



**ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA
DO ESTADO DO PARÁ**

RELATÓRIO FINAL

COMISSÃO TEMPORÁRIA INTERNA, DE ESTUDO E ACOMPANHAMENTO, PARA AVALIAR O TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO PARÁ



REQUERIMENTO 381/2022
Deputado Bordalo – PT

Assembleia Legislativa do Estado do Pará – ALEPA
Rua do Aveiro, Praça Dom Pedro II, 130 - Cidade Velha, Belém - PA, 66020-240

BELÉM JAN/2023

COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO TEMPORÁRIA INTERNA, DE ESTUDO E ACOMPANHAMENTO

PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO PARÁ



Chicão MDB

PRESIDENTE



Deputado Orlando Lobato (PSD)

RELATOR



Deputado Carlos Bordalo (PT)

MEMBROS TITULARES

Deputado Orlando Lobato (PSD) – Presidente
Deputado Carlos Bordalo (PT) – Relator
Deputado Martinho Carmona (MDB) – Membro titular
Deputado Gustavo Seffer (PSB) – Membro titular
Deputado Alex Santiago (PP) – Membro titular
Deputada Ana Cunha (PSDB) – Membro titular
Deputada Cilene Couto (PSDB) – Membro titular
Deputado Fábio Figueiras (PSB) – Membro titular
Deputado Fábio Figueiras (PSB) – Membro titular

MEMBROS SUPLENTE

Deputado Wanderlam Quaresma (MDB) – Suplente
Deputado Luth Rebelo (PP) – Suplente
Deputada Dra. Heloísa Magalhães (PSDB) – Suplente

COORDENAÇÃO DA RELATORIA

Shirle Rosângela Meira de Miranda

EQUIPE DE RELATORIA

Filippe Burlamaqui Bastos
Yasmin Siqueira Martins

EQUIPE TÉCNICA

Adriana Patricia Silva de Oliveira
Alberto José Gonçalves Ferreira
Antônio Sávio Vala de Lima
Marcelo Paes Correia

EQUIPE DE COMUNICAÇÃO

Lilian Campelo
Sarah Souza
Thais Peniche

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO | 04

CAPÍTULO I – Instalação da Comissão Temporária Interna, de Estudo e Acompanhamento, para avaliar o transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará | 05

1.1 Da Constituição e Formação | 07

1.2 Objetivos | 08

1.2.1 Geral | 08

1.2.2 Específicos | 08

1.3 Plano de Trabalho | 09

CAPÍTULO II – Transporte hidroviário de passageiros no Estado do Pará | 11

2.2 Breve panorama sobre o transporte fluvial no Estado do Pará | 12

2.2.1 Linhas Estaduais do transporte fluvial de passageiros do Pará | 13

2.2.2 Transporte de travessia | 15

2.2.3 Terminais hidroviários | 16

CAPÍTULO III – Oitivas Coletivas e Documentos Analisados | 18

3.1 Contextualização | 20

3.2 Do naufrágio na Ilha de Cotijuba às conclusões do inquérito policial | 23

3.3 Transporte coletivo clandestino de passageiros no Estado do Pará | 26

3.4 Das Competências dos órgãos governamentais | 32

3.5 O sistema de transporte fluvial de passageiros: perspectiva dos usuários e da sociedade civil organizada | 41

3.6 O Ministério Público do Estado e as contribuições do GT Navegação | 43

3.7 Empresas de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros | 47

3.8 Investimentos Públicos: construção, adequação, reforma de Terminais Hidroviários no Estado do Pará | 50

CAPÍTULO IV – Das conclusões | 51

4.1 Análise Geral das Informações | 52

4.2 Síntese das propostas - Recomendações | 53

4.3 Considerações finais | 58

5. Referências | 60

APRESENTAÇÃO

A questão do transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará, teve grande repercussão nos diferentes veículos de comunicação, em nível regional e nacional, nos últimos meses do ano de 2022, não somente, pela sua relevância social para o povo amazônida, mas por se tratar de um direito à dignidade humana, que de forma recorrente, vem sendo violado. Vejamos como foi noticiado, por alguns veículos de comunicação, o naufrágio de uma embarcação clandestina que resultou em inúmeras vítimas fatais em nosso estado.



[“Naufrágio marajoara: Entenda esta tragédia anunciada”](#)

Notícia Marajó. Publicado em 08.09.2022



[“Naufrágio de embarcação clandestina deixa pelo menos 19 mortos no Pará. Buscas prosseguem”](#)

Rede Brasil Atual. Publicado em 10.09.2022



[“Naufrágio no Pará: população isolada no Marajó sofre com transporte fluvial precário e recorre a embarcações clandestinas; entenda”](#)

G1. Publicado em 11.09. 2022



[“Sobe para 22 os mortos em naufrágio de lancha no Pará”](#)

Correio Braziliense. Publicado em 11.09.2022



[“Naufrágio no Pará expõe negligência na Amazônia”](#)

Amazônia. Publicado em 12.09.2022



[“Exclusivo: BT Exclusivo: Sistema clandestino de transporte fluvial funcionando na Ilha do Marajó”](#)

Belém Trânsito. Publicado em 30.09.2022

O acidente, com a embarcação Dona Lourdes II, no dia 08 de setembro de 2022 na Ilha de Cotijuba, nas proximidades de Belém-Pa, que resultou em 23 vítimas fatais, é o exemplo mais recente dos graves problemas da navegação no estado, cuja viagem, em sua integralidade, era clandestina, desde o porto de onde a embarcação partiu, em Cachoeira do Arari, no Marajó, a própria embarcação e o porto para onde os passageiros se dirigiam, em Belém, isto, é, toda a operação ocorria fora da lei. Inclusive, a proprietária da embarcação, já vinha sendo investigada por trabalhar com embarcações clandestinas e operações ilegais de transporte fluvial de passageiros na região do Marajó.

Duas outras embarcações de propriedade dessa mesma família, já haviam sido apreendidas pela Marinha do Brasil. Destaca-se ainda que todas as notificações e autuações foram feitas pela Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Pará (Arcon) e da Capitania dos Portos. Todavia, apesar das embarcações ilegais apreendidas e das multas aplicadas, a empresa permaneceu realizando operações ilegais de transporte de passageiros, o que revela a vulnerabilidade do

sistema de fiscalização e segurança do transporte de passageiros no Estado do Pará.

Paradoxalmente, a essa aparente falta de importância dada a esse meio de transporte, ele, ainda hoje, é o mais utilizado e é o mais importante meio de locomoção, tanto para o transporte de cargas quanto de passageiros na Amazônia, sendo esse, o principal meio de deslocamento de inúmeras comunidades tradicionais, responsável, portanto, pela sobrevivência de milhares de ribeirinhos.

A maioria dos municípios e das comunidades da Amazônia brasileira, são verdadeiras “ilhas” onde as malhas rodoviárias e ferroviárias praticamente inexistem como, por exemplo, é o caso do Arquipélago do Marajó. Segundo a Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará (Arcon-Pa), cerca de 2 mil passageiros fazem viagens entre Belém e o Marajó, diariamente, em barcos regulares. Embarcações essas, que de acordo com as frequentes reclamações dos usuários, estão sempre muito cheias, apresentam pane contumazmente, além de suspenderem viagens regulares, de forma corriqueira. Soma-se a isso a ausência de condições mínimas para atracação e permanência de embarcações nestas comunidades, tanto as mais próximas quanto as mais afastadas da capital.

Com todos esses problemas nas embarcações regulares, é “normal” e ou “comum” que os usuários do transporte fluvial recorram aos barcos clandestinos para conseguir chegar ao destino, apesar da precariedade, ainda maior, dessas embarcações. Nesse contexto, realizar estudos, discutir e buscar formas de aperfeiçoar a legislação referente à segurança da navegação, as condições necessárias para melhorar a qualidade da prestação de serviços e a sensibilização de usuários e prestadores de serviço de transporte fluvial sobre os direitos e deveres envolvidos, nesse meio de locomoção, é uma necessidade premente, sendo esses, os motivos que justificaram a instalação da presente Comissão.

Por meio deste estudo, queremos oferecer ao executivo, ao Ministério Público, ao Tribunal de Justiça, às Prefeituras às Prefeituras e as operadoras do transporte fluvial, um produto que contribua para o planejamento de ações e investimentos que busquem a melhoria do transporte fluvial de passageiros no do Estado do Pará. Pretende-se assim, indicar possíveis caminhos, inovações, buscando alcançar um patamar civilizatório mais avançado para milhares de paraenses e de outras paragens do Brasil e do mundo que visitam o nosso estado, com segurança e conforto.

