única possibilidade de acesso a portos remotos ou a áreas inundáveis onde a construção de estradas não é possível (DOMINGUEZ, 2003, p. 169, grifo nosso).

O sistema hidroviário amazônico é o mais importante do Brasil devido à grande movimentação de passageiros interestaduais distribuídos em diversas linhas fluviais e a necessidade quase que exclusiva pela população das cidades que se originaram nas margens dos rios, porém apresenta condições mínimas de eficiência, conforto e regularidade, além do passageiro do transporte fluvial sofrer com a inexistência de infraestrutura de terminais, a quase inexistente estrutura organizacional de armadores, embarcações antigas, viagens longas e onerosas, falta de higiene na embarcação, barulho excessivo dos motores das embarcações (MORAES, 2003). Algumas inovações técnicas vêm ocorrendo, como o uso de lanchas rápidas que diminuem o tempo da viagem por um custo um pouco maior e transporta apenas o passageiro e sua bagagem, além da ampliação da potência da máquina das embarcações regionais e os cascos de ferro, porém com pouca ou nenhuma orientação técnica (NOGUEIRA, 2003).

Como sistema de circulação principal na Amazônia, a infraestrutura de embarque e desembarque em terminais hidroviários também deve ser planejada e melhorada. E os terminais de passageiros devem ser pensados visando a qualidade de vida da população da Amazônia, com uma proposta de interação com as cidades que surgiram em seu entorno. A abordagem da pesquisa de caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros na região amazônica feita pela ANTAQ (2013) considera também os aspectos que facilitem a mobilidade com outros meios de transporte, como ruas de acesso, parada de ônibus, parada de táxi, linhas de ônibus, estacionamento de veículos, e por isso a necessidade de se pensar o terminal de passageiros dentro de um contexto de sistema de transporte para dar

maior qualidade de vida à população, visando assim um sistema de transporte integrado e eficaz.

A proposta que melhor delimita o planejamento de políticas públicas voltadas ao transporte utiliza a necessidade física relacionada às necessidade de reprodução de grupos e classes sociais incorporando os fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que variam de uma sociedade para outra, a partir da análise das instituições e os processos que condicionam as decisões das pessoas, utilizando como princípios necessários para a implementação de políticas de transporte e trânsito: como a acessibilidade é distribuída no espaço; como grupos e classes sociais diferentes usam a cidade; e quais são as condições relativas a equidade, segurança, conforto, eficiência e custo verificadas no deslocamento (VASCONCELOS, 2001).

Mas ainda há muito para ser questionado nos sistemas de transporte atual e como exemplo da ineficiência dos planejamentos de políticas públicas de transporte capazes de abordar as necessidades coletivas de grupos menos privilegiados, Gomide (2006) enumera alguns dos pontos geradores dos diversos problemas ainda vivenciados pela população, principalmente a de baixa renda, no transporte coletivo dentro das cidades que dificulta a acessibilidade urbana coletiva: o financiamento a transporte coletivo não tem fontes específicas ou modelo privilegiado; orçamentos municipais financiam a infraestrutura viária compartilhada por ônibus, automóveis e veículos de carga e custeada pelas receitas tarifárias; incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas; deficiência no planejamento e na gestão dos serviços; e às dificuldades de obter prioridades no uso das vias. O autor aborda como a acessibilidade urbana impacta as políticas sociais:

A melhoria da oferta de serviços de transporte coletivo e das condições de acessibilidade urbana da população tem papel importante para a efetividade das políticas sociais, pois elas contribuem para o acesso das pessoas aos equipamentos básicos e para a igualdade de oportunidades (por exemplo, não adianta oferecer atendimento de saúde gratuito se uma pessoa não tem transporte para chegar ao hospital) (GOMIDE, 2006, p. 245).

Todas as abordagens supracitadas norteiam o pensamento de que se deve pensar num sistema de transporte capaz de melhorar a situação dos usuários, impactando na melhoria da acessibilidade e assim maior qualidade de vida. Porém,

a literatura atual aborda vários aspectos do sistema de transporte coletivo urbano, principalmente o motorizado veicular, tendo ainda escassez em pesquisas sobre o planejamento de políticas públicas ao transporte de passageiros aquaviário, ficando mais claramente sujeita a suas pesquisas a partir do ano de dois mil com políticas voltas ao transporte hidroviário, por isso faz-se necessário estudar os sistemas de transporte, principalmente o setor aquaviário que é o principal responsável na melhoria das condições de vida das populações tradicionais na Amazônia e usar esse diagnóstico para as tomadas de decisão das políticas amazônicas, mas ainda há fortes grupos de interesses capazes de interferir nas tomadas de decisão pelos *lobbies* gerados com os governantes que muitas vezes são bancados em suas campanhas eleitorais e tem a “obrigação” de defender quem o patrocina, ignorando as necessidades do coletivo e o discernimento do que seria maior gerador de desenvolvimento sustentável, com isso se faz necessário compreender o jogo político entre as políticas públicas no transporte hídrico e os *lobbies* gerados pelos nossos governantes.

6.3 Políticas públicas no transporte hidroviário X lobby

O órgão responsável pela formulação, coordenação e supervisão de políticas públicas para o setor de transportes é o Ministério dos Transportes. No entanto, a primeira forma de regular o transporte hídrico foi por meio da Marinha.

Historicamente observa-se que com a abertura dos portos do Brasil (1808), surge no país a noção de controle da navegação marítima. E em 1809, criou-se o Despachante das Embarcações que saíssem dos portos e, mais tarde, em 1810, criou a Mesa de Despacho Marítimo que, além de outras atribuições, regulava a maneira pela qual deviam ser efetuados os despachos dos navios que saíssem dos portos. Essas mesas de despacho eram situadas nos principais portos do país, depois capitais das províncias, culminando com a sua regulamentação, pelo Decreto, de 26 de março de 1833, que, além do Despacho Marítimo tratava, igualmente, da arqueação de embarcações, registros etc. Mais tarde (1845), o Governo do Império resolveu estabelecer uma capitania em cada província marítima, com as atribuições específicas de polícia naval, conservação dos portos, inspeção e administração dos faróis, balizamento, matrícula do pessoal marítimo, praticagem

etc. Essas primeiras capitânicas eram subordinadas diretamente ao Ministro da Marinha do Império e foram criadas sucessivamente por diversos decretos, em 1846 (Belém, São Luís, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Florianópolis, Rio Grande); em 1847 (Natal, João Pessoa, Maceió, Santos); em 1848 (Aracaju); em 1853 (Paranaguá); em 1855 (Parnaíba); em 1856 (Vitória); em 1857 (Fortaleza); em 1861 (Corumbá); e somente em 1874 (Manaus).

Somente com o advento da República é que se resolveu desligar a subordinação das capitânicas do Ministro da Marinha e concentrá-las sob um único órgão que, a princípio, se denominou de Inspetoria de Portos e Costas.

E em 1968 foi estabelecido que a Diretoria de Portos e Costas (DPC) teria por finalidade planejar, dirigir, coordenar e controlar as atividades técnicas e administrativas relacionadas com a Marinha Mercante, quanto a praticagem, segurança das embarcações e instalações portuárias, bem como formação, habilitação e qualificação do pessoal marítimo e da indústria de construção naval civil (BRASIL. Ministério da Marinha, 2013).

Dentre as formulações de políticas públicas voltadas para a navegação no Brasil foi desenvolvido o Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (PRODEST), criado pelo GEIPOT, em 1985, onde foi gerada uma nova lei que gera impacto direto nas áreas portuárias, a Lei de modernização dos portos nº 8.630 de 1993, responsável pela abertura do porto organizado à iniciativa privada, quanto às formas de exploração de instalações e dos serviços de movimentação de carga, introduzindo a concorrência entre portos e instalações portuárias, transferindo mão-de-obra avulsa dos sindicatos para os órgãos gestores de mão-de-obra e possibilitando a criação de um mercado concorrencial no ambiente portuário, entre arrendatários e operadores portuários.

A lei dos portos foi responsável pela maior participação do setor privado na exploração e gestão dos portos e pela flexibilização das normas sobre relações de trabalho nos espaços portuários, porém a medida provisória 595, criada em dezembro de 2012, reescreve a Lei 8.630 e cria a Lei nº 12.815, trazendo ao país um marco regulatório que fortalece o papel da ANTAQ como agência reguladora, mantém a possibilidade de Administração dos Portos diretamente pela União ou por concessionário privado e exige das Companhias Docas maior eficiência por meio de

medidas como a profissionalização de seus gestores, além disso remove as restrições à expansão dos terminais de uso privados (GUIMARÃES, 2012).

A evolução no uso, concessão ou outorga dos portos se deu de formas diferentes, assim como a qualidade na prestação de serviços e infraestrutura nos terminais fluviais na Amazônia. Porém, é observado empiricamente que suas tomadas de decisão vêm sendo pensadas e articuladas por grupos de interesse que por *lobby* conseguem o objetivo almejado.

A percepção dos legisladores em relação à pauta de discussões e às tomadas de decisão são influenciadas por *lobbies* nos Estados Unidos (HOJNACKI; KIMBAL, 1999; HANSFORD, 2004), Europa (BOUWEN, 2004) e no Brasil (MANCUSO, 2004; DINIZ; BOSCHI, 2000). Furlong (1997) ainda acrescenta que as políticas não são mais feitas pelo congresso e sim por agências reguladoras que são influenciadas por grupos de interesse, por seu relacionamento principalmente durante as mudanças de regras e leis.

No Brasil o setor industrial divulga anualmente a Agenda Legislativa da Indústria pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), que aponta os interesses do setor que estão tramitando no Congresso Nacional (MANCUSO, 2004). A indústria no Brasil é um dos grupos de interesse que se fortaleceram em atos coletivos e que buscam fazer *lobby* para melhor atingir seus resultados.

Porém, os grupos de interesses que buscam a qualidade de vida das populações tradicionais da Amazônia ainda tem pouca representatividade. Como exemplo, a tramitação da nova lei dos portos que contou com grandes discussões, mas pouco enfoque para os usuários dos terminais fluviais. A discussão no Congresso Nacional sobre a forma de organização dos portos girou em torno de oito emendas (4, 5, 8, 30, 58, 508, 509 e 576) relacionadas à forma de organização dos portos, sendo que dos trinta e nove deputados que se posicionaram nenhum era da região Norte e apenas cinco tem profissões relacionadas a saúde que poderiam interagir buscando ferramentas voltadas à acessibilidade e à qualidade de vida aos usuários.

Como descrito por McGrath (2008), a arena da política pública é muito complexa e competitiva e os resultados obtidos via *lobbies* são feitos por meio de processos e táticas que não necessariamente protegem os interesses públicos.

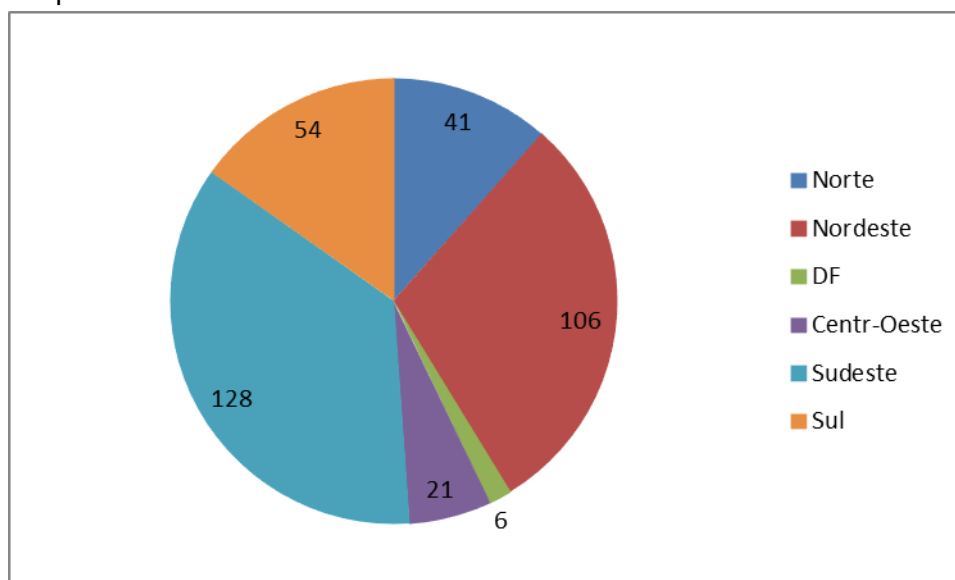
Com isso é importante compreender como a qualidade de vida de comunidades tradicionais, usuárias do transporte fluvial na Amazônia é tratada nas tomadas de decisão que os impactam diretamente. A análise quantitativa e qualitativa durante as discussões dos “acertos” políticos no transporte e acesso portuário por meio da recente regulamentação portuária brasileira, geradora da nova lei dos portos, lei nº 12.815/2013, é um exemplo de como os grupos que exercem pressão nos legisladores podem obter melhores vantagens econômicas e políticas quando uma lei é aprovada. A inclusão na agenda política das necessidades das populações tradicionais em suas cidades e como as políticas de transporte na Amazônia são pensadas para seus usuários deveria ser um dos principais enfoques, principalmente por na Constituição estar definido a necessidade do acesso universal.

Suscitando a necessidade de avaliar como os tomadores de decisão atuam no campo político e como está representada a região Norte no embate nas discussões da arena política, transcreveram-se as notas taquigráficas realizadas na Câmara dos Deputados que foram responsáveis pela aprovação da medida provisória nº 595/2012, que foi transformada na lei nº 12.815/2013, conhecida como a nova Lei dos Portos. Os dados foram organizados de acordo com o aparecimento da manifestação dos deputados, mediante a discussão da medida, divididos por data, partido, estado, autor, profissão e como discutiu a medida no dia. A medida provisória foi inicialmente colocada para aprovação em oito de maio de dois mil e treze (08.05.2013), mas devido as muitas dúvidas quanto às emendas, foi retirada da agenda e retornou no dia quatorze de maio de dois mil e treze (14.05.2013), onde teve o embate político sobre as emendas que a compunham, mantendo as discussões no dia quinze de maio de dois mil e treze (15.05.2013) e apenas no dia dezesseis de maio de dois mil e treze foi aprovada para seguir ao Senado devido a urgência do Governo em aprová-la, pois nessa mesma data ela perderia a validade. No Apêndice C foram descritas todas as notas taquigráficas da Câmara dos Deputados que foram retiradas do *site* oficial com o posicionamento parlamentar, seu partido, estado e profissão.

Ao avaliar os dados das transcrições das notas taquigráficas, pôde-se notar que a maioria dos participantes ativos na discussão da medida provisória não são os

representantes do Norte que desfrutam do maior interesse em sua aprovação, mesmo sendo os estados que mais utilizam desse transporte com a finalidade de desenvolvimento social e econômico, por morarem na Amazônia. No dia da aprovação da medida que foi encaminhada ao Senado, a Coordenação do Sistema Eletrônico de Votação (CENIN) da Câmara computou a presença de trezentos e cinquenta e seis deputados, os quais foram distribuídos por estado e Distrito federal no Gráfico 2, sendo 41 do Norte, 106 do Nordeste, 21 do Centro-Oeste, 128 do Sudeste, 54 do Sul e 6 do Distrito federal. Pode-se concluir que ainda hoje os interesses de uma região conseguem sobressair, mesmo quando outra área é prioritária, mas a partir de *lobbies* conseguem fortalecer as discussões em prol de seus interesses, como visto aos longos dos anos, inicialmente o Brasil como colônia, hoje a Amazônia é vista como a periferia das demais regiões e ganha pouco apoio dos representantes locais que não impõem suas necessidades, visto que a exemplo da discussão da regulamentação portuária ser de extrema importância regional a representatividade nortista somava quarenta e um representantes e apenas cinco foram citados nas notas taquigráficas dos dias que antecederam a votação.

Gráfico 2 - Distribuição de deputados presentes a votação da medida provisória 595 por Estado e Distrito Federal.



Fonte: CENIN (2013).

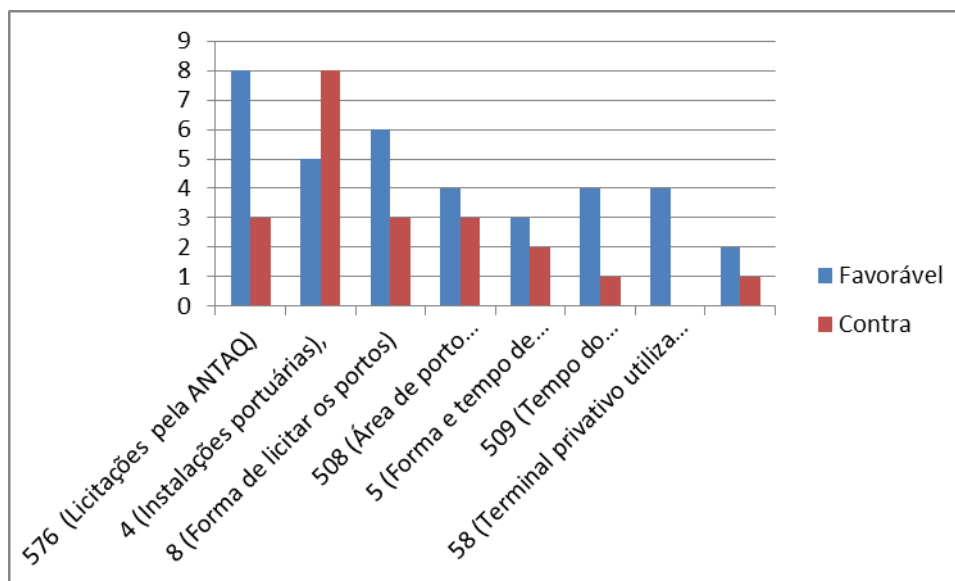
A medida provisória que tramitava na Câmara constava de seiscentas e setenta e oito emendas ao seu projeto, o que demonstra a preocupação com a aprovação dessa lei, mas apenas dezesseis foram mencionadas nas notas taquigráficas. Dentre os sessenta e dois deputados que se manifestaram discursando em relação ao texto da medida provisória, somando ou subtraindo algum valor, apenas cinco representantes eram dos estados nortistas, com a representatividade dos deputados Ângelo Agnolin (Tocantins) que se posicionou contrário a sua aprovação; Josué Bengtson (Pará) se posicionou contrário a sua aprovação; o deputado Sibá Machado (Acre) se posicionou favorável à emenda 3 que organiza a segurança feita pela guarda portuária e contrário às emenda 5 que regulamenta a forma e tempo de instalação portuária; o deputado Nilmar Ruiz (Tocantins) também favorável à emenda 3 e o deputado Claudio Puty (Pará) que foi favorável à emenda 59 em que contratação de trabalhadores deve ser pelo órgão gestor. Pouca discussão acerca das emendas foi conduzida pelos representantes amazônicos e a maioria com enfoque trabalhista. O posicionamento parlamentar proposto especificamente por emendas, nas quais foram agrupadas em categorias para melhor análise, sendo divididas em portuárias, trabalhistas, atuação da ANTAQ e relacionadas à qualidade de vida do usuário, são analisadas a seguir.

As emendas agrupadas como portuárias são descritas no projeto como: 576 (licitações de portos feito pela ANTAQ), 4 (Instalações portuárias), 8 (forma de licitar os portos), 508 (área de porto organizado), 5 (forma e tempo de instalação portuária), 509 (tempo do concessionário de 25 anos + 25 anos), 58 (terminal privativo utiliza carga própria) e 30 (prorrogação por 25 anos ao arrendatário a partir da nova lei). As agrupadas como trabalhistas contemplam as emendas 11 (fiscalização trabalhista feita por inspeção do trabalho), 3 (Segurança feita pela Guarda Portuária), 59 (contratação de trabalhadores deve ser pelo órgão gestor), 252 (trabalhadores devem ser inscritos no órgão gestor) e 256 (administração da mão de obra do trabalhador portuário). A relacionada ao papel da ANTAQ consta das emendas 14 que visa a autorização de uso de portos pela ANTAQ devendo ser publicada imediatamente, e a 12 que implementa a fiscalização pela ANTAQ e como última emenda classificada como a única que visa a qualidade de vida dos usuários do serviço, foi descrita a emenda 10, que em seu texto aponta a necessidade de

"promover estudos especiais de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias, por região, no sentido de subsidiar a formulação de políticas públicas voltadas para a redução das desigualdades regionais", a proposta sobre a importância regional foi feita pelo deputado André Figueiredo do PDT/CE.

Dentre os dados obtidos com a descrição do posicionamento parlamentar em relação às emendas, encontrado no Apêndice D, estas foram agrupadas em categorias de infraestrutura portuária, trabalhista, atuação da ANTAQ e relacionadas à qualidade de vida do usuário, pôde-se averiguar que houve 39 (trinta e nove) deputados que se manifestaram em relação às emendas portuárias, sendo que nenhum representante nortista, na qual houve trinta e seis posicionamentos favoráveis a diferentes emendas e vinte e um contrários. O posicionamento parlamentar sobre as emendas votadas na categoria portuária segue no Gráfico 3, no qual a emenda 576 que trata sobre as licitações de portos tendo que ser feitas pela ANTAQ tiveram oito posicionamentos favoráveis e três contrários; a emenda 4 sobre as instalações portuárias teve cinco favoráveis e oito contrários, por se tratar de uma emenda que obriga a caracterização das instalações portuárias para poder disponibilizar a licitação; a emenda 8 que regulamenta a forma de licitar os portos teve seis posicionamentos favoráveis e três contra; a emenda 508 que aborda a área de porto organizado teve quatro votos favoráveis e três contra, a emenda 5 que descreve a forma e tempo de instalação portuária teve três favoráveis e dois contra; a emenda 509 sobre o tempo de manutenção do concessionário de 25 anos + 25 anos manteve quatro aprovações contra uma posição contrária; a 58 que trata o terminal privativo utilizando apenas carga própria teve quatro posições favoráveis; e a emenda e 30 sobre a prorrogação por 25 anos ao arrendatário a partir da nova lei teve duas aprovações e uma posição contrária.

Avaliando os posicionamentos parlamentares, nota-se a grande disponibilidade dos tomadores de decisão em manter o controle portuário na mão de quem deles já usufrui, sem grandes mudanças nas solicitações de mudanças nas instalações portuárias que beneficiaria a acessibilidade e a diferenciação regional amazônica, visto que o texto original não descreve as necessidades básicas da instalação portuária, mas enfatiza as questões trabalhistas e a forma de arrendamento e controle portuário.

Gráfico 3 - Posicionamento parlamentar sobre emendas portuárias.

Fonte: Brasil. Câmara dos Deputados (2013).

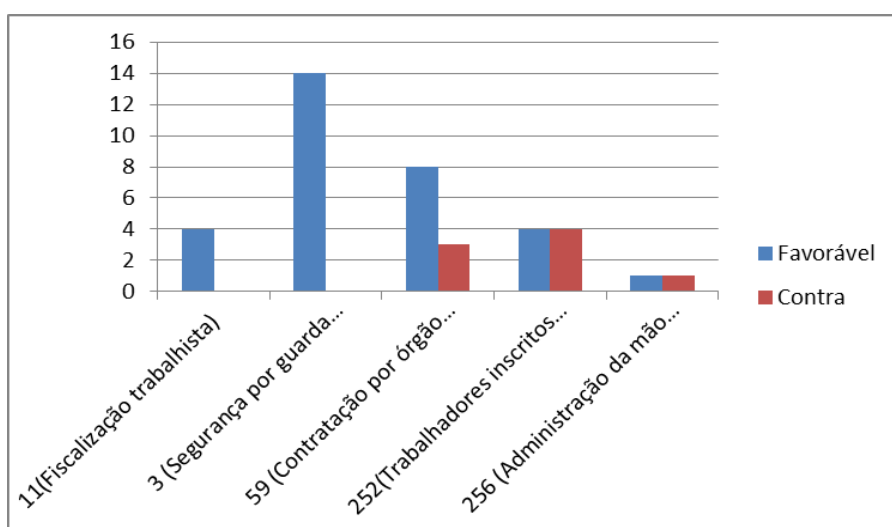
Assim como na organização portuária no Brasil, os grupos de interesse que são capazes de fazer rearranjos políticos, os *lobbies*, incluem principalmente os empresários do setor que têm interesse de investimentos a longo prazo, por isso as grandes discussões no Congresso sobre o tempo de exploração da zona portuária. Como exemplo, apontamos a descrição de Brommelstroet e Nowak (2008) sobre os *lobbies* na política de transporte europeu, onde a participação do setor privado no financiamento de projetos de infraestrutura é fortemente discutida e o representante do maior grupo de *lobby* dos potenciais investidores nos projetos de infraestrutura enfatiza que as empresas privadas só estão dispostas a investir se houver concessões de longo prazo nos projetos, caso contrário, os riscos seriam muito grandes e inviáveis, assim a discussão política se adequa a necessidade de grupos investidores na Europa que fortalecem seus *lobbies* junto ao poder, através da pressão econômica. No Brasil, somando as pressões econômicas, encontramos maiores pressões devido a grandes financiamentos de campanhas eleitorais e assim, o atrelamento deles aos interesses específicos, notoriamente defendidos onde desempenham o poder.

Quando analisada a categoria trabalhista, nota-se que foram mantidos os arranjos trabalhistas que surgiram após a Lei nº 8.630 de 1993. Tal lei é

caracterizada pela “modernização” dos portos com um dos objetivos da diminuição dos custos com a mão-de-obra, mas de acordo com Fernandez-Salorenzo (2007) a relação capital-trabalho ficou a cargo dos operadores privados que ocuparam o espaço e foi criado em cada porto o órgão gestor de mão-de-obra para organizar as equipes de trabalho, fazendo os sindicatos de trabalhadores perder força.

No Gráfico 4 foi demonstrado o posicionamento parlamentar frente às emendas trabalhistas, as quais foram agrupadas nas emendas: 11, sobre fiscalização trabalhista feita por inspeção do trabalho nos portos que tiveram quatro posicionamentos favoráveis; a emenda 3, que define a segurança feita pela guarda portuária com todos os quatorze posicionamentos favoráveis e dentre os políticos que se manifestaram em discurso, dois eram nortistas, o deputado Nilmar Ruiz (Tocantins) e Sibá Machado (Acre); na emenda 59, que trata sobre a contratação de trabalhadores portuários pelo órgão gestor também teve um representante nortista, o deputado Claudio Puty (Pará), que se posicionou favorável a emenda, juntamente com outros oito deputados e três contrários; a emenda 252, em que aponta que os trabalhadores devem obrigatoriamente ser inscritos no órgão gestor, teve um empate nos posicionamentos, com quatro opiniões favoráveis e quatro opiniões contrárias e; na 256 sobre a administração do fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário avulso e cedido em caráter permanente ao operador portuário teve também empate com um posicionamento favorável e outro contrário.

Gráfico 4 - Posicionamento parlamentar sobre emendas trabalhistas.



Fonte: Brasil. Câmara dos Deputados (2013).

A atuação do trabalhador atribuída na medida provisória que originou a nova lei dos portos ficou organizada e definida a partir do Órgão gestor de mão-de-obra (OGMO), como apontado no artigo 28:

O art. 28 determina que os operadores portuários constituam em cada porto um órgão gestor de mão de obra do trabalho portuário – OGMO, destinado a administrar o fornecimento da mão de obra; treinar e habilitar os trabalhadores portuários; estabelecer o número de vagas de trabalhadores avulsos, bem como selecioná-los e registrá-los; manter o cadastro e o registro dos trabalhadores; expedir documentos de identificação; e arrecadar e repassar aos trabalhadores os valores devidos pelos operadores portuários, assim como repassar os encargos fiscais, sociais e previdenciários. Estatui, ainda, que em caso de acordo coletivo de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua atuação no porto (BRASIL. Congresso Nacional. Medida Provisória, n. 595, art. 28, 2012).

Dando origem ao artigo 32 da Lei nº 12815 de 2013:

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a: I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro; IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso; V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso; VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários. Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto (BRASIL. Lei nº 12.815, 2013).

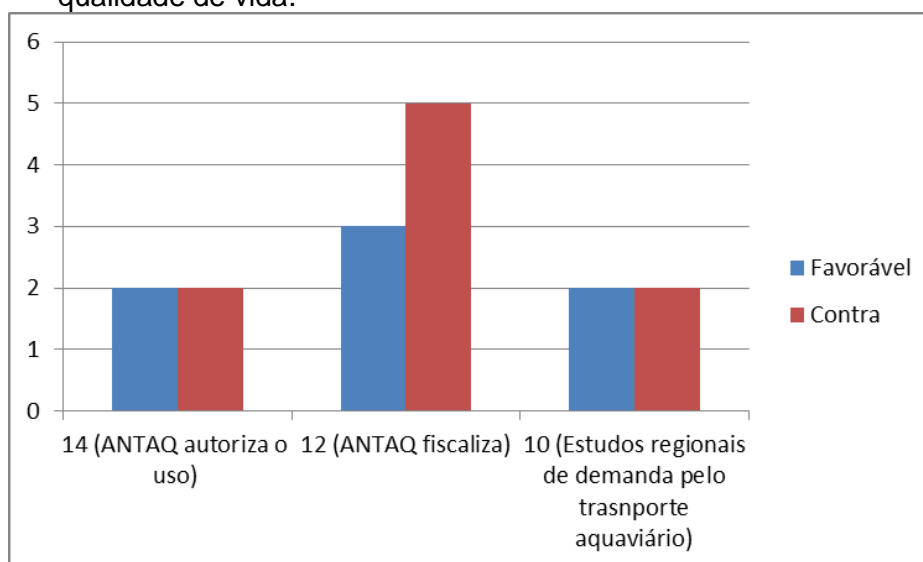
As emendas trabalhistas tiveram mais posicionamentos no Congresso, sendo que dentre os representantes nortistas a deputada Nilmar Roriz (Tocantins) se posicionou favorável à emenda 3 que define a segurança feita pela guarda portuária, dentre as atuações na 54^o legislatura ocorrida de 2011-2014 participou da comissões permanente: Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) como titular,

de 14.03.2013 a 14.10.2013 e da comissão especial do projeto de Lei sobre a desoneração tributária do transporte (PL 1927/03) como titular em 11.09.2013 – 14.10.2013 (BRASIL. Câmara, 2014), como se pode notar, ela tem um posicionamento e *expertise* no transporte, sendo de grande importância o posicionamento regionalista para as necessidades amazônicas, mas não se posicionou de uma maneira muito enfática as necessidades regionais ao não apoiar a emenda 10, discutida a seguir que implementa o estudo regional na escolha dos transportes. O outro deputado nortista, Sibá Machado (Acre), que também se posicionou favorável à emenda 3, tem em seu histórico presença em diversas comissões e de forma resumida apoia a redução maioridade penal, faz parte da bancada ruralista, defesa dos povos indígenas, redução dos impostos, reforma política, defesa da economia solidária e frente municipalista (ATLAS POLÍTICO, 2015), como defensor dos povos indígenas e um membro amazônico pela busca de melhorias regionais, abordou de maneira superficial o impacto da nova lei dos portos a região, podendo abordar de forma mais abrangente as necessidades locais, o que ainda soma aos seus conhecimentos a profissão de geógrafo que compreende dentro das especificidades um melhor estudo de transporte para a região amazônica. E o último representante nortista a discursar nas emendas referentes a medida provisória com enfoque trabalhista foi o deputado Claudio Puty (Pará), que como economista consegue avaliar o impacto econômico para uma melhor apropriação de recursos a região com o objetivo de crescimento regional respeitando suas características exclusivas. Ele participou de várias comissões, principalmente as de finança e tributação, desenvolvimento econômico, indústria e comércio e de viação e transporte, seu posicionamento foi favorável à emenda 59 que trata sobre a contratação de trabalhadores portuários pelo órgão gestor, mas não se referiu a nenhuma outra medida.

Já as emendas discutidas no Congresso Nacional relacionadas ao papel da ANTAQ foram as de número 14, que visa a autorização de uso de portos pela ANTAQ devendo ser publicada imediatamente e a 12, que implementa a fiscalização pela ANTAQ e como última emenda classificada como a única que visa a qualidade de vida dos usuários do serviço, foi descrita a emenda 10 que em seu texto aponta a necessidade de "promover estudos especiais de demanda de transporte aquaviário

e de atividades portuárias, por região, no sentido de subsidiar a formulação de políticas públicas voltadas para a redução das desigualdades regionais" (BRASIL. Congresso Nacional. Medida Provisória, n. 595, art. 27, 2012). O Gráfico 5 mostra as notas taquigráficas dos posicionamentos a respeito das emendas 14, 12 e 10.