Os resultados obtidos com esse estudo, apontam entre outras - que serão aprofundadas nas seções seguintes deste relatório final - a urgência de intensificar as operações de fiscalização para combater a circulação de transporte fluvial de passageiros, de forma clandestina nos rios do Estado do Pará, nas viagens interestaduais, intermunicipais e intramunicipais.

Os problemas de ausência de acessibilidade, segurança e conforto, precisam ser enfrentados com maior atenção e prioridade, por meio de medidas de incentivo à melhoria de infraestrutura e serviços, pois um sistema de transporte eficiente deve ser capaz de assegurar a mobilidade e a facilidade de acesso por meio da disponibilidade de sistemas operacionais e de infraestrutura adequados à circulação de bens e pessoas.

Outro fator importante apontado nos estudos foi a necessidade de criação de um marco regulatório para o transporte fluvial de passageiros, garantindo dessa forma um ordenamento da rotina e a modernização da legislação. Conclui-se com esse estudo que um dos grandes desafios das instituições públicas, é garantir a qualidade do transporte fluvial, prezando pela acessibilidade, pelo interesse público e pela sustentabilidade ambiental. Por fim, é necessário para tanto, enfrentar com seriedade, as limitações legislativas/jurídicas e, limitações estruturais e de pessoal dos órgãos responsáveis pelas licenças e fiscalização de portos e embarcações.



ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA
DO ESTADO DO PARÁ

CAPITULO I



Foto: Divulgação O Liberal

**INSTALAÇÃO DA COMISSÃO TEMPORÁRIA
INTERNA, DE ESTUDO E ACOMPANHAMENTO,
PARA AVALIAR O TRANSPORTE FLUVIAL DE
PASSAGEIROS NO ESTADO DO PARÁ**

1.1 DA CONSTITUIÇÃO E FORMAÇÃO DA COMISSÃO TEMPORÁRIA, INTERNA DE ESTUDOS E ACOMPANHAMENTO

Originária do Requerimento nº 381, de 2022, de autoria do Deputado Carlos Bordalo (PT), nos termos do que estabelece o Art. 101, da Constituição Estadual c/c os arts 36 e art. 40 e demais dispositivos do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado do Pará, foi instalada a Comissão Temporária Interna de Estudos, para que no prazo de 120 dias (prorrogável pelo mesmo período, se necessário, nos termos da legislação e jurisprudência em vigor) para realizar estudos sobre a qualidade, a segurança, a fiscalização do transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará e sobre os problemas envolvendo embarcações clandestinas e sucateadas que trafegam nos rios paraenses e que colocam em risco, diariamente, a vida de centenas de pessoas.

Cumprida as regras regimentais pelas lideranças partidárias, a Comissão foi composta por oito membros titulares e três suplentes, nomeados pelo Ato da Presidência da Assembleia Legislativa do Estado do Pará Nº 06/2022, publicado no Diário Oficial ANO XXXVII – Nº 2296, de 05 a 09 de dezembro de 2022, ficando da seguinte forma, sua composição: como membros titulares, os deputados Carlos Bordalo – PT (membro nato); Orlando Lobato – PSD; Martinho Carmona – MDB; Gustavo Seffer – PSB; Deputado Alex Santiago – PP; Deputada Ana Cunha – PSDB; Deputada Cilene Couto – PSDB e Deputado Fábio Figueiras – PSB. Como suplentes, os Deputados Wanderlam Quaresma – MDB; Luth Rebelo – PP e Dra. Heloísa Magalhães - PSDB.

O Deputado requerente fundamentou o pedido de instalação da Comissão, ressaltando a gravidade do episódio ocorrido em 08 de setembro de 2022, em que uma embarcação, até então, supostamente clandestina, que saiu do município de Cachoeira do Arari, no arquipélago de Marajó, com destino à capital, naufragou em frente à Ilha de Cotijuba em Belém. A embarcação de nome Dona Lourdes II, segundo denúncias, fazia transporte intermunicipal irregular de passageiros e não tinha lista de pessoas embarcadas. A estimativa era que quase 90 pessoas estavam a bordo da lancha, 23 corpos foram encontrados, incluindo mulheres, crianças e idosos.

Um Inquérito Policial foi instaurado pela Delegacia de Polícia Fluvial, para investigar o naufrágio da lancha Dona Lourdes II. Esse trágico e lamentável “acidente” destacou o Deputado proponente do Requerimento, demonstrava mais mais uma vez, o grave problema enfrentado nos rios do Estado do Pará, cuja navegação fluvial é uma parte essencial na vida das pessoas, mas que, infelizmente, o transporte irregular, clandestino de passageiros, vem crescendo de forma perigosa e na mesma proporção cresce o número de pessoas que perdem suas vidas nessas embarcações precárias e sucateadas.

Os problemas, no entanto, não são exclusividade das embarcações clandestinas, não. Segundo a Marinha do Brasil, somente até o mês de setembro de 2022, já haviam sido feitos 60 registros de problemas com embarcações, assim distribuídos: naufrágios (24); acidentes com pessoas em geral a bordo (4); encalhes (7); incêndios (4); deriva da embarcação (4); albaroamento (11); colisão (1) e quedas de pessoas na água (5).

Na mesma semana do naufrágio da lancha Dona Lourdes II, uma pane na lancha da empresa Rodofluvial Banav, empresa de navegação que também faz transporte de pessoas ao Marajó, assustou passageiros que tiveram que ser transferidos para um navio em movimento na Baía do Marajó. Na semana anterior ao naufrágio da lancha Dona Lourdes II, o motor de outra embarcação, Lívia Marília, da empresa Arapari, pegou fogo, causando pânico entre passageiros, obrigando-os a desembarcarem às pressas.

O Autor destacou ainda que são recorrentes as denúncias acerca da péssima qualidade do transporte fluvial de passageiros nos rios paraenses, como por exemplo, superlotação das embarcações, filas intermináveis, falta de acesso para as pessoas com deficiência, falta de segurança que culmina com frequentes assaltos, panes nas embarcações, falta de fiscalização, entre tantos outros problemas. A navegação fluvial é uma necessidade básica para as populações do interior do Estado e respeitar a relação das pessoas com os rios na Amazônia e no Pará, representa o reconhecimento da cidadania, isto é, o direito de ter acesso a um sistema de transporte de qualidade, ágil, seguro e equânime, afirmou o proponente do Requerimento, Deputado Bordalo.

Foram esses, portanto, os motivos que justificaram a criação da COMISSÃO TEMPORÁRIA INTERNA, DE ESTUDO E ACOMPANHAMENTO, PARA AVALIAR O TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO PARÁ. Nessa perspectiva, pensar soluções para melhorar a qualidade e a segurança da navegação é fundamental por se tratar de fatores imprescindíveis para o desenvolvimento amazônico e, por conseguinte, do país, considerando sua relevância estratégica.

1.2 DOS OBJETIVOS

1.2.1 GERAL

Compreender as condições operacionais em que o serviço de transporte fluvial de passageiros é prestado no Estado do Pará, propor recomendações de natureza legislativa, administrativa e social decorrentes dos estudos e encaminhar denúncias no âmbito administrativo e criminal às autoridades competentes a partir dos fatos com que se depreende durante o desenvolvimento de suas atividades.

1.2.2 ESPECÍFICOS

1. Compreender como operam as empresas de transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará, se estão sujeitas a uma fiscalização eficaz no que tange a segurança da navegação em seus aspectos construtivos e operacionais, bem como se cumprem suas obrigações com órgãos reguladores do Estado e/ou dos municípios no que diz respeito ao recolhimento de impostos e taxas, respeito aos direitos dos usuários e especial aos benefícios sociais garantidos em lei;

2. Compreender as condições estruturais para o exercício do poder de polícia da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará, em especial, sua capacidade operacional para realizar a fiscalização da operação de transporte fluvial de passageiros no âmbito do Estado do Pará;

3. Compreender as condições estruturais para o exercício do poder de polícia da Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR, em especial, sua capacidade operacional para realizar a fiscalização da Segurança da Navegação Interior na Amazônia Oriental, notadamente no Estado do Pará;

4. Compreender as condições estruturais do policiamento ostensivo da polícia Militar do Pará, sua capacidade operacional e de efetivo, para realizar o combate a pirataria contra embarcações de transporte de passageiros no Estado do Pará;

5. Compreender as dificuldades vivenciadas pela população usuária do transporte fluvial em especial nas linhas que comunicam a Região Metropolitana de Belém com os municípios das regiões

de Integração do Marajó, Tocantins e Baixo Amazonas e que comunicam a Região Metropolitana de Santarém com os municípios das regiões de integração do Baixo Amazonas e Tapajós;

6. Compreender especificamente as necessidades, exclusões e violações de direitos sofridos por pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com deficiência, população LGBTQIA+ e outros grupos vulneráveis não relacionados;

7. Monitorar o andamento das investigações criminais decorrentes do evento do dia 08 de setembro de 2022.

1.3 PLANO DE TRABALHO

A Comissão foi instalada no dia 22 de novembro de 2022, em reunião no Plenário da Assembleia Legislativa, ocasião em que foi eleito o presidente, o Deputado Orlando Lobato (PSD), o qual indicou como Relator, o Deputado Carlos Bordalo (PT), autor do Requerimento.