Gráfico 5 - Posicionamento parlamentar sobre emendas da ANTAQ e qualidade de vida.



Fonte: Brasil. Câmara dos Deputados (2013).

O posicionamento sobre a função da ANTAQ na emenda 14 teve dois posicionamentos favoráveis e dois contrários, sem representantes nortistas a discursar. Na emenda 12, oito parlamentares discursaram, no qual três eram favoráveis e cinco contrários, dentre os contrários o deputado Sibá Machado voltou a se posicionar contrário à fiscalização da ANTAQ na região portuária. A emenda mais importante para os usuários do transporte local foi a emenda 10 que propõe os estudos regionais de demanda pelo transporte em que houver dois posicionamentos favoráveis e dois contrários. Os dois deputados contrários foram os deputados Ivan Valente, engenheiro de São Paulo que teve na 54ª legislatura a presença em comissões permanentes de relações exteriores e defesa nacional, comissão de educação e comissão de defesa do consumidor, mostrando seu pensamento de Amazônia colônia, como boa estratégia de venda as relações internacionais, mas com pouca preocupação com as necessidades locais, porém seu maior discurso como líder do PSOL foi a privatização dos portos, com a diminuição de investimentos e aumento do domínio do mercado na administração portuária, em

seu discurso transcrito demonstra a indignação com a aprovação da MP dos portos como toda:

Em primeiro lugar, Sr. Presidente, os portos brasileiros foram sucateados. Quando o Governo diz que não tem dinheiro para investir, isso não é verdade, porque depois o BNDES entra com recursos para financiar monopólios e oligopólios. Em segundo lugar, a ideia de que isso levaria à queda das tarifas e ao aumento da qualidade de serviço não se verifica na maioria dos portos, porque são portos já privados, já operados por monopólios e oligopólios. Em terceiro lugar, na medida em que a política de fortalecimento de portos públicos vai sendo abandonada em função do jogo livre do mercado, fica evidente que a dominância de 70% do que é cabotagem é de apenas 10 megainvestidores. Isso mostra que essa privatização representa, na verdade, grandes negócios para o setor privado e não a resolução de problemas reais de infraestrutura (Discurso do deputado Ivan Valente na Câmara, 2013).

O outro deputado contrário à emenda 10 foi Rodrigo Maia, bancário do Rio de Janeiro, mas de naturalidade chilena, que participou de comissões permanentes de finanças e tributação, de ciência e tecnologia, comunicação e informática, de fiscalização financeira e controle, de educação, de viação e transporte, desenvolvimento econômico, indústria e comércio, e de minas e energia. Seu posicionamento mostrou a preocupação de um “desenvolvimento” econômico sem as particularidades regionais, dentro de um modelo já estabelecido no eixo Sul-Sudeste, com a máxima exploração energética e mineral regional para o “desenvolvimento” da nação, mas também demonstrou seu posicionamento contrário à aprovação da medida provisória como um todo, como líder do DEM se posicionou durante toda a votação da MP que ocorreria um retrocesso e não a modernização dos portos.

O mais absurdo é pensar que os defensores da aprovação da emenda 10 foram apenas dois representantes do Sudeste, sem posicionamento nortista para uma emenda tão necessária regional. Um dos dois deputados favoráveis foi Arnaldo Jardim, engenheiro civil de São Paulo, que tem em seu histórico as comissões permanentes de minas e energia, de finanças e tributação, de desenvolvimento urbano, de viação e transporte, de meio ambiente e desenvolvimento sustentável, relações exteriores e defesa nacional, de ciência e tecnologia, comunicação e informática. Como foi um deputado presente em várias comissões dentre elas a de

meio ambiente e desenvolvimento sustentável, pôde avaliar os impactos de um modelo “desenvolvimentista” sem a apropriação local como uma coisa maléfica e por seus conhecimentos dentro de vários enfoques e panoramas pode vislumbrar a necessidade da preocupação regional como capaz de dar os frutos necessários para o crescimento e desenvolvimento nacional por meio também do desenvolvimento regional, visto que o transporte é uma das principais ferramentas. O deputado Arnaldo Jardim criticou a concentração de decisões do setor no poder central, por meio da ANTAQ e em emendas propondo a descentralização o parlamentar encaminhou o voto “sim”, mas as alterações na MP não foram aprovadas.

O outro deputado favorável à emenda 10 foi o deputado Eduardo Cunha, economista do Rio de Janeiro, que participou da comissão de constituição e justiça e cidadania, de finanças e tributação, de fiscalização financeira e controle. Contudo, deve-se ter em mente que Eduardo Cunha foi o principal deputado que atuou contra a MP dos Portos, na tentativa de impedir o governo de realizar novos leilões para concessão dos terminais portuários e em grande parte foi justificado pela doação de mais de R\$ 240 mil destinados à campanha do deputado em 2010, por meio da empresa responsável pelo Porto de Santos. Isso talvez creditou, se não a preocupação com a população amazônica, mas umas das possíveis estratégias de não aprovar a nova lei dos portos devido ao *lobby* exercido e necessário para manutenção dos “patrocinadores” de sua futura campanha.

Por isso, mesmo com dados que possam parecer favoráveis a um posicionamento contrário a políticas regionais, deve-se ter muito bom senso ao avaliar os *lobbies* existentes dentro de cada posicionamento político e infelizmente a preocupação real com a população amazônica ainda não encontra voz na agenda política.

Foi observado que o usuário do transporte que necessita de maior acessibilidade, não teve o enfoque necessário, confirmando a hipótese de que a população tradicional amazônica ainda não possui grande representatividade junto à bancada que poderia ser capaz de modificar e inserir um enfoque maior a acessibilidade, como mostrado na medida provisória que aborda o usuário no artigo 3 ao descrever:

O art. 3º define com objetivo o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, com base nas seguintes diretrizes: expansão, modernização e otimização da infraestrutura e superestrutura dos portos organizados e instalações portuárias; garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços, bem como da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; estímulo à modernização da gestão, à valorização e qualificação da mão de obra e à eficiência dos serviços; promoção da segurança da navegação; e estímulo à concorrência, incentivando a participação privada e assegurando o acesso aos portos e instalações portuárias (BRASIL. Congresso Nacional. Medida Provisória, n. 595, art. 3, 2012, grifo nosso).

Deu origem ao 3º artigo da Lei nº 12.815 que regulamenta a atuação portuária:

Com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes: I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias; II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas; IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias (BRASIL. Lei nº 12.815 de 2013, grifo nosso).

A articulação política dos grupos de interesse na acessibilidade de terminais hidroviários de passageiros não tem força política junto aos tomadores de decisão, mesmo quando estudos já relatados apontam para os benefícios econômicos e sociais da região amazônica. No entanto, as medidas que poderiam modificar e melhorar os usuários ficam em segundo plano, com enfoque maior aos interesses trabalhistas e empresariais que ao longo dos anos conseguem desempenhar fortes *lobbies* junto ao poder para a decisão favorecê-los, e os grupos de interesse social encontram principalmente por meio do caminho acadêmico, suportes que possam apontar tecnicamente a necessidade de melhorias nas decisões políticas que possam impactá-los. Por isso, se faz necessária a compreensão de como os representantes regionais, que deveriam ter maior conhecimento sobre as necessidades regionais, se manifestaram em relação a modificação da lei que regulamenta o modo de vida da população.

A descrição de notas taquigráficas, apenas no Congresso, ocorreu devido ao Senado ter aprovado a medida provisória em caráter de urgência pela possível perda de validade que aconteceria no mesmo dia, e teve a aprovação da medida com acolhimento de 126 emendas, como aprovadas em congresso, com 53 votos favoráveis e sete contrários e seguiu para a presidência, o que também aponta a pressão executiva da aprovação da medida provisória sem as devidas análises cabíveis pelos representantes no senado. O senado teve menos de 14 horas para discutir, votar e enviar o projeto de lei que estabelece novas regras para concessões, arrendamentos e autorizações de instalações portuárias à sanção, em substituição à Lei dos Portos (8.630/1993) possibilitando a atuação do setor privado que era monopolizado até a década de 1990 pela extinta estatal Portobras, em 1993.

O projeto de lei insere um novo marco regulatório a utilização portuária e cria a possibilidade de concorrência entre portos públicos e terminais de uso privado (TUP), cuja autorização de funcionamento obedece a um processo simplificado, com a contribuição dos parlamentares na mudança da MP enviada pelo Executivo e criou o “terminal indústria”, instalação que poderá ser usada por um grupo econômico para movimentar as próprias cargas. Entretanto, a relação trabalhista é a mesma, possibilitando tanto os TUP quanto o terminal indústria contratar empregados por tempo indeterminado, sem necessidade de recorrer aos trabalhadores avulsos recrutados pelo órgão gestor de mão-de-obra (JORNAL DO SENADO, 2013). O *lobby* no senado ocorreu com a pressão política da presidência, o que causou desconforto e fez o presidente do senado, Renan Calheiros estabelecer que medidas provisórias com tempo inferior de sete dias para perder a validade não serão aceitas para votação, comprovando a forte pressão e *lobbies* por trás da necessidade imediata de aprovação da nova lei dos portos.

Como citado por Marzagão (2008, p. 264) “todas as barreiras comerciais resultam da ação de grupos de interesse (*lobbies*) que representam os diferentes setores da economia” e quando pensada na nova forma de regulamentação portuária, os setores privados atuam com grande força política, capaz de influenciar as tomadas de decisão que impactam todo um setor, vencendo barreiras comerciais, que podem ser feita pela forma de regulamentação.

Cabral (2007) já havia descrito a atuação direta e indireta por meio de representação formal e *lobbies* de empresários do setor industrial no processo de produção legislativa na defesa de seus interesses, que foi formalizada em 1996 quando passou a editar e a circular nos meios empresariais a Agenda Legislativa da Indústria, atuando no processo de elaborações de leis, como as ambientais descritas pela autora, mas caracterizando o poder de penetração em todos os demais setores, principalmente o de transporte que visa escoar suas mercadorias.

A aprovação do projeto de lei que formaliza a exploração do setor de transporte hidroviário pela presidente Dilma Rousseff foi feita com treze vetos, entre eles foi vetado o que estabelecia prorrogação automática, por mais 25 anos, dos novos contratos de concessão e arrendamento de terminais em portos públicos. O dispositivo garantia aos concessionários, no total, 50 anos de concessão, desde que eles promovessem investimentos para modernizar e expandir a instalação portuária, o que tiraria da mão do governo a oportunidade de modificar os gestores, dando plenos poderes ao privado de exercer seu domínio. Um dos motivos pela manutenção da concessão dos portos de forma ininterrupta na mão de um arrendatário foi o *lobby* de empresário de gestores do porto de Santos que pressionaram o deputado Eduardo Cunha a lutar no Congresso por esse tempo de concessão, como uma forma de “retribuição” as doações eleitorais feitas por esse grupo, mostrando que a discussão tão veemente apontadas nas notas taquigráficas do deputado Eduardo Cunha tinham explicações eleitorais e propinas como vinculado na mídia e atualmente descrito na imprensa pela operação contra corrupção que aponta o deputado como beneficiário por *lobbies* na atuação da votação pela medida provisória da nova lei dos portos. Uma das matérias vinculadas na mídia sobre o deputado é descrita a seguir:

Cunha, ao longo de 2013, atuou contra a chamada MP dos Portos, na tentativa de impedir o governo de realizar novos leilões para concessão dos terminais portuários. Segundo reportagem da revista Isto É, mais de R\$ 240 mil doados foram destinados à campanha do deputado em 2010, por meio do PMDB do Rio. A AMC Holding, do grupo Libra, foi a signatária. A empresa é responsável pelo Porto de Santos (JORNAL DE TODOS OS BRASIS, 2015).

A presidente também vetou dispositivos do texto aprovado pelo Congresso que também garantiam a renovação de contratos de arrendamento de terminais portuários

firmados antes e depois de 1993, ponto que foi motivo de embate entre o governo e parlamentares, principalmente o presidente do Congresso, Eduardo Cunha. Outro artigo de texto aprovado pelo Congresso que foi vetado pela presidente obrigava o cadastramento de trabalhadores avulsos que atuam nos terminais portuários com o objetivo de que a instituição que fizer o cadastramento ateste a qualificação desse trabalhador para o desempenho das suas atividades. No entanto, a aprovação da lei segue com a leitura que os contratos trabalhistas sejam isentos de vinculação a intermediadores. Os demais vetos à MP dos Portos tratam dos seguintes assuntos: vigilância nos portos feita apenas pela guarda portuária; qualificação profissional de trabalhadores portuários avulsos; dispositivos que tratavam da renovação dos contratos de arrendamentos celebrados antes de 1993; dispositivos que permitiam prorrogação de contratos de arrendamento firmados depois de 1993; proibição a empresas de navegação marítima de operarem terminais; prorrogação de concessões em portos secos; e criação de categoria de terminal indústria (BRASIL, 2013).

A aprovação em caráter de urgência no Congresso e no Senado gerou grandes pressões nos tomadores de decisão e ocorreu sem grandes discussões de seu conteúdo para a aprovação, mesmo tendo sido submetidas 645 emendas pelo Congresso. Com embate político no Congresso e a tentativa de retirada da discussão inclusive com pedido de liminar no Supremo Tribunal de Justiça (STJ), apenas 41 deputados opinaram sobre as emendas em notas taquigráficas transcritas no site oficial do governo e apenas dezesseis emendas apontadas para discussão, sendo que no Senado foi aprovado sem grandes alterações pela validade expirar no mesmo dia, com isso o Governo aprovou a medida provisória nº 595 transformando na Lei nº 12.815 que regulamenta a atuação dos portos, com a maior participação da ANTAQ na regulação portuária.

A criação da lei expõe que a preocupação com o usuário ainda não é amplamente discutida por não haver grandes pressões regionais dos grupos de interesses, visto que a mercantilização da atividade tem principal enfoque pela possibilidade de arrecadação de doações a futuras campanhas políticas e perpetuação do poder dos mesmos que legislam pela e para a população amazônica. Esse é um dos exemplos, dentro da política de como a qualidade de

vida e a acessibilidade de comunidades tradicionais que utilizam o transporte fluvial na Amazônia são tratadas nas áreas portuárias, sem a devida preocupação política capaz de impactar na melhoria regional, geradores de grandes discussões acerca das medidas trabalhistas e as concessões de mercado, mas sem aprofundar na inclusão da maneira como o investimento no transporte hidroviário e seu acesso poderia melhorar a qualidade de vida regional.

O pouco investimento no setor gerou um atraso no desenvolvimento regional, já que as características individuais econômicas, sociais, culturais e ambientais deveriam ser consideradas para o planejamento de políticas de transporte, sendo o transporte hidroviário o grande responsável pela mobilidade, qualidade de vida e sobrevivência dos ribeirinhos na Amazônia, o que por si só já justifica sua relevância.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A utilização dos rios por populações tradicionais na Amazônia e as experiências vivenciadas pela necessidade de seu uso rotineiro demonstra a técnica corporal empreendida pelos seus usuários, gerando modificações posturais e deslocamento com mais facilidade de quem não vivencia. Porém, a forma de acesso e o tipo de embarcação também são responsáveis por adaptações diferenciadas e o desempenho corporal gerado nos indivíduos ao longo dos rios também se modifica de acordo com as mudanças que ocorrem na realização da viagem.

O corpo é uma forma perceptível de todas as manifestações humanas, possui uma linguagem física que se expressa socialmente e identifica a identidade pessoal e social por meio da forma em que se comporta (BOURDIEU, 1977) e também na forma de desempenhar um ato comum que o individualiza como um grupo (MAUSS, 2003).

As técnicas corporais assumem as características de uma cultura em determinado espaço e tempo e ganham importância nas populações tradicionais na Amazônia pela necessidade de uso dos rios como fonte de interlocução social. Os ribeirinhos fazem das ilhas seus territórios-paisagens de pertencimento pela caracterização de território e o uso de seus recursos.

A apropriação do território pelos ribeirinhos vem sendo descrita por muitos pesquisadores a partir do contexto do uso de um bem comum (BENCHIMOL, 1992; ACEVEDO MARIN; CASTRO, 1997; DIEGUES, 2000; CASTRO, 1997; ROUÉ, 1997; FURTADO, 2009). Porém, houve uma transformação importante na Amazônia e no uso dos rios pelas populações tradicionais com a urbanização gerada pela criação das cidades.

Essas modificações na forma de ocupação territorial trouxeram transformações ao modelo econômico vivenciado na Amazônia e os vários ciclos econômicos foram grandes responsáveis pela ocupação local e que justificam a forma de ocupação. Porém, a urbanização na Amazônia ocorreu prioritariamente a partir do curso dos rios através da movimentação de passageiros e cargas, em que os habitantes locais se aglomeram o mais próximo possível ao leito dos rios (SATHLER et al., 2009; MONTEIRO, 2012; CHAGAS, 2001; SANTOS, 2004).

A partir dessa urbanização na Amazônia, se fez necessário a implicação de normatização de como as comunidades e o Estado assumiriam essa postura de mediar conflitos e as tomadas de decisão, sendo necessária maior atuação do Estado, o que mostra a necessidade de inter-relacionar o modelo de urbanização amazônica, a qualidade de vida, os sistemas de transporte e as políticas públicas voltadas ao setor hidroviário.

Quando a definição de qualidade de vida é contextualizada para as populações tradicionais na Amazônia não são encontradas na literatura as características específicas. Desse modo, observa-se empiricamente que grande parte das relações de trabalho, lazer, nutrição, saneamento, contato e outros é feito pelos rios, principalmente nas localidades mais distantes das grandes metrópoles que não dispõem de malhas ferroviárias e aeroviárias.

E como na Amazônia a interação ambiental, as relações sociais e o nível de independência surgem mediante a utilização dos rios, fica notória a relação direta e indispensável das populações tradicionais com as embarcações. O transporte que influencia a qualidade de vida que dele utiliza precisa então de políticas públicas capazes de pensar na qualidade de serviço ofertada ao usuário pela oferta, regulação e medidas econômicas, mas as políticas econômicas sempre focaram em mercadorias e como consequência foi criando os modais de transporte dos usuários sem planejamento.

Ao avaliar os terminais hidroviários, as políticas públicas vivenciadas pelo setor, com o posicionamento parlamentar mediante a nova lei dos portos, e abordar a visão ribeirinha sobre a qualidade de vida gerada a partir dos rios, a pesquisa conseguiu responder o objetivo de descrever as políticas públicas e a acessibilidade do transporte fluvial na Amazônia como responsáveis da qualidade de vida pela população tradicional na Amazônia.

O objeto empírico de pesquisa foi a observação de barreiras arquitetônicas e serviços ofertados no sistema hidroviário na Amazônia com a movimentação de carga privilegiada em detrimento da população. Mesmo sendo uma necessidade básica dos ribeirinhos, a atuação do Estado não demonstra uma forma a facilitar o livre acesso e assim a qualidade de vida local.

Ao iniciar a pesquisa, no arcabouço teórico de caracterização das populações tradicionais que usam o sistema de transporte hidroviário foram incorporados os conceitos de Diegues (1997) na descrição da utilização da Amazônia de forma diferente pelas populações por meio de seus interesses e saberes, e a população tradicional utiliza os rios de forma coletiva como um direito sagrado onde viveram seus antepassados que lhes fornece os meios de subsistência, os meios de trabalho e produção e os meios de produzir os aspectos materiais das relações sociais. Scherer (2004) relata os modos de vida dos ribeirinhos a partir de dois ecossistemas, as terras de várzeas, sujeitas a inundações nas cheias, e as terras firmes, que não inundam com as mudanças sazonais, e por viverem em função das mudanças sazonais que regulam suas atividades são chamados de povos das águas. Mas, para as populações tradicionais na Amazônia, o rio sempre é o gerador das relações sociais, seja por saberes tradicionais, por manejo, por contato e troca, entre outros, o que demonstra a necessidade indispensável à facilitação de acesso aos rios.

Deve-se ter em mente a história vivenciada por seus habitantes, passada por gerações que impactam o seu modo de vida. No caso da Amazônia, a forma de ocupação a partir dos leitos dos rios, primeiramente por meio da colonização, depois com a urbanização dessas localidades que dariam origem às cidades, e por último pela imposição de um novo modelo desenvolvimentista ocorrido na Amazônia a partir de 1970, foi capaz de influenciar o modo de vida dos ribeirinhos que sempre utilizaram a navegação como principal forma de transporte, sendo subvalorizadas pelos tomadores de decisão as necessidades específicas regionais.

Utilizou-se a abordagem teórica descritiva sociológica da caracterização antropológica dos ribeirinhos, a partir das suas vivências e a criação de cidades ao longo dos rios e como a qualidade de vida se relaciona com o transporte hidroviário por meio do método de comparação controlada entre os terminais de acesso ao transporte hidroviário nas cidades de Santarém e Oriximiná e como as políticas públicas e os *lobbies* podem influenciar as decisões do setor e impactar na qualidade de vida de seus usuários. A análise dos dados mostra como a vida da população amazônica depende da acessibilidade do setor de transporte hidroviário e a sequência do processo de reforma e a atuação do mecanismo de políticas

públicas delinearum um tipo de modelo atuante no setor de transportes caracterizado por baixo investimento no setor de transporte de passageiros feito a partir de *lobbies* que impactam na diminuição da qualidade de vida dos ribeirinhos pelo comprometimento na acessibilidade no sistema de transporte local.

Com a melhoria no sistema de transporte, aumentaria a mobilidade e a acessibilidade, agindo diretamente na qualidade de vida de uma população que usufrui do transporte. Na pesquisa de campo e de dados secundários foi visto que os terminais hidroviários de passageiros começaram a existir na Amazônia, o que já aponta uma melhoria no setor, mas ainda está muito distante do ideal. Nos casos descritos na pesquisa, o terminal em Oriximiná já foi construído e melhora diretamente as condições aos usuários, podendo comprar a passagem e aguardar sua viagem, com o uso de banheiro, alimentação, conforto e melhor acessibilidade, enquanto na área portuária de Santarém não possui um local de informação e o passageiro pode aguardar direto na embarcação até o horário da viagem, sem um apoio de infraestrutura. O percurso para Oriximiná também pode ser feito por lancha e esse novo modal teve o investimento privado na criação de um terminal exclusivo que conta com mais conforto, tempo menor de viagem e mais opções de horários, mas por um preço maior que muitas vezes inviabiliza seu uso pela fonte de renda da população que utiliza o serviço não ser alta. Os resultados encontrados também demonstram que as normas brasileiras feitas pela ABNT não são completamente seguidas pelo poder público, como na construção do terminal em Oriximiná que não contempla todas as normas exigidas e no caso de Santarém o poder público não disponibiliza o mínimo para cumprir o papel de acessibilidade definido em lei.

O Estado tem um papel importante na atuação da regulação do setor pela necessidade básica do serviço, mas as providências de melhorias ainda são pequenas pelas grandes necessidades de seu uso. As decisões para o setor têm embates políticos articulados com órgãos de financiamento de campanhas eleitorais e não pelo uso das atribuições legitimadoras de quem os colocou no poder como seus representantes, o povo. No caso da Amazônia a representatividade no congresso na aprovação da lei nº 12.815 que influencia muito a vida da população amazônica teve pequena representatividade local, mesmo sabendo das articulações de representantes serem escolhidos pelos partidos, ainda assim, o conhecimento e

o interesse no assunto deveriam ser capazes de manifestar-se e gerar a aproximação os representantes da região Norte que contempla grande parte da Amazônia brasileira, mas não foi o que ocorreu como o que foi apontado pelos resultados na descrição das notas taquigráficas da aprovação da medida provisória que deu origem à nova lei dos portos. As diferenças regionais e a geografia local, por si só, já poderiam ser responsáveis por colocar os políticos locais como responsáveis pela atuação a frente das discussões.

A Amazônia não é pensada de forma individualizada, e dentro de seus anseios e necessidades, encontram-se grandes disparidades no que tange ao planejamento de desenvolvimento nacional e da qualidade de vida de seus atores, sendo necessário discutir os indicadores da qualidade de vida e acessibilidade do usuário dos transportes fluviais na Amazônia. A nova lei dos portos foi responsável por gerar novos modelos de regulação e regulamentação de terminais portuários e um deles é proveniente da criação da agência reguladora (ANTAQ), que é responsável pela fiscalização do setor.

Esse trabalho de pesquisa apontou a importância do transporte hidroviário para a população na Amazônia e teve a comprovação de sua necessidade para o desenvolvimento nacional com as discussões e o foco no setor pela aprovação da nova lei dos portos, que gerou uma nova necessidade de se adequar as mudanças ao longo do tempo para as empresas exportadoras, mas que não aponta com fidedignidade as necessidades das populações locais que fazem desse meio sua única forma de mobilidade.

Por isso, ainda é necessário muito mais investimento na apropriação dos conhecimentos dos usuários do serviço como fonte de planejamento de infraestrutura para o setor, pois a Amazônia tem suas particularidades, como a sua sazonalidade de mudanças de nível de água que diferentemente de outras regiões, deve investir em tecnologias capazes de mudar os níveis de profundidade do acesso à embarcação para facilitar o acesso de mercadorias e usuários, diminuindo os custos e aumentando a qualidade.

Outro fator apontado é a necessidade de estimular a relação de diferentes modais de transporte capazes de melhorar o deslocamento até a área portuária, como um dos pontos de acessibilidade avaliados, mas como essas novas

tecnologias e os diferentes modais ainda não são planejados e investidos na Amazônia, o mínimo a ser concedido é a possibilidade de usufruir de infraestrutura capaz de acomodar o passageiro com requisitos básicos de acessibilidade por meio de terminais hidroviários de passageiros em toda a região.

As políticas públicas que são geradas por agendas feitas por *lobbies* ainda não são estimuladas a interagir com os atores envolvidos com o serviço e assim as tomadas de decisão são mediadas e estimuladas a favorecer o dono de capital econômico e descaracterizar os donos de capital social na Amazônia, sendo de extrema importância apontar essas falhas por meio de estudos técnicos-científicos para disseminar conhecimento e assim, talvez, estimular investimentos para as necessidades reais da população amazônica.

Ainda há muito a ser investigado e pouca coisa descrita na literatura com enfoque neste assunto, mas com a criação da agência reguladora dos transportes aquaviários é lançada a esperança de mudanças, pois um dos papéis da ANTAQ é desenvolver estudos em parceria com as universidades locais para o planejamento de novos investimentos para o setor.

A melhoria da infraestrutura no setor iniciou com as mudanças, mas ainda há um grande distanciamento do ideal e a pesquisa feita contribuiu ao apontar como o transporte hidroviário é de extrema necessidade para a população local e caracterizou a qualidade de vida de seus usuários por meio da acessibilidade e das políticas públicas.

REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz. A região amazônica. In: D'INCAO, M. A.; SILVEIRA, I. M. (Org.). **A Amazônia e a crise da modernização**. 2. ed. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2009. p. 75 - 93.

ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth; CASTRO, Edna. **Negros do Trombetas: guardiães de matas e rios**. 2. ed. Belém: Cejup;UFPA;NAEA, 1998.

ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. Civilização do rio, civilização da estrada: transporte na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Novos Cadernos do NAEA**. Belém, maio, 2004.

_____. Práticas agro-extrativistas de grupos negros do Trombetas. In: CASTRO, Edna R.; PINTON, Florence. **Faces do trópico úmido: conceitos e novas questões sobre desenvolvimento e meio ambiente**. Belém: Cejup;UFPA;NAEA, 1997. p. 375-398.

AGÊNCIA NACIONAL DA ÁGUA (ANA). **Conjuntura dos recursos hídricos**. Disponível em: < <http://www2.ana.gov.br/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 10 jan. 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (ANTAQ). Plano Nacional de Integração hidroviária - PNIH. **Estatística da navegação interior: extensão das vias interiores economicamente navegáveis/SNI**, 2012. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Estatisticas_NavInterior.asp>. Acesso em: 18 abr. 2013.

_____. Plano Nacional de Integração hidroviária - PNIH. **Estatística da navegação interior: extensão das vias interiores economicamente navegáveis/SNI**, 2010. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/EstatisticaNavInterior/Esta tisticaInterior2010.pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/EstatisticaNavInterior/Esta%20tisticaInterior2010.pdf)>. Acesso em: 18 abr. 2013.

_____. Plano Nacional de Integração hidroviária - PNIH. **Relatório técnico da Bacia Amazônica**. Brasília, DF: ANTAQ, 2013. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PNIH/RTBaciaAmazonica.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

_____. Plano Nacional de Integração hidroviária - PNIH. **Relatório executivo da Bacia Amazônica**. Brasília, DF: ANTAQ, 2013. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PNIH/BaciaAmazonica.pdf>> Acesso em: 10 mar. 2013.

_____. Plano Nacional de Integração hidroviária - PNIH. **Estudo de macrolocalização dos terminais hidroviários no Brasil**. Brasília, DF: ANTAQ, 2013. Disponível em: < [http://www.antaq.gov.br/Portal/PNIH/Proposta MacrolocalizacaoTerminais2.pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/PNIH/PropostaMacrolocalizacaoTerminais2.pdf)> Acesso em: 10 mar. 2013.

_____. Plano Nacional de Integração hidroviária - PNIH. Relatório de metodologia do Plano Nacional de Integração hidroviária – PNIH. **Amazônica**. Brasília: ANTAQ, 2013. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br /Porta de Acesso/PNIH/Relatorio oMetodo lo gia.pdf](http://www.antaq.gov.br/Porta%20de%20Acesso/PNIH/Relatorio%20Metodologia.pdf)> Acesso em: 10 mar. 2013.

_____. **Pesquisa de satisfação dos usuários do transporte longitudinal de passageiros na navegação interior**. 2014. Disponível em: <[http://200.198.217.203/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Painel%2FANTAQ%20-%20Anu%20C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&host=QVS%40 graneleiro&anonymous=true&sheet=SH100](http://200.198.217.203/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Painel%2FANTAQ%20-%20Anu%20C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&host=QVS%40%20graneleiro&anonymous=true&sheet=SH100)> Acesso em: jan. 2015.

ALECRIM, Wilson. Visão da área de saúde na Amazônia. In: BRASIL. Comissão para Coordenação do Projeto do Sistema de Vigilância da Amazônia, CCSIVAM. **Amazônia, atualidades e perspectivas**: Manaus, AM, 27 a 29 de outubro de 1998: anais. Manaus: Ministério da Aeronáutica, 1999.p. 323-356.

ALMEIDA, M. A. B.; GUTIERREZ, G. L.; MARQUES, R. **Qualidade de Vida**: definição, conceitos e interfaces com outras áreas de pesquisa. São Paulo: Escola de Artes, Ciências e Humanidades, 2012.142 p.

ALVES, A. L.; BRÊTAS, G.; BORGERTH, J. A. A saúde no contexto do projeto SIPAM/SIVAM. In: BRASIL. Comissão para Coordenação do Projeto do Sistema de Vigilância da Amazônia (CCSIVAM). **Amazônia, atualidades e perspectivas**. Manaus, AM: Ministério da Aeronáutica, 1999. p. 357-370.

AMOUZOU, Koffi Djima. **Qualidade de vida e transporte público urbano**: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus. 2000. 154 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) - Escola Brasileira de Administração Pública, Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro, 2000.

ANDRADE, L. M. O. ; BARRETO, I. C. H. C. Promoção da saúde e cidades/municípios saudáveis: propostas de articulação entre saúde e ambiente. In: MIRANDA, C. S. ; MIRANDA, A. C. **Saúde e ambiente sustentável**: estreitando os nós. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2002, p. 151-172.

ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infraestrutura de transportes e desenvolvimento regional**: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional. 2006. 114 f. Tese (Doutorado) – Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Piracicaba, 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. *Accessibility to buildings, equipment and the urban environment*. Rio de Janeiro: ABNT NBR 9050: 2004.

_____. **Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário**. *Accessibility of passengers on maritime and waterway system*. Rio de Janeiro: ABNT NBR 15450:2006.

BALASSIANO, Ronaldo; CHIQUETTO, Sérgio Luiz; ESTEVES, Ricardo. Transporte e qualidade de vida. **ANPET - Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes**, v. 1, n.1, 1993.