Para atingir os objetivos propostos, foram utilizados diferentes instrumentos metodológicos consubstanciados na legislação como oitivas, para ouvir representantes de órgãos públicos, operadores do transporte fluvial de passageiros e da sociedade civil que são usuários do transporte fluvial. Foram solicitadas informações, via ofício, à Agência de Regulação e Controle de Recursos Públicos, relacionadas às obrigações legais, cadastro dos operadores do transporte fluvial entre outras. Durante as Oitivas, o Relator solicitou os seguintes documentos:

- a. Da Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ – relatório executivo com resultado de pesquisa realizada pela Universidade Federal do Pará com a caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros e cargas na região Amazônica;
- b. Da Polícia Civil – Cópia do Inquérito Policial que instigou as circunstâncias do naufrágio da embarcação Dona Lourdes II ;
- c. Do Ministério Público Estadual – Cópia do Plano Integrado e Regionalizado do Transporte Fluvial de Passageiros das Regiões Metropolitana de Belém I, Marajó, Tocantins e Baixo Amazonas;
- d. Da Companhia de Portos e hidrovias do Estado do Pará – Documento com o levantamento dos principais portos públicos e privados no Estado do Pará e relatório de gestão do ano de 2002;
- e. Da Agência de Regulação e Controle de Serviços – Documentos com resposta aos questionamentos feitos pela presente Comissão Temporária Interna, de Estudo e Acompanhamento, para avaliar o transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará;
- f. Do Movimento Acorda Marajó – Fora entregue ainda à Comissão, cópia da Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado do Pará, Promotoria de Salvaterra, em desfavor do Município de Salvaterra-Pa;
- g. Da Defensoria Pública do Estado do Pará – Foram realizadas pesquisas e análises de trabalhos acadêmicos, realizados por cientistas que atuam na área, além de consultas a matérias jornalísticas publicadas em sites sobre o assunto. Instrumentos esses, devidamente necessários, para subsidiar a elaboração do presente relatório consubstanciado no artigo 76, inciso III, do Regimento Interno da ALEPA.

Art. 76. Para elucidação de qualquer matéria sujeita ao seu estudo, as Comissões poderão:

III - solicitar a audiência ou colaboração de órgãos da administração direta e indireta do Estado, da União e dos Municípios, de entidades privadas e pessoas capacitadas.

Nesse diapasão, foram realizadas seis Oitivas Coletivas, de forma semi presencial, para oportunizar a participação do maior número de interessados na questão, especialmente da sociedade civil. A Defensoria Pública do Estado do Pará, o Ministério Público e a Procuradoria Geral do Estado, foram convidados (as) a se fazerem presentes em todas as Oitivas e a disponibilizarem informações, documentos, que pudessem contribuir com os estudos realizados pela Comissão. Sendo facultado ainda, a ambos os órgãos, durante as Oitivas, interromper o convidado, sempre que julgasse necessário, para fazer questionamentos e ou esclarecimentos sobre assunto em debate, além de poder participar dos desdobramentos dos trabalhos da Comissão.





ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA
DO ESTADO DO PARÁ

CAPITULO II



Foto: Divulgação/Prefeitura de Belém

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO PARÁ

2.2 BREVE PANORAMA DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS NO PARÁ

O transporte hidroviário é o principal meio de locomoção na Região Norte do Brasil. A maioria das grandes cidades são alimentadas por rios, sendo que a malha hidroviária é superior a 16 mil quilômetros. “No Estado do Pará, são transportados, anualmente, 5 milhões de passageiros. Dos seus 144 municípios, 115 têm acesso fluvial e mais da metade dependem, exclusivamente, dessa via para seu desenvolvimento econômico e social” (RELATÓRIO CPH, 2022).

No contexto amazônico, o transporte aquaviário possui uma relevância histórico cultural enorme. Utilizado desde antes da colonização portuguesa até os dias atuais, este modal representa mais do que um meio de transporte para a população tradicional, representa um modo de vida. (SOARES, 2022).

Apesar disso, o transporte fluvial de cargas e passageiros mistos nos rios da Amazônia ainda apresenta desestruturação e precariedade. Importante estudo realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em parceria com a Universidade Federal do Pará (UFPA), com o objetivo de caracterizar a demanda de passageiros e misto no transporte fluvial da Região Amazônica, identificando as linhas e o fluxo de transporte, e a oferta do transporte, bem como a frota de embarcações, a caracterização e a avaliação dos terminais hidroviários nos Estados do Amazonas, Pará, Amapá e Rondônia, aponta uma realidade muito distante da ideal. O levantamento traz um diagnóstico do transporte fluvial nas rotas estaduais do Amazonas e ligações interestaduais.

O estudo foi realizado entre os anos de 2015 e 2017. As duas primeiras etapas compreendem dados sobre as linhas de transporte, a quantidade e as características das embarcações e dos terminais hidroviários. **São, portanto, o resultado desse estudo, extraídos do Relatório Executivo, publicado no site da ANTAQ, em fevereiro de 2018, que serão analisados na presente seção, onde faremos um recorte dos dados acerca da realidade do transporte longitudinal e de travessia no Estado do Pará.**

Com base nos resultados dessa pesquisa, há três tipos de transporte fluvial de passageiros e misto, na Amazônia, são eles: **1) Linhas de Transporte Longitudinal de Passageiros Estaduais: são as linhas que trafegam entre os municípios e localidades de uma mesma Unidade da Federação; 2) Linhas de Transporte Longitudinal de Passageiros Interestaduais: são aquelas que trafegam entre municípios e localidades de duas ou mais Unidades da Federação e 3) Linhas de Travessia: a navegação realizada transversalmente aos cursos dos rios e canais; entre 2 pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 milhas náuticas; entre 2 pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água (artigo 2º, inciso XIV, da Lei nº 9.432/ 1997). Grifo nosso (RELATÓRIO EXECUTIVO - ANTAQ, 2017).**

Os estudos apontaram que, 9,8 milhões de passageiros utilizaram o modal hidroviário na Amazônia, e que os usuários desses transportes, em sua maioria, 58%, são pessoas jovens, com idade entre 18 e 40 anos, sendo que 54%, possui níveis de escolaridade fundamental, médio completo e incompleto e renda familiar mensal média de R\$ 1.675,00.

Foram pesquisados 196 instalações (terminais hidroviários) que atendiam ao serviço de transporte fluvial estadual de passageiros e misto. Desses terminais, 129 (66%) estão localizados no

Estado do Pará e distribuídos em 42 municípios. Do total, 12% também atendiam embarcações do transporte interestadual e 5% atendiam embarcações do transporte de travessia.

O Estado do Pará também se sobressaiu no que se refere a oferta de transporte longitudinal global (estadual e interestadual) de passageiros, concentrando 58,5% das embarcações, seguido pelo Estado do Amazonas (38,1%).

Constatou-se que, no Estado do Pará, também está concentrado o maior número de assentos, ou seja, 62,7% dos assentos ofertados pelo conjunto de embarcações estaduais e interestaduais e 55% das linhas de transporte longitudinal ofertadas, de acordo com a estimativa de 2017.

Vejam os dados mais detidamente, a partir de agora, com base nas informações contidas no Relatório Executivo da ANTAQ, como está estruturado as Linhas Estaduais do Pará:

2.2.1 LINHAS ESTADUAIS DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS DO PARÁ

É importante ressaltar, primeiramente, que a regulação do transporte hidroviário estadual é de competência de cada Unidade da Federação. No Pará, a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA) é o órgão que autoriza, normatiza e fiscaliza a prestação de serviços de transporte estadual. Nesse contexto, conforme já mencionado, foram pesquisados 129 terminais de embarque e desembarque de passageiros em todo o Estado do Pará. Foram identificados 78 linhas (ou 161 trechos) estaduais de navegação fluvial e 247 embarcações em operação cuja estimativa, em 2017, era de uma movimentação total de 4,0 milhões de passageiros no estado do Pará.

Esses trechos, de acordo com os pesquisadores, é que conectam a capital Belém e os demais municípios do estado. Além da capital, o estudo aponta que outros municípios também exercem grande influência no fluxo estadual de passageiros, como por exemplo, Santarém e Almeirim.