BANCO DE INFORMAÇÕES E DE MAPAS DE TRANSPORTE (BIT). **Transporte hidroviário do Brasil**. Ministério dos transportes. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/04-hidro/hidro.html>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). Transporte hidroviário urbano de passageiros. **Caderno de infraestrutura: Fatos e estratégias**. 1999. Disponível em: < http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/cadernos/hidro.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2014.

BANNACH, Karlo Patrick. O transporte de passageiros na Amazônia e suas necessidades. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE TRANSPORTES NA AMAZÔNIA, 6., 2015, [Anais...] Belém, 2015.

BARAT, Josef. **Estrutura metropolitana e sistema de transporte**: estudo de caso do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPEA, 1975.

BARROS, José Augusto C. Pensando o processo saúde doença: a que responde o modelo biomédico? **Rev. Saúde e Sociedade**, v.11, n.1, p.67-84, 2002.

BARROS, Aidil de Jesus Paes de; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa**: proposta metodológica. 22. ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia**: a guerra na floresta. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1992.

BIRKLAND, Thomas A.. Agenda Setting in Public Policy. In: FISCHER, Frank; MILLER, Gerald J.; SIDNEY, Mara S. **Handbook of public policy analysis**: theory, politics, and methods. New York: CRC, 2007. (Public administration and public policy; 125).

BOBATH, Berta. **Hemiplegia em adultos**: avaliação e tratamento. 3. ed. São Paulo: Manole, 2001.

BOURDIEU, Pierre. Remarques provisoires sur la perception sociale du corps. **Actes de la recherche en sciences sociales**, Paris, v.1, n.14, p.51-54, 1977.

_____. **Razões Práticas**: sobre a teoria da ação. 11. ed. Campinas: Papyrus, 2011.

_____. **O poder simbólico**. 16. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BOUWEN, Pieter. Exchanging access goods for access: a comparative study of business lobbying in the EU institutions. **Forthcoming, European Journal of**

Political Research. 2004. Disponível em: <http://www.coll.mpg.de/pdf_dat/EJPR-Bouwen-2004.pdf> Acesso em: 10 mar. 2014.

BRASIL. Congresso Nacional. **Medida Provisória, nº. 595**, 2012.

_____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 25 fev. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 8 Jan. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9433.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 5 jun. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 8 dez. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12379.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 25 fev. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 8 Jan. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9433.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 5 jun. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 8 dez. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12379.htm>. Acesso em: 13 jun. 2012.

_____. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 7 jun. Disponível em: [http:// WWW .planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://WWW.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm). Acesso em: 12 nov. 2013.

_____. Ministério da Educação. **Saúde.** Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/livro092.pdf>> Acesso em: 10 dez. 2012.

_____. Ministério da Marinha. **História Naval**. Disponível em: <<http://www.marinha.mil.br/html/historianaval.html>>. Acesso em: 23 mar. 2014.

_____. Ministério do Meio Ambiente. **Caderno setorial de recursos hídricos: transporte hidroviário**. Disponível em: <transporte-hidroviario-caderno-setorial-de-recursos-hidricos.html>. Acesso em: 10 maio 2014.

_____. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT)**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/3254>>. Acesso em: 12 jun. 2012.

_____. _____. **Sistema de Informação de planejamento regional de transportes**: O planejamento Regional de transportes. Disponível em: <<http://transportes.gov.br/conteudo/38050>>. Acesso em: 17 fev. 2013.

_____. _____. **Relatório executivo do Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT de 2011**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/images/2014/11/PNLT/2011.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

_____. Portal do governo do Brasil. **Acessibilidade**. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/menu-de-apoio/sobre-o-site/acessibilidade?set_language=pt-br>. Acesso em: 10 dez. 2012.

_____. Secretária Especial de Portos (SEP). **Sistema Portuário Nacional**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/>>. Acesso em: 10 jan. 2013.

BROMMELSTROET, Marco; NOWAK, Tobias. How a court, a commissioner and a lobby group brought European transport policy to life in 1985. **GeoJournal**, n. 72, p. 33–44, 2008.

BURNS, Yvone R.; MACDONALD, Julie. **Fisioterapia e crescimento na infância**. São Paulo: Santos, 1999.

BUSS, Paulo Marchiori. Promoção da saúde e qualidade de vida. **Rev. Ciência & Saúde Coletiva**, v.5, n. 1, p. 63-177, 2000.

_____. Promoção da Saúde da Família. **Revista Brasileira de Saúde da Família**, v. 2, n. 6, p. 50-63, 2002.

_____. Uma introdução ao conceito de promoção da saúde. In: CZERESNIA, D. (Org.). **Promoção da saúde**: conceitos, reflexões, tendências. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2003. p. 15-38.

CABRAL, Eugênia Rosa. **Articulação de interesses do empresariado industrial no processo de produção da regulação ambiental**: convergências e divergências. 2007. 413 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas em Sociologia e Política) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

CAÑETE, Voyner Ravena; OESSELMANN, Dirk Jürgen. Portos e cidades: comparando caminhos na construção de identidades In: SIMPÓSIO AMAZÔNIA, CIDADES E GEOPOLÍTICA DAS ÁGUAS, [Anais....] Belém: NAEA;UFPA, 2003. p. 50-51.

CAÑETE, Voyner R. et al. Gestão das águas na Amazônia: atores sociais, marcos regulatórios e escalas. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, 4., [Anais...], 2008.

CAPELLA, Ana Claudia. Perspectivas teóricas sobre o processo de formulação de políticas públicas. **Revista Brasileira de Informações Bibliográficas em Ciências Sociais (BIB)**, n. 61, 2006.

CAPITANIA DOS PORTOS DA AMAZÔNIA ORIENTAL (CAPOR). **Palestra de prevenção ao escalpelamento**. Belém, 2014. Disponível em: <[https:// www.mar.mil.br/cpaor/arquivos/escalpelamento.pdf](https://www.mar.mil.br/cpaor/arquivos/escalpelamento.pdf)>. Acesso em: 10 jan. 2015.

CARVALHO, David Ferreira. **O ciclo da economia brasileira e a Amazônia na dinâmica regional centro-periferia**. Belém: NAEA, 1999. (n. 120).

CARVALHO, Maria Manuela. A Medicina em História. **Ver on line Saúde Mental**, v. 4, n. 1, jan./fev., 2002. Disponível em: <http://www.saude-mental.net/pdf/vol4_rev1_leituras2.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2014.

CASTRO, Edna. Território, biodiversidade e saberes de populações tradicionais. In: CASTRO, Edna E.; PINTON, Florence. **Faces do trópico úmido: conceitos e novas questões sobre desenvolvimento e meio ambiente**. Belém: Cejup; UFPA;NAEA, 1997.

CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidade das idades amazônicas. In: _____. (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2009.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHAGAS, Patrícia de Fátima Trindade. **Infra-estrutura portuária e a competitividade das empresas exportadoras paraenses (1990-1999)**. 2001. 137 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2001.

CHANG, K. P. et al. Free flap options for reconstruction of complicated scalp and calvarial defects: report of a series of cases and literature review. **Microsurgery**, v. 1, n. 30, p.13-18, 2010.

CLARO, José Alberto Carvalho dos Santos; CARDOSO, Sandra de Oliveira Soares; LOPES, Camila Papa. Análise dos elementos relacionais para clientes de terminal portuário. **Rev. Estudos de Comunicação**, Curitiba, v. 10, n. 23 set./dez., p. 283-292, 2009.

COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ (CDP). **Legislação portuária**. Disponível em: <<http://www.cdp.com.br/>>. Acesso em: 12 nov. 2012.

_____. **Relatório de gestão do exercício de 2012**. Belém, 2013.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **Mortes de pedestres caem 6,1%, mas somam quase metade das vítimas fatais no trânsito**. Notícia CET. Em 20 de abril de 2001. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2011/04/20/mortes-de-pedestres-caem-6,1,-mas-somam-quase-metade-das-vitimas-fatais-no-transito.aspx>>. Acesso em: 10 jun. 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE (CNT). **Museu dos transportes**. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/Museu-do-Transporte.aspx>> Acesso em: 15 fev. 2014.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS E COUNCIL OF MINISTERS (CEMT/CM). **Improving accessibility of transport: Report on Implementation at the National Level of Measures to Improve Accessibility of Transport**. 06, May, 2004.

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES (CNT). **Museu do transporte**. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/Museu-do-Transporte.aspx>>. Acesso em: 16 abr. 2013.

CORRÊA, A. J. L. ; TOURINHO, H. L. Z. **Qualidade de vida urbana na Amazônia**. Belém: UNAMA, 2001.

COSTA, José Marcelino M. da. Impactos econômico-territoriais do atual padrão de ocupação da Amazônia. In: _____. (Org.). **Amazônia: Desenvolvimento ou retrocesso**. Belém: Cejup, 1992.

COSTA, João Marcello Souza Pereira da. **Contribuição a comparação de meios para transporte urbano**. 2001. 79 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil, área de pós-graduação em transporte) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2001.

COUTO, Fernando Brasil do. **Mitigando os impactos na urbe na saúde do indivíduo: a homeopatia como terapêutica médica nas políticas de saúde**. 2009. 150 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) - Universidade da Amazônia, Belém, 2009.

CRUSIUS, Yeda; LEAL, Mônica; SCHILLING, Voltaire. **Amazônia: conquista e expansão**. Porto Alegre: Memorial do Rio Grande do Sul, 2013.

CRUZ, Jorge Alcides; CARVALHO, Névio Antônio. Transporte urbano de passageiro. In: VALENTE, Amir Mattar et al. **Qualidade e produtividade nos transportes**. São Paulo: Cengage Learning, 2008. p. 01-39.

CUNHA, C. B. et al. Perfil epidemiológico de pacientes vítimas de escarpelamento tratados na Fundação Santa Casa de Misericórdia do Pará. **Rev Bras Cir Plást.**, v. 1, n. 27, p.3-8, 2012.

CZERESNIA, D. O conceito de saúde e a diferença entre prevenção e promoção. In: CZERESNIA, D., FREITAS, CM. (Org.). **Promoção da saúde: conceitos, reflexões, tendências**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2003. p. 39-53.

DESCARTES R. **Discurso do Método**. 4. ed. tradutor: Galvão M. E. São Paulo: Martins Fontes, 2001. (1.^a ed. original 1637).

DIEGUES, A. C. S. **O Mito Moderno da Natureza Intocada**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. O mito do paraíso desabitado nas florestas tropicais brasileiras. In: CASTRO, Edna E.; PINTON, Florence. **Faces do trópico úmido: conceitos e novas questões sobre desenvolvimento e meio ambiente**. Belém: Cejup; UFPA;NAEA, 1997.

_____. Saberes tradicionais e etnoconservação. In: DIEGUES, Antonio Carlos; VIANA, Virgílio M. **Comunidades tradicionais e Manejo dos recursos naturais da Mata Atlântica**. São Paulo: HUCITEC;NUPAUB-CEC/USP, 2000.

DIEGUES, Antonio Carlos; ARRUDA, Rinaldo S. V. **Saberes tradicionais: biodiversidade no Brasil**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente; São Paulo: USP, 2001. 176 p.

DINIZ, Cláudio Smirne. Estado e desenvolvimento econômico. In: MOREIRA, E. B.; MATTOS, P. T. **Direito comercial e regulação econômica**. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

DINIZ, Eli; BOSCHI, Renato. Empresários e poder legislativo no Brasil contemporâneo. In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 24., [Anais...] Petrópolis, 2000.

DOMINGUEZ, Camilo. Importância dos rios no sistema de transporte da Amazônia. In: ARAGÓN, Luis E.; CLUSENER-GODT, Miguel. **Problemática do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: UFPA, 2003. p. 161-190.

EMPRESA BRASILEIRA DE TRANSPORTES URBANOS (EBTU). **Planejamento da operação, diagnóstico de sistema existente**. Módulo de treinamento. Brasília, DF: STPP Gerência de sistemas de transporte público de passageiros, 1988. v. 2.

FACHIN, Odília. **Fundamentos da metodologia**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

FAULHABER, Priscila. Relatório de identificação e delimitação da A. I. Porto Praia. In: _____. **Amazônia: Desenvolvimento, sociodiversidade e qualidade de vida.** Belém: UFPA, 1997.

FEBBRARO, A.; SACONE, S. Modelling and performance analysis of urban transportation networks. **Advanced Methods in transportation analysis.** Berlin: Springer, 1996.

FERNANDEZ - SALLORENZO, Mário Sérgio. **A força dos sindicatos trabalhistas nos portos do Brasil e da Argentina.** 2007. 115 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

FRANCIOSI, L. F. N. et al. .Reparação do escalpo por retalhos livres microcirúrgicos. **Rev. Bras. Cir. Plást., n. 25, v.4, p. 624-629, 2010,**

FREITAS, C. M.; GIATTI, L. L. Indicadores de sustentabilidade ambiental e de saúde. **Cad. Saúde Pública,** Rio de Janeiro, v., 6, n. 25, p. 1251-1266, jun., 2009.

FUNDAÇÃO DE ARTICULAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA PPDS E PPAHS NO RS (FADERS). **Cartilha de acessibilidade arquitetônica e urbanística.** Porto Alegre: 2013. Disponível em: <<http://www.faders.rs.gov.br/>> Acesso em: 10 jun. 2014.

FURLONG, Scott R. Interest group influence on rule making. *Rev. Administration & Society*, v. 29, n. 3, p. 324-347, 1997. SAGE Journals Online. Disponível em: <<http://intl-online.sagepub.com>>. Acesso em: 10 mar. 2014.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

FURTADO, Lourdes Gonçalves. Comunidades tradicionais: sobrevivência e preservação ambiental. In: D'INCAO, M. A.; SILVEIRA, I. M. (Org.). **A Amazônia e a crise da modernização.** 2. ed. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2009. p. 67-74.

GADELHA, Regina Maria A. Fonseca. Conquista e ocupação da Amazônia: a fronteira Norte do Brasil. **Estudos avançados,** v.16, n. 45, 2002.

GIFONE-NETO, Gontran; LIMA, Lúcio Correia; LOUREIRO, Carlos Felipe Grangeiro. Análise dos modelos institucionais de regulação do sistema de transporte intermunicipal de passageiros: o caso das agências reguladoras estaduais brasileiras. In: PANORAMA Nacional da Pesquisa em Transporte Rio de Janeiro: ANPET, 2003. p. 1413-1424.

GODELIER, Maurice. Comunidad, sociedad, cultura: tres claves para comprender las identidades en conflicto. **Cuadernos de Antropología Social,** n. 32, p. 13–29, 2010.

GÓMEZ, Carlos Minayo; MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Enfoque ecossistêmico de saúde: uma estratégia transdisciplinar**. Interfacehs, 2006. Disponível em: <http://www.cpgss.pucgoias.edu.br/Arquivos Upload/2/fi % 20Sa%C3%BAde%20-%20uma%20estrat%C3%A9gia%20transdisciplinar_.pdf>. Acesso em: 10 jun de 2013.

GOMIDE, A. A. **Regulação econômica nos serviços públicos de transporte urbano no Brasil**. 1998. 110 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

_____. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília: Ipea, 2003 (Texto para Discussão, n. 960).

_____. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais: políticas sociais acompanhamento e análise**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/bpsociais/bps_12/ensaio5_alexandre.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2006.

_____. **A Política das Reformas Institucionais no Brasil: a reestruturação do setor de transportes**. 2011. 178 f. Tese (Doutorado em Administração Pública e Governo) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getulio Vargas, São Paulo, 2011.

GOMIDE, A. A.; ORRICO Filho, R. D. Concessões de serviços de ônibus urbanos: a necessidade de introdução da competição: o papel das licitações. In: SANTOS, E.; ARAGÃO, J. (Ed.). **Transporte em tempos de reforma: ensaios sobre a problemática**. Brasília, DF: LGE, 2000. p. 139-162.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2005.

GONDIM, Mônica Fiuza. **Transporte não motorizado na legislação urbana do Brasil**. 1998. 185 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

GRUPO EXECUTIVO DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICA DE TRANSPORTE (GEIPOT). **Acompanhamento dos preços e desempenho operacional dos serviços portuários: atualização dos preços e desenvolvimento do sistema para acompanhamento permanente**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 2000.

GUEDES, Dartagnan Pinto; GUEDES, Joana Elizabete Ribeiro Pinto. **Crescimento, composição corporal e desempenho motor**. São Paulo: CLR Balieiro, 1997.

GUIA Geográfico Ártico. Disponível em: <<http://www.guiageo-artico.com/esquimos.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2014.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. A Nova lei dos portos. **Revista Portos e Navios**, n. 623, 2012.

GUIRAUD, Pierre. **A linguagem do corpo**. São Paulo: Ática, 2001.

HAMILL, Joseph; KNUTZEN, Kathleen. **Bases biomecânicas do movimento humano**. 2. ed. Barueri: Manole, 2008.

HANSFORD, Thomas G. Lobbying strategies, venue selection, and organized interest involvement at the U.S. Supreme Court. **American Politics Research**, v. 32, n. 2, p. 170-197, mar., 2004. Disponível em: <<http://www.sagepublications.com>>. Acesso em: 10 mar. 2014.

HOJNACKI, Marie; KIMBALL, David C. The who and how of organizations' lobbying strategies in Committee. **The journal of politics**, v. 61, n. 4, p.999-1024, nov., 1999. Disponível em: <<http://links.jstor.org>>. Acesso em: 10 mar. 2014.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Da fachada Atlântica à imensidão amazônica - Fronteira agrícola e integração territorial**. São Paulo: Anablume; Fapesp, 2009.

IBGE. **Mapa da Infra-estrutura de Transportes – 2005**. Disponível em: <http://geoftp.ibge.gov.br/mapas_tematicos/mapas_murais/brasil_infra_estrutura_trasnsp.pdf>. Acesso em: 17 jun 2012.

_____. **Indicadores de desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

INMETRO. **Transporte coletivo de passageiros – Modal aquaviário**. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/qualidade/acessibilidade/transporte-aquaviario.asp>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

_____. **Acessibilidade**. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/qualidade/acessibilidade.asp>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL DO PARÁ (IDESP). **Diagnóstico do setor portuário e flúvio-marítimo do estado do Pará**. Belém: IDESP, 1974.

IPEA; IBGE; UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS (UNICAMP). **Desenvolvimento regional e estruturação da rede urbana**.. Brasília, DF, 2002. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil. v. 3).

JORNAL DO SENADO. **Prazo para sanção presidencial da nova lei é 7 de junho. Senado**. 2013. Disponível em: <<http://www12.senado.gov.br/jornal/edicoes/2013/05/20/prazo-para-sancao-presidencial-da-nova-lei-e-7-de-junho>>. Acesso em: 15 nov. 2014.

JORNAL DE TODOS OS BRASIS (GGN). **Lobby de Eduardo Cunha na MP dos portos é citado na lava jato**. 22 de abril de 2015. Disponível em: <<http://jornalggm.com.br/noticia/lobby-de-eduardo-cunha-na-mp-dos-portos-e-citado-na-lava-jato>>. Acesso em: 20 maio 2015.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**: veículo prático de competitividade. 3. ed. Aduaneiras: São Paulo, 2007.

KLAUTAU, Aldebaro. **Serviço de navegação da Amazônia e administração do porto do Pará (SNAPP)**: fator de valorização da Amazônia. Belém: Revista é Brasil, 198 - . (Comemoração da abertura dos portos da Amazônia).

KLIKSBERG, B. Como reformar o Estado para enfrentar os desafios sociais do século XXI? In: _____. **Falácias e mitos do desenvolvimento social**. São Paulo: Cortez, 2001. p. 69-104.

LAKATOS, Eva Maria. **Introdução a sociologia**. São Paulo: Atlas, 1997.

LAPLATINE, François. **Antropologia da doença**. São Paulo: Martins Fontes, 1991. p. 11-253.

LAURELL, A. C. Impacto das políticas sociais e econômicas nos perfis epidemiológicos. In: BARATA, R. B. et al. **Equidade e saúde**: contribuições da epidemiologia. Rio de Janeiro: Fio Cruz; Brasco, 1997.p. 83-101.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LEROI-GOURHAN, André. **Il gesto e la parola**: Tecnica e linguaggio. Torino: Giulio Einaudi, 1977.

LIMA, Marta Goreth Marinho; PEREIRA, Elves Marcelo Barreto. Populações tradicionais e conflitos territoriais na Amazônia. Belo Horizonte: **Geografias**, v,3, n.1, p.107-119, jan./jun., 2007.

LINDAU, L. Antonio; ROSADO, B. Antonio. Os transportes públicos urbanos e a qualidade total. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 14, n. 55, p.11-31, 1992.

LINS, C. **Amazônia**: as raízes do atraso. Rio de Janeiro: Daudt Design, 2012.

LOPES, Adaise; COELHO, Ivaneide. Reorientando olhares sob o estuário: a importância portuária das cidades estuarinas na Amazônia. In: SIMPÓSIO AMAZÔNIA, CIDADES E GEOPOLÍTICAS DAS ÁGUAS, [Anais...]. Belém: UFPA/NAEA/MPEG/FADESP, 2003. p. 63-67.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **Amazônia: Estado, homem, natureza.** Belém: Cejup, 1992.

MACIEL, Álvaro dos Santos; CIENA, Fabiana Polican. **Acessibilidade:** a inclusão do portador de deficiência física sob um ponto de vista filosófico. Conselho nacional de pesquisa e pós-graduação em direito (CONPEDI). Disponível em: <http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/bh/alvaro_dos_santos_maciel.pdf, 2007>. Acesso em: 10 jan. 2015.

MACHADO, Maria das Dores. **Diferenças intra-urbanas de saúde em Belém, Pará.** Belém: NAEA, 2004.

MACHADO, Paulo Fernando. O pólo siderúrgico de Carajás: Impactos e alternativas possíveis. In: COSTA, José Marcelino M. (Org.). **Amazônia: Desenvolvimento ou retrocesso.** Belém: Cejup, 1992.

MANCUSO, Wagner P. O lobby da indústria no congresso nacional: empresariado e política no Brasil contemporâneo. **Dados – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 47, n. 3, p. 505-547, 2004.

MANIÇOBA, Regina de Souza. **Urbanização e qualidade de vida nos municípios da Amazônia legal criados após 1988.** 2006. 378 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável) - Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2006.

MARTIN, G. A Amazônia na pré-história. **Revista Eco 21**, v. 15, n. 98, 2005.

MARTINS, L. AI-C.P.; SILVA, P.J.C.; MUTARELLI, S.R.K. A teoria dos temperamentos: do corpus hippocraticum ao século XIX. **Rev. Memorandum**, p. 09-24, 2014. Disponível em: <http://www.fafich.ufmg.br/~memorandum/a14_marti_silmuta01.pdf>. Acesso em: 10 maio, 2014.

MARZAGÃO, Thiago Veiga. Lobby e Protecionismo no Brasil Contemporâneo. **Revista Brasileira de Economia**. Rio de Janeiro, v. 62 n. 3, p. 263-278, jul./set., 2008.

MAUSS, Marcel. **Antropologia.** São Paulo: Ática, 1979. Organizador da Coletânea: Roberto de Cardoso Oliveira.

_____. **Sociologia e Antropologia.** São Paulo: Cosac Naify, 2003.

MCGRATH, Conor. The ideal lobbyist: Personal characteristics of effective lobbyists. **Journal of Communication Management**. v. 10, n. 1, p. 67-79. 2006.

MEDNOKA, M. B.. Anthropology & Archeology of Eurasia. **Revista Spring.**, v. 41, n. 4, p. 57-67, 2003.

MELLO, J. C. **Planejamento dos transportes urbanos.** Rio de Janeiro: Campus, 1981.

MENDES, Armando D. ; SACHS, Ignacy. A inserção da Amazônia no Mundo. In: CASTRO, Edna E. ; PINTON, Florence. **Faces do trópico úmido: conceitos e novas questões sobre desenvolvimento e meio ambiente**. Belém: Cejup;UFPA;NAEA, 1997.

MINAYO, M. C. de S.; HARTZ, Z. M. de A.; BUSS, P. M. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. **Ciência e Saúde Coletiva**, v.5, n. 1, p.7-18, 2000.

MINAYO, M. C. de S.; MIRANDA, A. C. de. **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós**. Rio de Janeiro: Fio Cruz; ABRASCO, 2002. p. 15-23.

MINAYO, M. C. de S. Enfoque ecossistêmico da saúde e qualidade de vida. In: MINAYO, M. C. de S.; MIRANDA, A. C. de (Org.). **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós**. Rio de Janeiro: Fio Cruz; ABRASCO, 2002. p. 173-190.

MONTEIRO, Glauce. Projeto analisa a relação de municípios paraenses com os grandes rios da região. **Jornal Beira do Rio da UFPA**, ano 27, n. 109, UFPA: Belém, nov./dez., 2012.

MORAES, Hito Braga de. Sistema de transporte fluvial da Amazônia. In: ARAGÓN, Luis E.; CLUSENER-GODT, Miguel. **Problemática do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: UFPA, 2003. p. 191-197.

MORLOK, E. K. **Introduction to transportation engineering and planning**. Nova York: McGraw-Hill, 1978.

MOTTA, Fernando C. Prestes. A teoria geral dos sistemas na teoria das organizações. Rio de Janeiro: **R. Adm. Amp.**, v.11, n. 1, p.17-33, jan./mar. 1971.

NAZARÉ, Ramiro Fernandes. **Economia e política do transporte fluvial**. Belém: Grafisa, 1989.

_____. Transporte na Amazônia. In: COSTA, José Marcelino M. (Org.) **Amazônia: Desenvolvimento ou retrocesso**. Belém: Cejup, 1992.

_____. **Globalização, o transporte e a Amazônia brasileira**. Belém: Cejup, 2001.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Transporte Fluvial e território na Amazônia. In: ARAGÓN, Luis E.; CLUSENER-GODT, Miguel. **Problemática do uso local e global da água da Amazônia**. Belém: UFPA, 2003. p. 199-206.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos**. São Paulo: Lex, 2007.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. Das cidades da Natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair; TAVARES, Maria Goretti. **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-47.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Constituição Mundial da Saúde**. Disponível em: <www.direitoshumanos.usp.br> Acesso em: 10 jan. 2014.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Sustentabilidade ambiental e de saúde na Amazônia Legal, Brasil**: uma análise através de indicadores. Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde, 2010.

PACHECO, A. S. A conquista do ocidente Marajoara: índios, portugueses e religiosos em reinvenções históricas. In: SCHAAN, D. P.; MARTINS, C. P. (Org.). **Muito além dos campos**: Arqueologia e história na Amazônia Marajoara.. Belém: GKNORONHA, 2010.

PAIOLA, Lucy Mara; TOMANIK, Eduardo Augusto. Populações tradicionais, representações sociais e preservação ambiental: um estudo sobre as perspectivas da continuidade da pesca artesanal em uma região ribeirinha do rio Paraná. **Acta Scientiarum**, Maringá, v. 24, n.1, p. 175-180, 2002.

PECI, A. Reforma regulatória no Brasil da pós-privatização. In: MARTINS, P. E.; PIERANTI, O. P. **Estado e Gestão pública**: visões do Brasil Contemporâneo. Rio de Janeiro: [S.n.], 2006. p. 159-187.

PENTEADO, Antônio Rocha. **O sistema portuário de Belém**. Belém: UFPA, 1973.

PEREIRA, Márcia de Andrade; LENDZION, Eloá. **Apostila de sistema de transportes**. UFPR. Setor de tecnologia, setor de transportes, Agosto de 2013. Disponível em: <<http://www.dtt.ufpr.br/Sistemas/Arquivos/apostila-sistemas-2013.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

PINHEIRO, Ana Maria Guerra Seráfico. Transporte fluvial nas ilhas da área metropolitana de Belém. In: SIMPÓSIO AMAZÔNIA, CIDADES E GEOPOLÍTICA DAS ÁGUAS [Anais...]. Belém: NAEA; UFPA, 2003. p. 21-24.

PINTO, Helder. A Medicina no "Discurso do Método" de Descartes: um breve apontamento. **Rev. Arquivos de Medicina**, v. 23, n. 1, 2009.

POPPER, Karl Raimund. **A lógica da pesquisa científica**. 2. ed. São Paulo: Cultrix, 2013.

PORTO, Marcelo Firpo; MARTINEZ-ALIER, Joan. Ecologia política, economia ecológica e saúde coletiva: interfaces para a sustentabilidade do desenvolvimento e para a promoção da saúde. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, n. 23, Sup 4, 2007.

PUJADE-RENAUD, Claude. **Linguagem do silêncio**: expressão corporal. São Paulo: Summus, 1990.

RASCH, Philip. **Cinesiologia e anatomia aplicada**. 7. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1991.

RAVENA, N.; CAÑETE, V. R. Reflexões sobre a integração pan-amazônica: O papel da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA) na regulação da água. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. 91, p. 131-144, 2007.

RAVENA, Nírvia; ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth A teia de relações entre índios e missionários: a complementaridade vital entre o de abastecimento e o extrativismo na dinâmica econômica da Amazônia Colonial. Belo Horizonte: **Revista Varia História**, v. 29, n. 50, 2013.

REIS, Douglas Sathler dos. **As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia Brasileira**. 2009. 193 f. Tese (Doutorado em Demografia do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional) -Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

REZENDE, Tadeu V. F. de. **A conquista e ocupação da Amazônia brasileira no período colonial**: a definição das fronteiras. 2006. 353 f. Tese (Doutorado em História econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e a logística internacional**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROTHWELL, J. Controle motor normal. In: STOKES, Maria. Cash: **Neurologia para fisioterapeutas**. São Paulo: Premier, 2000.

ROUÉ, Marie. Novas perspectivas em etnoecologia: “saberes tradicionais” e gestão de recursos naturais. In: CASTRO, Edna E.; PINTON, Florence. **Faces do trópico úmido**: conceitos e novas questões sobre desenvolvimento e meio ambiente. Belém: Cejup;UFPA;NAEA, 1997.

RUEDA, S. **Habitabilidad y calidad de vida**: aproximación al concepto de calidad de vida. 1997. Disponível em: <<http://habitat.aq.upm.es/> (Biblioteca ciudades para un futuro más sostenible)>. Acesso em: 10 jan. 2015.

SANTAELLA, Lucia. **Corpo e comunicação**: sintoma da cultura. São Paulo: Paulus, 2004.

SANT’ANNA, José Alex. **Rede Básica de Transportes da Amazônia**. Brasília, DF: Ipea, 1998.

SANTOS, Maria Antonieta Rocha dos. **A modernização no sistema portuário Belém-Vila do Conde: entre competitividade e cidadania**. 2004. 160 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Núcleo de Altos Estudos, Universidade Federal do Pará, 2004.

SATHLER, Douglas; MONTE-MÓR, Roberto L.; CARVALHO, José Alberto Magno de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Nova econ.**, v. 19, n.1. Belo Horizonte, jan./abr., 2009.

SCHERER, Elenise. Mosaico Terra-Água: A vulnerabilidade social ribeirinha na Amazônia – Brasil. In: CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – CES, 7., [Anais...] Coimbra, 2004. Disponível em: <<http://www.ces.uc.pt/lab2004/pdfs/EliseScherer.pdf>>. Acesso em: 15 maio 2015

SCHIFFMAN, Harvey Richard. **Sensação e percepção**. Rio de Janeiro: LCT, 2005.

SHEPHERD, Roberta B. **Fisioterapia em pediatria**. 3. ed. São Paulo: Santos, 1996.

SILVA, Fábio Romero de Oliveira e. **Transportes turísticos na Amazônia: problemas e soluções dos principais pontos de acesso para a região**. 2008. 324 f. (Dissertação pelo Departamento de Economia, Gestão e Engenharia Industrial) - Universidade de Aveiro, Portugal, 2008.

SILVA, Mayara Pereira da et al. Análise das formas de trabalho na comunidade ribeirinha de mucajá com a implantação da floresta estadual de Maués/AM. In: ENCONTRO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA DA REGIÃO NORTE, 2., [Anais..] Belém, 2010. Disponível em: <http://sbs_norte2010.ufpa.br/site/anais/ARQUIVOS/GT8-322-234-20100830094837.pdf>. Acesso em: 18 maio 2015.

SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da; BASSALO, T. F. R. **Corpos em equilíbrio: imagens e cotidiano ribeirinho no Porto do Açaí e na ilha do Maracujá em Belém (PA)**. 2012. (Apresentação de Trabalho/Comunicação).

SOUZA, Marcelo José Lopes de. **Urbanização e desenvolvimento no Brasil atual**. São Paulo: Ática, 1996. (Série Princípios).

SOUZA, Marly Honda de. **Contribuição metodológica para localizar terminal de integração de passageiros do transporte hidro-rodoviário urbano**. 2009. 238 f. Tese (Doutorado pelo Departamento de Engenharia de Produção de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: 2009.

SOUZA, Vitor Helio Pereira. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. 14, n. 331, ago. 2010. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-21.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

TEDESCO, Giovanna Megumi Ishida. **Metodologia para a elaboração do diagnóstico de um sistema de transporte**. 2008. 195 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

TOBIAS, Maisa Sales Gama. **Custo de transporte e indicadores de mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém – RMB**. Belém: UNAMA, 2005.

TOBIAS, M. et al. Aspectos da mobilidade urbana em cidades do Baixo Amazonas: indicadores para elaboração de políticas públicas. **Revista dos transportes Públicos – ANTP**, ano 34, 2011.

TONON, Graciela. La utilización de indicadores de calidad de vida para la decisión de políticas públicas. **Revista de la Universidad Bolivariana**, v. 9, n. 26, p. 361-370, 2010.

TRINDADE, Gesiane Oliveira; TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. A ver navios, barcos e canoas...vivências urbanas e relação cidade - Rio na Amazônia Ribeirinha. **Geografia Ensino & Pesquisa**, v. 16, n.1, jan./abr. 2012.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. A natureza da urbanização na amazônia e sua expressão metropolitana. **GEOGRAFARES**, Vitória, v. 1, n. 1, p. 117-129, jun., 2000.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da et al. Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia ribeirinha: mudanças e permanências a jusante do rio Tocantins. **ACTA Geográfica**, p.117-133, 2011. (Edição Especial Cidades na Amazônia Brasileira).

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 4., [Anais....], 2011. Rio de Janeiro, Brasil. 2011.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, M. G. **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: UFPA, 2008.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; PEREIRA, J. C. C. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. In: SPOSITO, M. E. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

VALENTE, Murillo Gurgel. **A política de transportes marítimos do Brasil: crônica de uma batalha**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes; Serviço de documentação, 1971.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 4. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VELASCO, Luciano Otávio Marques de et. al. **Transportes na Amazônia**. Brasília, DF: BNDES, 1998. (Relatório Informe infra-estrutura. n. 22. Área de projetos de infraestrutura).

VERGOLINO-HENRY, Anaíza. História comum, tempos diferentes. In: D'INCAO, M. A.; SILVEIRA, I. M. (Org.). **A Amazônia e a crise da modernização**. 2. ed. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2009. p.195-202.

VIEIRA, João; MOURA, Filipe; VIEGAS, José Manuel. Transport policy and environmental impacts: The importance of multi-instrumentality in policy integration. **Transport Policy**, n. 14, p. 421–432, 2007.

VOS, R. **Hacia un sistema de indicadores sociales**. Series Documentos de Trabajo I-Washington D.C. INDES, 1996. Disponível em: <<http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2008/02241.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2014.

WHOQOL. **Instrumentos de avaliação de qualidade de vida**. Organização Mundial de Saúde – ONU. Divisão de saúde mental. Grupo WHOQOL, 1998. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/psiquiatria/psiq/whoqol1.html#1>> Acesso em: 20 jun. 2014.

_____. **Programe on mental Health: Whoqol, measuring quality of life**. 1997.

WILKINSON, Richard G. **Mind the gap: Hierarchies, health and human evolution**. New Haven and London: Yale University Press, 2001.

WINGO, L.; PERLOF, H. The Washington transportation plan: technics or policy? **Proceedings and Pappers of the Regional Science Assoc.**, 1961.

ANEXOS

ANEXO A - Questionário 1 - Ficha de avaliação dos terminais fluviais de passageiros

TERMINAL:			
REQUISITOS		PADRÃO DE ATENDIMENTO	
A) Acessos	A1 - Ruas de acesso com boa capacidade de tráfego	SIM	Não
	A2 - Área específica para ponto de parada de ônibus	SIM	Não
	A3 - Área específica para ponto de parada de táxi	SIM	Não
	A4 - Linhas de ônibus que servem o terminal	SIM	Não
B) Área para estacionamento de veículos	B 1- Divisão para carros particulares, táxis e veículo de carga	SIM	Não
	B2 - Área compatível com a demanda de passageiros ao terminal	SIM	Não
	B3 - Guarita de controle	SIM	Não
C) Instalação e serviço	C1 - Posto de atendimento médico	SIM	Não
	C2 - Posto de polícia	SIM	Não
	C3 - Serviço de carregadores	SIM	Não
	C4 - Serviço de abastecimento de água para embarcações	SIM	Não
	C5 - Serviço de combate a incêndios	SIM	Não
	C6 - Abastecimento de energia	SIM	Não
	C7 - Salas de administração e de arrecadação	SIM	Não
D) Área de acumulação pública	D1 - Balcão de informação	SIM	Não
	D2 - Boxe de venda de passagens	SIM	Não
	D3 - Bancos/assentos	SIM	Não
	D4 - Banheiros públicos: Masculino e feminino	SIM	Não
	D5 - Telefones públicos	SIM	Não
	D6 – Lixeiras	SIM	Não

	D7 - Sistema de chamadas e de avisos	SIM	Não
	D8 - Quadro de horário de chegada e de saída das embarcações	SIM	Não
	D9 - Comércio (Lojas, lanchonetes e bancas de revistas)	SIM	Não
	D10 – Policiamento	SIM	Não
	D11 - Área de circulação com sinalização	SIM	Não
	D12 - Guarda volumes	SIM	Não
E) Área de acumulação restrita (Sala de embarque)	E1 - Controle de acessos (catraca)	SIM	Não
	E2 - Bancos/assentos	SIM	Não
	E3 - Banheiros: Masculino e feminino	SIM	Não
	E4 - Telefones públicos	SIM	Não
	E5 – Lixeiras	SIM	Não
	E6 - Sistema de chamadas e de avisos	SIM	Não
	E7 - Quadro de horário de chegada e de saída das embarcações	SIM	Não
	E8 – Lanchonete	SIM	Não
F) Área de atracação	F1 - Berço adequado para embarque e desembarque de passageiros	SIM	Não
	F2 - Berço compatível com as características das embarcações	SIM	Não
	F3 - Suficiência de berços	SIM	Não
G) Movimentação e armazenagem	G1 - Existe local para armazenagem de carga	SIM	Não
	G2 – Equipamentos utilizados são adequados	SIM	Não
	G3 – Mão de obra para movimentação de cargas	SIM	Não

Fonte: ANTAQ (2013).

ANEXO B - Questionário 2 – Ficha de observações do pesquisador de acessibilidade com as normas da ABNT

1. Possui prioridade de atendimento e promoção de acessibilidade?
() Sim () Não
2. Possui Ingresso e permanência em ambientes coletivos de pessoas acompanhadas de cão-guia?
() Sim () Não
3. Possui área externa de embarque e desembarque de passageiros? Área situada no entorno, destinada ao acesso ao terminal.
() Sim () Não
4. Possui áreas de refúgio e evacuação? Áreas destinadas a circulação de passageiros nas situações de anormalidade no terminal.
() Sim () Não
5. Possui assento preferencial? Assento localizado no terminal ou na embarcação, destinado a utilização preferencial por idosos, gestantes, lactantes, pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e pessoas com crianças de colo.
() Sim () Não
6. Possui assento de espera para o usuário?
() Sim () Não
7. Possui Acessibilidade em caixa de autoatendimento bancário?
() Sim () Não
8. Possui caixa de autoatendimento bancário?
() Sim () Não
9. Possui camarote acessível? Camarote que atenda aos parâmetros de circulação, transferência, aproximação, alcance e sinalização, contidos na ABNT NBR 9050.
() Sim () Não
10. Possui equipamento de circulação? Equipamento eletromecânico utilizado para vencer distância ou desnível entre dois ou mais planos. Exemplo: elevador, escada rolante, esteira rolante etc.
() Sim () Não
11. Possui equipamentos de controle de acesso? Conjunto de equipamentos mecânicos ou eletromecânicos, destinados a controlar o fluxo de usuários. Exemplos: bloqueio, torniquete, catraca, cancela
() Sim () Não

12. Possui equipamento de embarque e desembarque? Ajuda técnica ou dispositivo destinado a possibilitar o acesso por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida a embarcação. Exemplos: elevador, rampa e outros?
() Sim () Não
13. Possui equipamentos de salvatagem? Equipamentos usados em situações de emergência do sistema de transporte aquaviário, como, por exemplo: aparelhos flutuantes, balsas salva-vidas, boias salva-vidas, coletes salva-vidas etc. Conjunto de equipamentos mecânicos ou eletromecânicos, destinados a controlar o fluxo de usuários. Exemplos: bloqueio, torniquete, catraca, cancela.
() Sim () Não
14. Possui linha-guia? Qualquer elemento natural ou edificado que possa ser utilizado como guia de balizamento para pessoas com deficiência visual que utilizam bengala de rastreamento, tais como: paredes, muretas, corrimãos e pisos táteis.
() Sim () Não
15. Possui módulo de referência? Área com dimensões de 0,80 m x 1,20 m, referente a ocupação de uma pessoa em cadeira de rodas?
() Sim () Não
16. Possui pessoal habilitado? Funcionário da empresa que administra o terminal aquaviário ou tripulante da embarcação, treinado e autorizado para auxiliar no embarque, desembarque, deslocamento na operação regular e em situações de emergência, conforme as necessidades específicas de cada tipo de deficiência ou limitação.
() Sim () Não
17. Possui píer? Estrutura perpendicular ou oblíqua a linha do cais, acostável em um ou em ambos os lados.
() Sim () Não
18. Possui piso tátil? Piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, para uso de pessoas com deficiência visual.
() Sim () Não
19. Possui piso tátil de alerta? Piso tátil utilizado para sinalizar alteração de percurso ou de plano, bem como projeção de objetos suspensos, que podem comprometer a segurança da pessoa com deficiência visual (ABNT NBR 9050).
() Sim () Não
20. Possui piso tátil direcional? Piso tátil utilizado em áreas de circulação, na ausência ou interrupção da guia de balizamento, em ambientes internos ou

externos, em espaços amplos ou quando houver caminhos preferenciais de circulação (ABNT NBR 9050).

() Sim () Não

21. Possui plataforma acessível de elevação vertical? Equipamento com plataforma móvel, com deslocamento vertical, por meio de guias, que permite o acesso ao convés superior da embarcação, cujos componentes e funcionamento devem atender a ISO 9386-1.

() Sim () Não

22. Possui plataforma flutuante? Estrutura flutuante, que opera em local fixo e determinado, localizada entre os dispositivos de acesso ao cais ou píer e de acesso a embarcação, destinada a atracação de embarcações para o embarque e desembarque de passageiros e cargas.

() Sim () Não

23. Possui salão de passageiros? Local no terminal reservado aos passageiros a espera de embarque.

() Sim () Não

24. Possui símbolo de acessibilidade assistida? Símbolo que indica a existência de assistência ou acompanhamento por empregado habilitado da empresa operadora, para condução de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

() Sim () Não

25. Possui símbolo internacional de acesso? Símbolo que identifica, assinala ou indica local, equipamento ou serviço habilitado ao uso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

() Sim () Não

26. Possui sistema de transporte aquaviário? Conjunto constituído de embarcação, terminal e toda infraestrutura necessária a sua operação.

() Sim () Não

27. Possui terminal aquaviário? Edificação autorizada por órgão competente, integrante da infraestrutura necessária a operação das embarcações, que permite o embarque, desembarque e deslocamento de todos os passageiros, podendo estar integrado ou não a outros sistemas ou modos de transporte.

() Sim () Não

28. Possui estacionamento com vaga exclusiva para veículos utilizados por pessoas com deficiência, demarcada e sinalizada, devendo ter acessibilidade no percurso da vaga ao terminal e estar localizada o mais próximo possível da área de entrada do terminal, de fácil acesso a circulação de pedestres.

() Sim () Não

29. Possui área reservada e sinalizada, para embarque e desembarque de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, o mais próximo possível da entrada do terminal na área externa de embarque e desembarque de passageiros.
() Sim () Não
30. Possui pelo menos um balcão de atendimento, bilheteria, localizada no terminal aquaviário, mesmo que automático, obedecendo as especificações de acessibilidade?
() Sim () Não
31. Possui equipamento que permita, em situações de anormalidade, o resgate de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida?
() Sim () Não
32. Possui no salão de passageiros do terminal aquaviário, uma área com destinação preferencial a pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, que acomode no mínimo duas pessoas em cadeiras de rodas (módulos de referência) e possua quatro assentos preferenciais?
() Sim () Não
33. Possui no salão de passageiros deve haver pelo menos um sanitário para deficientes?
() Sim () Não

APÊNDICES

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista

Local da entrevista: _____ Data: _____

Nome: _____

Ocupação/Profissão: _____

Idade: _____

Cidade que Reside: _____ Sexo: F () M ()

Origem: _____

Destino: _____

1. Você acha que tem acessibilidade no sistema de transporte aquaviário? Possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários, equipamentos, edificações, comunicação e informação no sistema de transporte aquaviário?

Qual?

2. Você ou alguém da sua família/acompanhante já precisou ou precisa de atendimento prioritário? Qual? Como foi o atendimento? Quanto tempo demorou a ser atendido?

3. Como você utiliza o serviço de transporte hidroviário?

4. Me conte suas experiências

APÊNDICE B - Tabela de resposta por terminal investigado do Questionário 2 (Ficha de observações do pesquisador de acessibilidade com as normas da ABNT)

Observações	Terminal hidroviário de Oriximiná	Terminal Hidroviário Tapajós – Lanchas	Porto de Santarém – Barcos
1. Possui prioridade de atendimento e promoção de acessibilidade?	X	X	
2. Possui Ingresso e permanência em ambientes coletivos de pessoas acompanhadas de cão-guia?	X		
3. Possui área externa de embarque e desembarque de passageiros? Área situada no entorno, destinada ao acesso ao terminal.	X		
4. Possui áreas de refúgio e evacuação? Áreas destinadas a circulação de passageiros nas situações de anormalidade no terminal.	X		
5. Possui assento preferencial? Assento localizado no terminal ou na embarcação, destinado a utilização preferencial por idosos, gestantes, lactantes, pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e pessoas com crianças de colo.		X	
6. Possui assento de espera para o usuário?	X	X	
7. Possui acessibilidade em caixa de autoatendimento bancário?		X	
8. Possui caixa de autoatendimento bancário?		X	
9. Possui camarote acessível? Camarote que atenda aos parâmetros de circulação, transferência, aproximação, alcance e sinalização, contidos na ABNT NBR 9050.			
10. Possui equipamento de circulação? Equipamento eletromecânico utilizado para vencer distância ou desnível entre dois ou mais planos. Exemplo: elevador, escada rolante, esteira rolante etc.	X	X	

11. Possui equipamentos de controle de acesso? Conjunto de equipamentos mecânicos ou eletromecânicos, destinados a controlar o fluxo de usuários. Exemplos: bloqueio, torniquete, catraca, cancela	X	x	
12. Possui equipamento de embarque e desembarque? Ajuda técnica ou dispositivo destinado a possibilitar o acesso por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida a embarcação. Exemplos: elevador, rampa e outros?	X	X	
13. Possui equipamentos de salvatagem? Equipamentos usados em situações de emergência do sistema de transporte aquaviário, como, por exemplo: aparelhos flutuantes, balsas salva-vidas, boias salva-vidas, coletes salva-vidas etc. Conjunto de equipamentos mecânicos ou eletromecânicos, destinados a controlar o fluxo de usuários. Exemplos: bloqueio, torniquete, catraca, cancela.	X	X	
14. Possui linha-guia? Qualquer elemento natural ou edificado que possa ser utilizado como guia de balizamento para pessoas com deficiência visual que utilizam bengala de rastreamento, tais como: paredes, muretas, corrimãos e pisos táteis.			
15. Possui módulo de referência? Área com dimensões de 0,80 m x 1,20 m, referente a ocupação de uma pessoa em cadeira de rodas?			
16. Possui pessoal habilitado? Funcionário da empresa que administra o terminal aquaviário ou tripulante da embarcação, treinado e autorizado para auxiliar no embarque, desembarque, deslocamento na operação regular e em situações de emergência, conforme as necessidades específicas de cada tipo de deficiência ou limitação.			
17. Possui píer? Estrutura perpendicular ou oblíqua a linha do cais, acostável em um ou em ambos os lados.	X	X	X
18. Possui piso tátil? Piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, para uso de pessoas com deficiência visual.			