A extensão média percorrida pelas embarcações no Pará, de 159 km é menor do que a extensão média do estado do Amazonas. Com base no levantamento de campo, estima-se que a movimentação anual de passageiros em percursos estaduais seja de 4,0 milhões em 2017, sendo a linha Icoaraci (PA) – Camará (PA), de 70 km de extensão, na região metropolitana de Belém, a de maior concentração de passageiros, cerca de com 239 mil passageiros (Tabela 22). A estimativa da taxa média de ocupação das embarcações foi de 38,9% e tarifa média de R\$ 76,00. (RELATÓRIO EXECUTIVO, 2017).

A extensão média percorrida pelas embarcações no Pará, de 159 km é menor do que a extensão média do estado do Amazonas. Com base no levantamento de campo, estima-se que a movimentação anual de passageiros em percursos estaduais seja de 4,0 milhões em 2017, sendo a linha Icoaraci (PA) – Camará (PA), de 70 km de extensão, na região metropolitana de Belém, a de maior concentração de passageiros, cerca de com 239 mil passageiros (Tabela 22). A estimativa da taxa média de ocupação das embarcações foi de 38,9 % e tarifa média de R\$ 76,00. (RELATÓRIO EXECUTIVO, 2017)

Tabela 1 – Estimativa de movimentação anual de passageiros dos principais trechos/linhas estaduais – Pará, 2017.

Linha/trecho		Distância (Km ²)	Movimento de passageiros (2 sentidos)		Taxa de ocupação média de passageiros	Tarifa média (R\$)
			Mês	Ano		
Belém (Pa)	Cametá (Pa)	85	50.348	604.176	57,3	35,00
Belém (Pa)	Breves (Pa)	205	20.048	240.576	27,7	94,00
Icoaraci (Pa)	Cametá (Pa)	70	9.920	239.040	14,1	16,43
Santarém (Pa)	Óbidos	120	17.312	207.744	54,2	30,00
Belém (Pa)	Ponta de Pedras	62	12.966	155.592	34,0	24,20
Belém (Pa)	Portel (Pa)	120	9.996	119.952	32,6	25,00
Belém (Pa)	Portel (Pa)	285	9.176	110.112	43,4	93,00
Belém (Pa)	São Sebastião da Boa Vista (Pa)	135	8.600	103.200	49,9	35,00
Santarém (Pa)	Alenquer (Pa)	93	8.088	97.056	52,2	31,00
Belém (Pa)	Muaná (Pa)	98	7.238	86.856	31,1	35,00
Outros trechos/linhas		240	168.708	2.024.496	41,4	62,31
Total/média:		232	332.400	3.988.800	41,3	60,49

Fonte: UFPA, 2017

As 247 embarcações em operação identificadas nos 129 terminais pesquisados possuíam em média 12 anos de idade. Trata-se de embarcações com capacidade média para 133 passageiros, comprimento de cerca de 26 metros, boca de 6 metros e calado de aproximadamente 1 metro.

A linha Belém (PA) – Portel (PA) apresenta 285 km de extensão e foi a linha com a maior estimativa de tonelage de carga e passageiros transportados em 2017: 230 mil toneladas de cargas e 110 mil passageiros. Seis embarcações mistas operavam nessa linha. Já a linha Belém (PA) – Breves (PA) movimentou cerca de 174 mil toneladas de carga, concomitantemente ao transporte de 240 mil passageiros. Sete embarcações operavam nessa linha. (RELATÓRIO EXECUTIVO, 2017)

Ao analisarem as informações das linhas de navegação, praticadas por cada embarcação, os pesquisadores constataram que cerca de 90% dessas embarcações operavam em linhas com distância inferior a 200 km e que 37% das embarcações (92 embarcações do estado) possuíam poltronas para os passageiros. No que se refere ao número de trabalhadores mobilizados, o transporte estadual de passageiros, ocupava de forma direta, 1.473 pessoas entre tripulantes e funcionários de limpeza em suas embarcações. Os pesquisadores chamam a atenção para o fato de que entre 4 estados pesquisados, o Pará foi o que apresentou o maior número absoluto de pessoas ocupadas na

prestação desse serviço.

Um dado relevante e ao mesmo tempo preocupante demonstrado pela pesquisa diz respeito à salvaguarda dos passageiros e tripulantes em número insuficiente, ou seja, nem todas as embarcações possuíam coletes salva-vidas ou boias em quantidades adequadas para todos a bordo.

No momento do levantamento, 15% das embarcações estaduais pesquisadas apresentavam uma quantidade de coletes e boias menor do que a capacidade de passageiros e tripulantes da embarcação, sugerindo que a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA) deve atuar fiscalizando as empresas e as embarcações que prestam os serviços de transporte estadual de passageiros longitudinal e misto. (RELATÓRIO EXECUTIVO, 2017).

Tabela 02 – Caracterização das embarcações que operavam nas linhas estaduais do Pará – ambientes das embarcações, 2017

Atributo	Nenhum	%	Apenas 1	%	2 ou mais	%	Total Embarcações
Bar	109	44,0%	134	54,0%	4	1,0%	247
Cozinha	64	26,0%	183	74,0%	0	0,0%	247
Porão	45	18,0%	61	25,0%	141	5,7%	247
Escada de acesso interno	73	30%	68	28,0%	106	43,0%	247
Convés	8		134	54,0%	113	46,0%	247

Fonte: UFPA/2017

Como é possível observar na tabela acima, aproximadamente 44% das embarcações não possuíam bar, percentual superior ao encontrado nas embarcações amazonenses (25%). Quanto a essa questão, os pesquisadores da Universidade Federal do Pará (UFPA), fazem uma ressalva ao fato de que as embarcações no Estado do Pará, percorrem uma distância média (159 km) três vezes menor do que a distância média percorrida pelas embarcações amazonenses (540 km), podendo ser este o motivo para a ausência dessa comodidade em maior proporção quando comparado as embarcações do estado vizinho, avalia os pesquisadores. É importante destacar ainda nos dados apresentados, o fato de 30% das embarcações não possuírem escada de acesso interno o que inviabiliza o acesso apropriado e seguro dos passageiros em total dissonância com as obrigações legais.

No que se refere à sustentabilidade das operações das embarcações que atuavam no transporte estadual de passageiros no Pará, constatou-se a ausência de pontos de recepção de resíduos adequados ao longo do trajeto (96%) e a destinação inadequada dos resíduos recicláveis (95%) e de óleo de cozinha (97%).

2.2.2 TRANSPORTE DE TRAVESSIA

Quanto ao transporte de travessia é importante registrar, preliminarmente, que somente as linhas de travessia que à época eram atendidas pelos terminais do sistema de transporte longitudinal de passageiros e misto, foram objeto de análise do presente estudo conforme esclarecido no

relatório executivo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). As demais linhas de transporte de travessia da Região Amazônica, não.

Antes de iniciar a análise dos dados obtidos com a pesquisa, fora apresentado a definição do que é transporte de travessia com base no artigo 2º, inciso XIV, da Lei nº 9.432/ 1997, como segue: aquele realizado “a) transversalmente aos cursos dos rios e canais; b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas; d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água” (BRASÍLIA, 1997). Em todo o Estado do Pará, há 05 linhas em operação desse tipo de transporte e 40 embarcações, cuja estimativa de movimentação anual de passageiros é de 2.857.99 e a taxa de ocupação média de passageiros era de 40.

Quanto à presença de itens de segurança, os dados revelam que nenhuma embarcação possuía coletes salva-vidas e boias em quantidade suficiente para todos os passageiros e tripulantes. A ANTAQ se comprometeu, na ocasião, a envidar todos esforços possíveis, em conjunto com os Governos Estaduais, no sentido de fiscalizar o transporte de travessia.

2.2.3 TERMINAIS HIDROVIÁRIOS

De acordo com a Lei nº 10.233/2001, é de competência da ANTAQ a regulação da exploração da infraestrutura portuária no Brasil (BRASÍLIA, 2001). Ao iniciar a apresentação dos dados sobre os terminais hidroviários, o relatório executivo da ANTAQ traz, inicialmente, a seguinte definição sobre terminal:

“O terminal é a parte do sistema de transporte onde se realiza a integração entre dois ou mais modos de transporte ou entre dois veículos do mesmo modal. Como elemento de conexão, o terminal deve oferecer uma infraestrutura e arranjos mínimos que possibilitem a transferência entre os modos de transporte de forma eficiente, segura e confortável. (RELATÓRIO EXECUTIVO)”

Foram pesquisados 196 terminais hidroviários que atendiam ao serviço de transporte fluvial estadual de passageiros e misto, com o estado do Pará, concentrando 129 terminais hidroviários (66%), distribuídos em 42 municípios/localidades. O município com o maior número de terminais hidroviários foi Belém, com 39 terminais hidroviários.

Desse total de terminais pesquisados, 12% também atendiam embarcações do transporte interestadual e 5% atendiam embarcações do transporte de travessia, sendo que 91 terminais (46%) estavam sob gestão municipal.

Tabela 3 – Principais terminais hidroviários em relação ao número de embarcações atendidas nas linhas estaduais – Pará, 2017

Nome do terminal/ Porto	Município / Localidade	Nº de linhas	
Nome do terminal/ Porto, Porto da Praça Tiradentes	Santarém	13	37
Beira Rio	Santarém	9	14
Mercadão 2000	Santarém	14	14
Rodofluvial Belém	Belém	1	13
Porto de Curuá	Curuá	2	9
Terminal Hidroviário de Camará	Salvaterra	2	9
Porto de Trombetas	Porto Trombetas Oriximiná	3	8
Trapiche Municipal de Limoeiro do Ajuru	Limoeiro do Ajuru	3	8

Fonte: UFPA

O resultado dessa pesquisa revelou o seguinte cenário:

1. Com exceção apenas do Terminal Hidroviário do Estado do Pará, as instalações relativas à acessibilidade externa dos terminais são precárias, com ausência, em mais de 70% dos casos, de área específica para ponto de ônibus, parada de táxi ou mesmo de linhas de ônibus que servem o terminal;

2. A acessibilidade da infraestrutura dos terminais às embarcações é crítica, concluíram os estudos;

3. A avaliação geral das instalações foi considerada ruim, visto que o Índice Geral de Qualidade (IGQ) dos terminais hidroviários de passageiros calculado foi de 0,17. O IGQ varia de 0 a 1;

4. O que se observa em âmbito geral, nas embarcações, é que existe uma alta precariedade na prestação de serviços no Estado do Pará.

Nesse mesmo diapasão, estudos realizados pelo GT Navegação, do Centro de Apoio Operacional Cível, Processual e do Cidadão (CAOCPC), sob a coordenação da Promotora de Justiça Ingrid Maria Balieiro Queiroz - que será objeto de análise mais detalhada, mais adiante, em uma seção específica deste relatório - identificou os seguintes problemas no transporte fluvial de passageiros nas Regiões Metropolitana de Belém I, Marajó, Tocantins e Baixo Amazonas:

1. Falta de regularização das empresas prestadoras de serviço;

2. Deficiência da fiscalização sanitária e alimentícia nas embarcações agravando a poluição dos recursos hídricos;

3. Deficiência na fiscalização, in loco, dos terminais hidroviários (Santarém, Belém e outros).

Ações criminosas relacionadas ao transporte de passageiros (tráfico de drogas, de armas, prostituição infantil, roubo, entre outras);

4. Ações criminosas relacionadas ao transporte de passageiros (tráfico de drogas, de armas,

prostituição infantil, roubo, entre outras);

5. Deficiência na divulgação de informações das normas de segurança do transporte de passageiros;

6. Falta de estrutura mínima para venda dos bilhetes;

7. Falta de terminais hidroviários para atender os usuários;

8. Deficiência de normas sanitárias para embarcações regionais;

9. Ausência de processo licitatório para o funcionamento das linhas fluviais;

Os resultados obtidos nesses estudos são de extrema relevância, pois demonstram os principais problemas tanto relacionados com as condições dos terminais hidroviários do nosso Estado, como das embarcações e do modal hidroviário de um modo geral. Aponta o que é urgente a ser implementado em termos de políticas públicas. Da mesma forma, os dados, contribuem com o trabalho de pesquisadores e universidades interessadas em aprofundar e desenvolver soluções para o setor de transporte fluvial de passageiros e misto, que possam melhorar a qualidade do transporte fluvial no Estado do Pará e a qualidade de vida dos usuários.



ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA
DO ESTADO DO PARÁ

CAPITULO III



Foto 05: AID Alepa

**DO RESULTADO DAS OITIVAS COLETIVAS
(SEMIPRESENCIAL) E DOS DOCUMENTOS
ANALISADOS ACERCA DO TRANSPORTE
HIDROVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO
ESTADO DO PARÁ**

3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO



Foto 06: AID ALEPA

Foram realizadas seis Oitivas Coletivas entre os meses de dezembro de 2022 (01.12) a janeiro de 2023 (17.01.2023) com representantes de órgãos públicos, empresas operadoras do transporte fluvial, associações, sindicatos e outras entidades da sociedade civil, envolvidas com a temática, além de usuários do transporte fluvial de passageiros do Estado do Pará. Neste capítulo, apresentaremos, inicialmente, de forma sucinta, os objetivos e os participantes de cada Oitiva, com a identificação dos órgãos que representam e os respectivos cargos que ocupam nessas instituições, para em seguida apresentar e discutir questões de forma pormenorizada e mais aprofundada, organizada com base nas principais questões que orientaram esse estudo.

PRIMEIRA OITIVA

Realizada em 1º de dezembro de 2022, na Sala VIP da Assembleia Legislativa do Pará, com início às 9h22m, em que foram ouvidos (as), em oitiva coletiva:

1. O delegado de Polícia Civil Luiz Carlos de Menezes Barros Júnior, diretor da Delegacia de Polícia Fluvial e responsável pelo inquérito que apurou o naufrágio da Lancha Dona Lourdes II;
2. O delegado Arthur Braga, diretor do Batalhão Fluvial da SEGUP e o Tenente Coronel Bruno, Coordenador de Operações do Grupamento Fluvial;
3. O Major Anderson Teixeira de Almeida, da Companhia Independente de Polícia Fluvial;
4. A senhora Raimunda Gomes Oliveira, presidente da Colônia de Pescadores de Icoaraci.

Representando a Defensoria e o Ministério Público, estiveram presentes a Defensora Pública Maria do Carmo Maia e a Procuradora Lígia Valente. Estiveram presentes ainda a representação do gabinete dos Senhores Deputados Martinho Carmona, Luth Rebelo, membros efetivos dessa Comissão. Um link foi disponibilizado para que usuários e representantes da sociedade civil pudessem participar. A reunião foi instalada pelo deputado Orlando Lobato, presidente da Comissão, e as perguntas conduzidas pelo deputado Carlos Bordalo, relator da comissão.

Os principais temas abordados nessa Oitiva foram: O resultado do inquérito Policial presidido pelo Delegado Luiz Carlos, Diretor da Delegacia Fluvial, que investigou o naufrágio da Lancha Dona Lourdes II, ocorrido no dia 8 de setembro que resultou na morte de 23 pessoas, sendo o Co-

mandante da embarcação, Marcos de Souza Oliveira, indiciado por “homicídio doloso e crime marítimo; O sistema clandestino de transporte fluvial de passageiros, em especial, na região do marajó e os níveis de responsabilidades dos diferentes órgãos públicos; profissionalização da navegação e; Apoio e acompanhamento às famílias, vítimas de naufrágio.

SEGUNDA OITIVA

Realizada no dia 12 de dezembro, na Sala VIP da Assembleia Legislativa do Estado do Pará, contou com a participação do Relator e Presidente da Comissão de Estudos, Deputados Carlos Bordalo e Orlando Lobato que ouviram os representantes:

1. Da Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ, Joelson Miranda, assessor sênior da assessoria de relações institucionais, e Allef Jordy, técnico comissionado da regional Pará;
2. Da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - Comandante André Vieira, Capitão dos Portos da Amazônia Oriental, que responde pelas áreas de Belém e adjacências;
3. Da Agência de Regulação e Controle de Recursos Públicos - ARCON/PA, Eurípedes Filho, diretor geral, acompanhado de técnicos e analistas;
4. Da Superintendente da SEMOB - Ana Valéria Borges, acompanhada de outros técnicos e analistas,
5. Da Guarda Municipal de Belém - inspetor Élcio Moraes, acompanhados de outros técnicos e analistas.

A reunião contou novamente com a presença da senhora Raimunda Oliveira, presidente da Colônia de Pescadores de Icoaraci, com a defensora pública Maria do Carmo Maia e a procuradora ngela Balieiro, do Ministério Público. Entre os temas abordados nessa Oitiva estavam: competências e limites de atuação dos principais órgãos que atuam no segmento; os problemas, os desafios e as potenciais soluções para melhorar a prestação de serviços no segmento do transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará, principalmente, no que se refere a fiscalização e a segurança das embarcações.