19. Possui piso tátil de alerta? Piso tátil utilizado para sinalizar alteração de percurso ou de plano, bem como projeção de objetos suspensos, que podem comprometer a segurança da pessoa com deficiência visual (ABNT NBR 9050).			
20. Possui piso tátil direcional? Piso tátil utilizado em áreas de circulação, na ausência ou interrupção da guia de balizamento, em ambientes internos ou externos, em espaços amplos ou quando houver caminhos preferenciais de circulação (ABNT NBR 9050).			
21. Possui plataforma acessível de elevação vertical? Equipamento com plataforma móvel, com deslocamento vertical, por meio de guias, que permite o acesso ao convés superior da embarcação, cujos componentes e funcionamento devem atender a ISO 9386-1.			
22. Possui plataforma flutuante? Estrutura flutuante, que opera em local fixo e determinado, localizada entre os dispositivos de acesso ao cais ou píer e de acesso a embarcação, destinada a atracação de embarcações para o embarque e desembarque de passageiros e cargas.	X	X	X
23. Possui salão de passageiros? Local no terminal reservado aos passageiros a espera de embarque.	X	X	
24. Possui símbolo de acessibilidade assistida? Símbolo que indica a existência de assistência ou acompanhamento por empregado habilitado da empresa operadora, para condução de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.			
25. Possui símbolo internacional de acesso? Símbolo que identifica, assinala ou indica local, equipamento ou serviço habilitado ao uso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.			
26. Possui sistema de transporte aquaviário? Conjunto constituído de embarcação, terminal e toda infraestrutura necessária a sua operação.	X	X	

27. Possui terminal aquaviário? Edificação autorizada por órgão competente, integrante da infraestrutura necessária a operação das embarcações, que permite o embarque, desembarque e deslocamento de todos os passageiros, podendo estar integrado ou não a outros sistemas ou modos de transporte.	X	X	
28. Possui estacionamento com vaga exclusiva para veículos utilizados por pessoas com deficiência, demarcada e sinalizada, devendo ter acessibilidade no percurso da vaga ao terminal e estar localizada o mais próximo possível da área de entrada do terminal, de fácil acesso a circulação de pedestres.			
29. Possui área reservada e sinalizada, para embarque e desembarque de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, o mais próximo possível da entrada do terminal na área externa de embarque e desembarque de passageiros.			
30. Possui pelo menos um balcão de atendimento, bilheteria, localizada no terminal aquaviário, mesmo que automático, obedecendo as especificações de acessibilidade?	X	X	
31. Possui equipamento que permita, em situações de anormalidade, o resgate de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida?			
32. Possui no salão de passageiros do terminal aquaviário, uma área com destinação preferencial a pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, que acomode no mínimo duas pessoas em cadeiras de rodas (módulos de referência) e possua quatro assentos preferenciais?	X	x	
33. Possui no salão de passageiros deve haver pelo menos um sanitário para deficientes?			

Fonte: Autora (2015).

(X) quando possui o item observado

APÊNDICE C - Tabela de notas taquigráficas de três dias de discussão na câmara dos deputados sobre a medida provisória 595, que regulamenta a Lei dos Portos

Data	Partido	Estado	Autor	Profissão	Discussão da Medida Provisória 595 de 2012
08/05/2013	PT	BA	GERALDO SIMÕES	Administrador de empresas, técnico agrícola e funcionário público federal	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PT	SP	JOSÉ GENOÍNO,	Professor	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PT	SP	ARLINDO CHINAGLIA	Médico	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PTB	SP	ARNALDO FARIA DE SÁ	Contabilista, radialista, professor e advogado	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PPS	SP	ARNALDO JARDIM	Engenheiro civil e professor	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PP	AL	ARTHUR LIRA	Agropecuária, bacharel em direito, empresário	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PSB	RS	BETO ALBUQUERQUE	Advogado	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PSOL	RJ	CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior	Contrário a aprovação da matéria
08/05/2013	PSDB	MG	DOMINGOS SÁVIO	Médico veterinário	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PMDB	RJ	EDUARDO CUNHA,	Economista	
08/05/2013	PRB	MG	GEORGE HILTON	Radialista, apresentador de televisão, teólogo e animador	Defesa da aprovação da matéria

08/05/2013	PT	CE	JOSÉ GUIMARÃES	Advogado	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PR	SP	MILTON MONTI	Economista	Defesa da aprovação da matéria
08/05/2013	PDT	RJ	MIRO TEIXEIRA	Advogado	Contrário a aprovação da matéria
08/05/2013	PT	AC	SIBÁ MACHADO	Geografo	Defesa da aprovação da matéria
14/05/2013	PSB	RJ	GLAUBER BRAGA	Bacharel em direito	Defesa da aprovação da matéria
14/05/2013	PT	BA	AMAURI TEIXEIRA	Auditor-fiscal	Defesa da aprovação da matéria
14/05/2013	PR	RJ	ANTHONY GAROTINHO	Radialista	
14/05/2013	PT	SP	ARLINDO CHINAGLIA	Médico	Defesa da aprovação da matéria
14/05/2013	PPS	SP	ARNALDO JARDIM	Engenheiro civil e professor	Contrário a aprovação da matéria
14/05/2013	PCDO B	BA	DANIEL ALMEIDA	Industriário	Defesa da aprovação da matéria
14/05/2013	PMN	RJ	DR. CARLOS ALBERTO	Formado em administração	Defesa da aprovação da matéria
14/05/2013	PSDB	SP	EMANUEL FERNANDES	Engenheiro aeronáutico	Contrário a aprovação da matéria
14/05/2013	PP	RJ	JAIR BOLSONARO	Militar	
14/05/2013	PDT	SP	PAULO PEREIRA DA	Sindicalista, controlador de qualidade,	

			SILVA	metalúrgico	
14/05/2013	DEM	GO	RONALDO CAIADO	Médico, professor e produtor rural	
14/05/2013	PDT	SP	SALVADOR ZIMBALDI	Servidor público	
14/05/2013	PV	MA	SARNEY FILHO	Advogado	
14/05/2013	PSD	RJ	SERGIO ZVEITER	Advogado	
14/05/2013	PTB	PE	SILVIO COSTA	Formado em pedagogia	
14/05/2013	PSDB	SP	VANDERLEI MACRIS	Formado em direito	
14/05/2013	PDT	TO	ÂNGELO AGNOLIN	Empresário	Contrário
14/05/2013	PR	RJ	ANTHONY GAROTINHO	Radialista	
14/05/2013	PV	MG	ANTÔNIO ROBERTO	Consultor empresarial em comportamento humano, administrador	Contrário
14/05/2013	PT	SP	ARLINDO CHINAGLIA	Médico	
14/05/2013	PPS	SP	ARNALDO JARDIM	Engenheiro civil e professor	
14/05/2013	PR	MG	BERNARDO SANTANA DE VASCONCELLOS	Advogado	
14/05/2013	PSB	RS	BETO ALBUQUERQUE	Advogado	Favorável

14/05/2013	PP	SP	BETO MANSUR	Radialista, empresário e engenheiro eletrônico	
14/05/2013	PSDB	SP	CARLOS SAMPAIO	Promotor de justiça.	
14/05/2013	PSOL	RJ	CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior	
14/05/2013	PMDB	CE	DANILO FORTE	Advogado	
14/05/2013	PSD	BA	EDSON PIMENTA	Agricultor	Defesa da aprovação da matéria
14/05/2013	PMDB	RJ	EDUARDO CUNHA,	Economista	FAVORÁVEL a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA
14/05/2013	PSOL	SP	IVAN VALENTE	Matemático e engenheiro.	Contrário a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA
14/05/2013	PT	CE	JOSÉ GUIMARÃES	Advogado	Posicionamento favorável
14/05/2013	PTB	PA	JOSUÉ BENGTON	Pastor evangélico	FAVORÁVEL a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA
14/05/2013	PSDB	BA	JUTAHY JUNIOR	Advogado	FAVORÁVEL a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA
14/05/2013	PSB	SP	MÁRCIO FRANÇA	Advogado	FAVORÁVEL a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA
14/05/2013	PSD	MG	MARCOS MONTES	Médico, professor de medicina, médico do trabalho	FAVORÁVEL a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA

14/05/2013	DEM	PE	MENDONÇA FILHO	Administrador de empresas	
14/05/2013	PDT	RJ	MIRO TEIXEIRA	Advogado	
14/05/2013	PSDB	MT	NILSON LEITÃO	Técnico em contabilidade	Contrário a aprovação da matéria
14/05/2013	DEM	RS	ONYX LORENZONI	Veterinário	Contrário a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA
14/05/2013	PDT	BA	OZIEL OLIVEIRA	Administrador, agricultor	FAVORÁVEL a aprovação da MEDIDA PROVISÓRIA
14/05/2013	DEM	RJ	RODRIGO MAIA	Bancário	Contrário a aprovação da matéria
14/05/2013	DEM	GO	RONALDO CAIADO	Médico, professor e produtor rural	
14/05/2013	PV	MA	SARNEY FILHO	Advogado	
14/05/2013	PSD	MG	ADEMIR CAMILO	Médico, advogado	
14/05/2013	PDT	CE	ANDRÉ FIGUEIREDO	Advogado, economista, empresário	
14/05/2013	PSC	SE	ANDRÉ MOURA	Político	
14/05/2013	PR	RJ	ANTHONY GAROTINHO	Radialista	
14/05/2013	PTB	BA	ANTONIO BRITO	Administrador de empresas	
14/05/2013	PT	SP	ARLINDO CHINAGLIA	Médico	
14/05/2013	PTB	SP	ARNALDO FARIA DE	Contabilista, radialista, professor e advogado	contrário a retirada da pauta

			SA		
14/05/2013	PPS	SP	ARNALDO JARDIM,	Engenheiro civil e professor	
14/05/2013	PSB	RS	BETO ALBUQUERQUE	Advogado	
14/05/2013	PP	SP	BETO MANSUR	Radialista, empresário e engenheiro eletrônico	
14/05/2013	PSDB	SP	CARLOS SAMPAIO	Promotor de justiça.	contrario a votação e as emendas
14/05/2013	PSDB	ES	CESAR COLNAGO	Médico	contrario a votação e as emendas
14/05/2013	PSOL	RJ	CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior	
14/05/2013	PMDB	RJ	EDUARDO CUNHA,	Economista	
14/05/2013	PP	SC	ESPERIDIÃO AMIN,	Administrador, advogado, professor universitário	
14/05/2013	PSB	RJ	GLAUBER BRAGA	Bacharel em direito	
14/05/2013	PSOL	SP	IVAN VALENTE,	Matemático e engenheiro.	
14/05/2013	PT	SP	JOSÉ GENOINO,	Professor	
14/05/2013	PT	CE	JOSÉ GUIMARÃES	Advogado	
14/05/2013	PSB	MG	JÚLIO DELGADO,	Consultor e advogado	
14/05/2013	PSB	SP	MÁRCIO FRANÇA,	Advogado	

14/05/2013	DEM	RS	ONYX LORENZONI	Veterinário	
14/05/2013	PDT	PE	PAULO RUBEM SANTIAGO	Professor de ensino superior	
14/05/2013	PV	SP	ROBERTO DE LUCENA	Conferencista, escritor, pastor evangélico	
14/05/2013	DEM	RJ	RODRIGO MAIA	Bancário	
14/05/2013	DEM	GO	RONALDO CAIADO	Médico, professor e produtor rural	
14/05/2013	PPS	PR	RUBENS BUENO	Professor	
14/05/2013	PPS	PR	SANDRO ALEX	Advogado	
14/05/2013	PV	MA	SARNEY FILHO	Advogado	
14/05/2013	PT	AC	SIBÁ MACHADO	Geógrafo	
14/05/2013	PTB	PE	SILVIO COSTA	Graduação em técnicas agrícolas.	
15/05/2013	PCDO B	BA	ALICE PORTUGAL	Química industrial e farmacêutica bioquímica	
15/05/2013	PTB	SP	ARNALDO FARIA DE SÁ	Contabilista, radialista, professor e advogado	
15/05/2013	PPS	SP	ARNALDO JARDIM,	Engenheiro civil e professor	
15/05/2013	PSOL	RJ	CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior	

15/05/2013	PMN	RJ	DR. CARLOS ALBERTO	Formado em administração	
15/05/2013	PDT	RS	GIOVANI CHERINI	Tecnólogo em cooperativismo	
15/05/2013	PSB	RJ	GLAUBER BRAGA	Bacharel em direito	
15/05/2013	PR	PE	INOCÊNCIO OLIVEIRA	Médico	
15/05/2013	PEN	TO	NILMAR RUIZ	Professora de ensino médio	
15/05/2013	DEM	RJ	RODRIGO MAIA	Bancário	
15/05/2013	PT	AC	SIBÁ MACHADO	Geógrafo	
15/05/2013	PR	RJ	ANTHONY GAROTINHO	Radialista	
15/05/2013	PTB	SP	ARNALDO FARIA DE SÁ	Contabilista, radialista, professor e advogado	
15/05/2013	PP	SP	BETO MANSUR	Radialista, empresário e engenheiro eletrônico	
15/05/2013	PSOL	RJ	CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior	
15/05/2013	PSOL	SP	IVAN VALENTE	Matemático e engenheiro	
15/05/2013	PPS	SP	ROBERTO FREIRE	Advogado	
15/05/2013	PDT	RS	VIEIRA DA CUNHA	Procurador de justiça	

15/05/2013	PV	RJ	ALFREDO SIRKIS	Jornalista	
15/05/2013	PT	SP	ARLINDO CHINAGLIA,	Médico	
15/05/2013	PSOL	RJ	CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior	
15/05/2013	PT	PA	CLÁUDIO PUTY	Economista, eletricitário, professor universitário	
15/05/2013	PSDB	MG	DOMINGOS SÁVIO	Médico veterinário	
15/05/2013	PMDB	RJ	EDUARDO CUNHA,	Economista	
15/05/2013	PSB	MG	JÚLIO DELGADO	Consultor e advogado	
15/05/2013	DEM	MS	MANDETTA	Médico	
15/05/2013	PPS	PR	RUBENS BUENO	Professor	

Fonte: Brasil. Câmara dos Deputados (2013).

PAULO RUBEM SANTIAGO	Professor de ensino superior																C	
ROBERTO DE LUCENA	Conferencista, escritor, pastor evangélico											F						
RODRIGO MAIA	Bancário			F		F												C
RONALDO CAIADO	Médico, professor e produtor rural	F								C				C				
RUBENS BUENO	Professor				F													
SANDRO ALEX	Advogado	F		F														
SARNEY FILHO	Advogado					C												
SIBÁ MACHADO	Geografo																C	
SILVIO COSTA	Graduação em técnicas agrícolas.			F														
ALICE PORTUGAL	Química industrial e farmacêutica bioquímica										F							
ARNALDO	Contabilista, radialista,										F							

FARIA DE SÁ	professor e advogado																
BETO MANSUR	Radialista, empresário e engenheiro eletrônico							F				F					
CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior							F									
IVAN VALENTE	Matemático e engenheiro								F								
ROBERTO FREIRE	Advogado							F									
VIEIRA DA CUNHA	Procurador de justiça								F								
ALFREDO SIRKIS	Jornalista											C					
ARLINDO CHINAGLIA,	Médico											F					
CHICO ALENCAR	Professor de ensino superior											F					
CLÁUDIO PUTY	Economista, eletricitário,											F					

	professor universitário																
DOMINGOS SÁVIO	Médico veterinário																
EDUARDO CUNHA,	Economista										C						
JÚLIO DELGADO	Consultor e advogado										F						
MANDETTA	Médico										F						
RUBENS BUENO	Professor										F						

Fonte: Brasil. Câmara dos Deputados (2013).

C: Contrário e F: favorável