Acompanharam, virtualmente, a Oitiva usuários e representantes de diferentes entidades e instituições do Município de Santa Cruz do Arari, Soure, Salvaterra, a Associação de Mãe e Remanescente de Quilombo da Vila União e Campinas - AMARQVUC, a Federação dos Trabalhadores Rurais Agricultores e Agricultoras Familiares do Estado do Pará – FETAGRI, a Cooperativa da Agricultura Social do Marajó – COOPFAM, a Associação de Transporte e Logística do Marajó, ATRANSMAR - Polo Arari, a Cooperativa de Catadores de Salvaterra – CATA, O Movimento pela Inclusão no Marajó – MIM, Associação dos Moradores, Carregadores, Vendedores, Pescadores e Ruralistas da Foz do Rio Camará, Presidente da Associação Comunitária da Vila de Joanes – ACVJ, Movimento Acorda Marajó, Senhor Dalton Davis Favacho Rocha, Sociólogo, que atua na área de desenvolvimento social e acompanha o Marajó desde 2013; o Senhor Vanildo, da família de pessoas que infelizmente foram vítimas do naufrágio que saiu do Porto do Camará com destino a Belém.

TERCEIRA OITIVA E QUARTA

Realizada de forma semipresencial, na parte da manhã e da tarde do dia 14 de janeiro de 2022, na Sala VIP da ALEPA, contou com a participação do Relator e Presidente da Comissão de Es-

tudos, Deputados Carlos Bordalo e Orlando Lobato com o objetivo de ouvir em oitiva coletiva: os usuários do transporte fluvial de passageiros, sobreviventes e o primeiro pescador que chegou ao local do naufrágio da Lancha Dona Lourdes II, além de líderes de municípios pertencentes às diversas regiões do nosso Estado: Região do Marajó Ocidental; Marajó Oriental; Região Tocantina e Região Oeste.

O objetivo foi buscar informações acerca do transporte fluvial de passageiros no Estado, na perspectiva dos usuários e da sociedade civil organizada. O relator definiu essa reunião como uma grande oportunidade de troca de informações e colheita de sugestões para equacionar os problemas identificados.

QUINTA OITIVA

Realizada de forma semipresencial, na parte da manhã, do dia 10 de janeiro de 2022, na Sala VIP da ALEPA, contou com a participação do Relator e Presidente da Comissão de Estudos, Deputados Carlos Bordalo e Orlando Lobato com o objetivo de ouvir em oitiva coletiva:

1. A Companhia de Portos e Hidrovias do Pará – CDH-Pa, representada pelo Sr. Abraão Benasuly Neto, presidente da Companhia;
2. A Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos, representada pelo Sr. Rodrigo Garcia, procurador autárquico, e Raimundo Celso da Cruz, técnico hidroviário e supervisor da ARCON.
3. A Secretaria de Estado de Transportes do Pará – SETRAN, que foi representada por Pamela Campanharo, assessora do gabinete da SETRAN-PA.

Também estiveram presentes ainda a Coordenadora do Centro de Apoio Operacional Cível, Processual e do Cidadão do Ministério Público e a Defensora Pública, Maria Maia, Coordenadora do Núcleo de Direitos Humanos e Ações Estratégicas. O objetivo da oitiva foi esclarecer um pouco mais, aspectos acerca da regulação do serviço público de transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará, bem como colher propostas e elementos técnicos para as nossas conclusões.

SEXTA OITIVA

Realizada de forma semi presencial, na parte da manhã do dia 17 de janeiro de 2022, na Sala VIP da ALEPA, para ouvir as empresas Operadoras do Transporte Fluvial de Passageiros com a presença do presidente da Comissão, deputado Orlando Lobato, do Deputado Relator Carlos Bordalo, de ngela Balieiro, promotora do Ministério Público Estadual; do representante dos usuários, Antônio Neves e da presidente da Colônia de Pescadores Z-10, Raimunda Oliveira de Icoaraci. Representando as Operadoras do transporte fluvial de passageiros, compareceram:

1. Arthur Braga da empresa Arapari Navegação; Eliezer Martins da Cacau e Martins;
2. Jairo Monteiro, gerente de operações da empresa Henvil Transportes;
3. Vanderson Machado Almeida, da empresa, Machado Transportes;
4. Marinaldo da empresa AJC Navegação;
5. Glenda, representante da empresa A da Costa Mendes Comercio, falando de São Sebastião da Boa Vista.

3.2 DO NAUFRÁGIO NA ILHA DE COTIJUBA ÀS CONCLUSÕES DO INQUÉRITO POLICIAL



Foto 07: Divulgação / Governo do Estado

No dia 08 de setembro de 2022, foi instaurado o Inquérito por Portaria 00340/2022.100007-1 para iniciar as investigações preliminares para apuração das circunstâncias do naufrágio com a lancha “Dona Lourdes II, ocorrido no dia 08 de setembro, que resultou na morte de 23 pessoas, cuja autoridade policial responsável, foi o Delegado de Polícia Civil, Luiz Carlos Menezes Barros Júnior, diretor da Delegacia Fluvial.

Durante o inquérito policial, mais de 60 pessoas foram ouvidas, diversos depoimentos coletados, além de provas, que levaram a Polícia Civil a indiciar Marcos de Souza Oliveira, comandante da embarcação Dona Lourdes II, pelo crime de homicídio com dolo eventual, ou seja, a pessoa prevê que suas atitudes podem resultar na morte de outra, mas, apesar disso, prossegue com a ação, assumindo o risco de matar.

Segundo as investigações, tratava-se de uma lancha com capacidade para 120 passageiros, registrada no nome de MALU SOUZA OLIVEIRA FERREIRA e que o comandante da embarcação, seria irmão da proprietária, o senhor MARCOS DE SOUSA OLIVEIRA. A embarcação Dona Lourdes II par-

tiu por volta das 6h da manhã, no dia 08 de setembro de um porto clandestino na vila de Camará (Camarazinho), no município de Cachoeira do Arari, na Ilha do Marajó para realizar um percurso de 80 quilômetros até o Ver-o-Peso em Belém-Pa. Parou no Porto de Camará, município de Salvaterra, para pegar mais passageiros e seguiu viagem. Seria uma viagem de aproximadamente duas horas, porém, a lancha nunca chegou ao seu destino, afundou nas proximidades da Praia Vai Quem Quer, na Ilha de Cotijuba.

As investigações apontaram a superlotação da embarcação e a completa omissão de socorro por parte do Comandante da embarcação. Segundo os depoimentos colhidos durante o inquérito, as pessoas foram impedidas de pegar os coletes salva vidas quando a embarcação estava sob o risco iminente de ser inundada pela água, sob o argumento do Comandante, de que estava tudo bem e que já havia acionado a Capitania dos Portos para prestar socorro e que esta, já estava a caminho.

Porém, as investigações revelaram que o Comandante em momento algum, solicitou qualquer tipo de socorro para os passageiros. Pelo contrário, ao ser resgatado, juntamente com suas esposa e levados para a praia, ao invés de pedir socorro para as vítimas, fugiu do local, não restando dúvidas quanto a sua intenção de eximir-se de suas responsabilidades. Vejamos o que o Delegado Luiz Carlos, Diretor da Delegacia Fluvial, que presidiu o inquérito, disse em Oitiva:

“... Inclusive o Seu Mário, que até saiu muito na mídia que ele teria resgatado 50 pessoas, no depoimento dele ele informou que quando ele chegou lá encontrou o Seu Marcos, proprietário da embarcação, e quando ele resgatou o Seu Marcos ele falou assim: “Olha, me leva logo lá para a beira, para a praia”. Aí o Seu Mário falou assim: “Não, mas têm várias pessoas aqui para eu resgatar”. Tinham de 20 a 30 pessoas, e ele: “Não, mas me leva logo que eu preciso ir”. Ou seja, ele já estava pensando em fugir. Foi quando ele falou assim: “Não, vou pegar todo mundo aqui e depois vou levar você lá para a praia”. Então, ele pegou o máximo de pessoas que ele pôde resgatar e levou o Marcos também; e quando chegou lá, o Marcos simplesmente empreendeu fuga”(Oitiva 01.12).

A investigação demonstrou também que a Lancha Dona Lourdes II, não podia estar fazendo transporte de passageiros do Porto de Camarazinho – Ver-o-Peso, pois não preenchia os requisitos para realização desse tipo de transporte, por estar em situação irregular. A Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos – ARCON, já havia, inclusive, notificado a empresa quanto a proibição de operar, até que pendências fossem resolvidas, como por exemplo, a inadequação de equipamentos como, os coletes salva-vidas, o que ficou evidente durante o naufrágio, já que muitos coletes estavam rasgados e sem nenhuma condição de ser utilizado.

“... me chamo Raimunda Gomes de Oliveira, sou Secretária da Federação dos Pescadores do Pará e Presidente da Colônia de Pescadores de Icoaraci, da qual os nossos associados, os nossos pescadores são lá da Praia da Saudade e outras praias. Foram eles que prestaram socorro, viram a situação da embarcação e por meio dessas embarcações começaram a ir para prestar socorro; naquele momento, era um período em que estavam em

greve todos os transportes, as empresas, então foi um dia muito difícil, em que tivemos que usar os meios de comunicação que foi o WhatsApp, e por meio do WhatsApp os pescadores nos mandavam informações, e nós passávamos aos bombeiros as informações, copiávamos, mandávamos os links, entenderam? E eu me lembro que até ao nosso deputado cheguei a apelar, era muita aflição e pouca gente para prestar socorro, vocês sabem que as embarcações dos nossos pescadores são embarcações pequenas, rabetas, e são pequenas para aquele momento que eram muitos passageiros. Segundo o que os nossos pescadores também nos passavam, essa parte aí não tinha colete o suficiente para todos aqueles passageiros, a situação dos coletes era precária, e outra, vamos dizer assim...” (Oitiva, 01.12 2022).

A ARCON, também, havia expedido ofício à Capitania dos Portos solicitando que fosse intensificada a fiscalização, sendo proibida a empresa M. DE SOUZA NAVEGAÇÃO, de propriedade da genitora do comandante Marcos de Souza Oliveira, de operar, uma vez que suas embarcações estariam irregulares. Segundo informações constatadas no inquérito policial, o comandante Marcos, utilizava a embarcação Clícia x Expresso (de propriedade da sua genitora) para transportar passageiros, porém, como esta, havia sido impedida de operar, passou a utilizar a Dona Lourdes II que, ironicamente, também não estava autorizada a operar. Registra-se que a investigação apontou que Marcos, era reincidente em irregularidades na navegação, tendo sido notificado por driblar a fiscalização da embarcação Clícia x Expresso, por pelo menos três vezes, ou seja, nos meses de fevereiro, julho e agosto do mesmo ano, 2022.

Ao ser consultada durante o inquérito, a Capitania dos Portos, por sua vez, informou que a embarcação Expresso Dona Lourdes II, não poderia estar operando, considerando que a autorização para a navegação estava vencida.

Observa-se, assim, que tanto a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (Arcon) quanto a Marinha do Brasil, tinham conhecimento de que o barco Dona Lourdes II estava irregular para navegação. No dia do acidente, não havia, na embarcação, sequer, lista de passageiros e coletes salva-vidas para todos os passageiros, situação bastante corriqueira no transporte fluvial de passageiros no Pará e na Amazônia.

Diante de todos os fatos mencionados, no dia 22 de setembro de 2022, a autoridade policial concluiu que o indiciado deveria responder por homicídio doloso, na modalidade dolo eventual, haja vista, ter assumido o risco de operar em uma embarcação que estava com a inscrição vencida, assim como tomou uma rota diferente da que lhe seria autorizada. Também contribuiu para o agravamento da penalidade a conduta adotada pelo Comandante da embarcação Marcus de Souza Oliveira, que em nenhum momento procurou diminuir as consequências de seus atos, ajudando no resgate das vítimas, pelo contrário, se preocupou apenas em evadir-se do local.

Em sua abordagem, na Oitiva Coletiva realizada em 01.12.2022, a Defensora Pública Maria do Carmo Maia, relatou as providências tomadas e a assistência que vem sendo prestada às famílias enlutadas e aos sobreviventes, destacando a necessidade de maior apoio emocional a essas pessoas. “Tem muita gente traumatizada que não consegue sequer entrar em um barco”, disse. E sensibilizou a todos quando disse que ouviu de uma senhora, que seu sobrinho de seis anos diz lembrar de tudo que ocorreu. “De quando sua avó colocou o colete nele, quando ela colocou a mochilha e

pedia para que salvasse ele, o neto dela. E ele falava e pedia salvem a minha vó. Ele conseguiu nadar e ela não”. Acrescentou que foram muitos relatos, dolorosos de ver e de ouvir, mas a Defensoria está fazendo esse acompanhamento com as famílias, sendo muitas dessas, encaminhadas para o atendimento psicológico e ou psiquiátrico em função dos traumas resultantes dessa tragédia anunciada.

O naufrágio da embarcação Dona Lourdes II, foi considerado o segundo mais grave desde o ano de 2020, quando o barco Ana Caroline III naufragou entre os rios Amazonas e Jari, na divisa dos estados do Amapá e Pará, com 40 vítimas fatais. Falta de fiscalização do poder público, embarcações sem manutenção e superlotação são alguns dos problemas históricos dos acidentes nos rios da região amazônica.

Ao ser questionado, se além do comandante, outras pessoas e órgãos e instituições contribuíram de alguma forma para o acidente e se o inquérito chegou a relacionar outras irresponsabilidades, a resposta do Delegado do inquérito, foi, não. Ao ser perguntado pelo Relator, se em seu conhecimento, já houve casos de punições aplicadas a donos de embarcações ou portos clandestinos no Estado do Pará, em decorrência de operações ilegais, naufrágios ou mortes, o Delegado informou que trabalha na Fluvial, há mais ou menos 3 anos e esse foi o primeiro caso.

A senhora Raimunda Gomes de Oliveira, desabafou durante a Oitiva, sobre a esperança de que o trabalho dessa Comissão de Estudos possa de fato trazer resultados no que se refere a efetiva punição dos culpados e a melhoria do transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará.

3.3 O SISTEMA CLANDESTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS

O Transporte clandestino é um problema sério que ocorre na malha hidroviária do Estado do Pará e nos demais estados da Amazônia, colocando em risco a vida de passageiros que atraídos por preços mais baixos, muitas vezes, ignoram esses riscos e embarcam em viagens sem fiscalização, que atuam ilegalmente no segmento hidroviário. Os portos e as embarcações clandestinas e ou irregulares, **desobedecem a regras e práticas fundamentais para um transporte seguro e confiável, violando direitos, arduamente, conquistados pelos passageiros.**

A superlotação, o excesso de carga nos barcos, a imprudência e imperícia da tripulação de algumas embarcações, bem como a falta de condições de navegação do próprio barco, incluindo a insuficiência ou falta de qualidade quanto aos equipamentos de segurança como coletes salva-vidas, foram apontados ao longo dos estudos dessa Comissão, como fatores decisivos para a ocorrência de acidentes com mortes fatais.

Nesse contexto, apesar dos esforços dos órgãos governamentais, ficou evidente que a fiscalização ainda é muito falha, seja pela insuficiência de pessoal ou de infraestrutura adequada, para dar conta da gigantesca malha hidroviária do Estado.

Matéria publicada no site do BT+ em 30 de setembro de 2022, disponível em <https://btmais.com.br/exclusivo-bt-revela-sistema-clandestino-de-transporte-fluvial-funcionando-na-ilha-do-marajo/> revela a dinâmica da atuação desse tipo de transporte na região do Marajó, denunciando quais e onde estão localizados esses portos que operam no Arquipélago. Há, segundo a investigação feita pelo BT+, pelo menos seis portos irregulares em comunidades na região, cuja concentração maior é no município de Salvaterra e Cachoeira do Arari, informações essas, ratificadas em Oitiva Coletiva

com usuários e entidades que atuam na região.

Segundo essas denúncias, entre oito a dez empresas diferentes, utilizam esses portos ilegais para embarcar e desembarcar passageiros, todos os dias e esse tipo de transporte já funciona há pelo menos 10 anos.

A ilha do marajó é um arquipélago que concentra um conjunto de ilhas, com 17 municípios e conforme chama a atenção, na matéria, além dos municípios principais, o arquipélago possui diversos vilarejos, que não têm acesso a serviços básicos como bancos, hospitais, entre tantos outros. Com isso, comumente a população precisa se deslocar para a capital utilizando o transporte fluvial clandestino, onde percorre uma média aproximada de 140 quilômetros sob iminentes riscos de acidentes graves.

Há municípios, no entanto, muito mais distantes da capital, como Breves (221 km) e Afuá (275 km) cuja duração das viagens ultrapassam as 13 horas.

Conforme denuncia a matéria, os portos clandestinos operam de forma muito bem articulada no Marajó, atendendo especialmente às comunidades de Salvaterra, Cachoeira do Arari, Soure, Chaves e Ponta de Pedras. Alguns desses portos clandestinos estão localizados nas comunidades ribeirinhas de Aranaí, Xipaiá, Caracará, Anuerá, Urubuquara, Gurupá e Chipaia, são portos improvisados, funcionam sem seguir as regras de segurança, com venda informal de bilhetes e sem passar pelo aval de entidades oficiais. A imagem abaixo constante da matéria, é de portos irregulares da comunidade de Chipaia e Caracará, onde viagens clandestinas seguem acontecendo, mesmo após o acidente com a embarcação Dona Lourdes II.



Fig. 1. Porto de Chipaia



Fig. 2. Porto de Caracará

A reportagem traz denúncias ainda, sobre a existência de pontos de embarque e desembarque clandestinos que recebem essas embarcações vindas do Marajó, em Belém, os portos estão localizados em Icoaraci, onde encostava o ‘Dona Lourdes II’, e também na Pedra do Peixe, no Mercado do Ver-o-Peso.

Representando a Secretaria de Estado de Segurança Pública, em Oitiva realizada em 01.12.2022, o Delegado Arthur Braga, Diretor do Batalhão Fluvial, foi questionado pelo Relator, sobre o conhecimento da SEGUP a respeito desse “esquema de transporte clandestino” que opera na ilha do Marajó há pelo menos 10 anos, com pelo menos seis portos irregulares em comunidades ribeirinhas, conforme já mencionado.

O Delegado explicou que desde quando ocorreu o caso do naufrágio da Lancha “Luar C” próximo à Ponta de Pedras, no ano de 2016, foi feita uma comissão, um grupo de trabalho para fazer justamente a fiscalização de portos, porque a grande maioria dos portos do Estado do Pará, segundo ele, são portos clandestinos, até mesmo os legalizados carecem de alguma situação de estrutura para comportar as embarcações, saída de passageiros, proporcionar uma segurança melhor. Então, segundo o Delegado, foi feito na época um trabalho de fiscalização, onde se constatou irregularidades em diversos portos, alguns foram fechados e foram feitas fiscalizações, deixando claro que a Secretaria possui conhecimento das rotas clandestinas que operam no Estado. Esclareceu no entanto, na ocasião, que a fiscalização em si, desses portos compete à diferentes órgãos, de acordo com suas respectivas competências. Vejamos:

“O Grupamento Fluvial é vinculado à Secretaria de Segurança Pública e tem a função de otimizar as ações e operações fluviais dos órgãos de segurança pública do Estado, como a Companhia Fluvial, que é a Polícia Militar nos rios; a Delegacia Fluvial, que é a parte investigativa. E a parte logística compete ao Grupamento Fluvial. Nós conferimos embarcações, têm embarcações maiores que dão suporte, como foi o caso agora que nós deslocamos uma embarcação maior, embarcações blindadas para dar apoio, tem locais em que a navegação é complicada (Oitiva, 01.12.2022).

Acrescentou ainda que :

“... nós temos embarcações que dão suporte para que a Polícia Militar, para que a Polícia Civil, inclusive órgãos administrativos também participem e façam o seu dever de uma forma mais eficiente, inclusive as próprias Guardas Municipais também, a Secretaria de Segurança Pública forneceu embarcações para que a Guarda Municipal também atue dentro das suas respectivas áreas de atuação nos rios, tanto a Guarda Municipal de Belém, quanto a Guarda Municipal de Ananindeua e Marituba que já têm embarcações. Então, o Grupamento Fluvial tem essa função logística de otimizar as ações dos órgãos de fiscalização.

O papel do Grupamento Fluvial é, portanto, otimizar, é planejar operações que vão atacar determinado objetivo, seja de crimes fluviais como roubo a embarcação, seja fiscalização no âmbito

administrativo também. A Secretaria de Segurança Pública tem esse papel de prover meios para que os serviços sejam executados da melhor maneira possível.

Em Breves, há o exemplo de uma base fluvial, instalada em 2022, que começou a funcionar no mês de junho e que tem produzido ótimos resultados. Lá funciona a fiscalização integrada dos órgãos como a Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros, SEFA e também tem espaço para outros órgãos seja municipal, estadual que queiram se integrar para fiscalizar, afirmou o Delegado Arthur Braga, em oitiva. Na oportunidade enfatizou, a importância da instalação dessa base fluvial em Breves considerando que o município, apresentava a maior incidência criminal de roubo a embarcação no Estado do Pará e, com a instalação da base, apenas com a presença do Estado no rio, esses índices foram reduzidos a zero.

Sobre o transporte clandestino, o coordenador do Movimento Acorda Marajó, senhor Pedro-sa, afirma que um importante fator que contribuiu para o crescimento da prática irregular de transporte fluvial na Ilha do Marajó, foi a insatisfação da população com as duas empresas autorizadas pela ARCON a operar na região, quais sejam, Arapari e Banav Navegações, afirmou.

Nesse diapasão, segundo o referido Coordenador, percebendo a insatisfação e o péssimo serviço prestado pelas empresas autorizadas pela Marinha e Arcon, as empresas clandestinas, se apresentaram como uma alternativa “viável” para transportar a população e com isso, essa prática se tornou comum na ilha.

Segundo a matéria, a principal reivindicação dos Marajoaras, na época da reportagem, seria a expulsão das empresas Arapari Navegações e Banav, e a realização de uma licitação para escolher novas empresas para renovar a oferta do serviço. Encontra-se nos anexos, desse relatório, cópia da Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado do Pará, com obrigação de fazer, com pedido de tutela de urgência antecipada em face das empresas Arapari Navegação LTDA e Rodofluvia BANA e da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará.

Registra-se que a matéria completa publicada no site do BT+ em 30 de setembro de 2022, disponível em <https://btmais.com.br/exclusivo-bt-revela-sistema-clandestino-de-transporte-fluvial-funcionando-na-ilha-do-marajo/> faz parte dos anexos, desse relatório.

Com relação às fiscalizações realizadas pela ANTAQ visando combater a clandestinidade do transporte fluvial de passageiros nas via hidroviárias e por conseguinte, a qualidade e segurança da navegação, estas, ocorrem de três formas, segundo afirmou em oitiva, um dos técnicos da Agência: a) fiscalizações anuais dentro dos regulados, a cada ano, uma das nossas empresas passa por um processo de fiscalização; b) fiscalizações extraordinárias que são decorrentes de denúncias – seja de órgãos, ou de usuários, e até mesmo, por exemplo, denúncias feitas pela imprensa e; c) fiscalizações de rotina em que a ANTAQ busca, sempre que possível, estar “in loco” nos portos, nos barcos, realizando fiscalizações. E são nessas fiscalizações de rotina, principalmente, que ocorrem as identificações de empresas, embarcações clandestinas, que quando identificadas, são instaurados processos para apuração. Registra-se que a Agência também atua de forma educativa.

Ressalta-se nesse contexto, que as empresas, sob a responsabilidade de fiscalização da ANTAQ, isto é, que operam em nível interestadual, só podem atracar em portos regulares, caso contrário, a multa é de 600 mil reais, além de interdição e posterior comunicação ao Ministério Público, caso a empresa continue operando de forma interdita.

No que concerne às embarcações, se estiver irregular, é autuada de imediato. A multa, hoje

é de duzentos mil reais, o processo administrativo incorre e, ao mesmo tempo, comunica-se à Marinha sobre essa interdição e essa multa; caso exista também o descumprimento da interdição, a ANTAQ encaminha ao Ministério Público, para a apuração de eventual crime.

[...] nós não impedimos, por exemplo, uma embarcação de sair do porto; mas se ela sair, ela incorre no descumprimento de interdição, que é um processo que pode, inclusive, resultar na apuração criminal dos proprietários de empresas de navegação. Com relação a fiscalizações, complementando, a ANTAQ tem buscado estar cada dia mais junto com a população. Hoje, por exemplo, além das fiscalizações, nós levamos cartilhas aos passageiros, entregamos, como eu disse, rede a rede, corpo a corpo, para que o passageiro tenha conhecimento dos seus direitos, bem como de seus deveres. E também, nós, junto às empresas de navegação, colocamos a necessidade de desenvolvimento de instruções normativas: inicialmente, prestação de serviços.[...] (técnico da ANTAQ).

Outro fator importante a destacar é que as avaliações e fiscalizações não são realizadas com base no porte da embarcação, e sim pela linha. Quanto a avaliação da eficácia dessas fiscalizações, a ANTAQ, avalia que tanto ela quanto ARCON e os órgãos municipais, fazem um trabalho adequado de fiscalização “in loco”, no entanto, alerta que também cabe a responsabilização daqueles que operam, porque quando acontece um acidente, esses que são os verdadeiros criminosos, esses que fizeram acontecer, muitas vezes, um acidente por excesso de passageiros; às vezes é um acidente de navegação, e isto a capitania apura com maestria, conclui. Em que pese a avaliação positiva desse trabalho de fiscalização, o efetivo de trabalhadores, está muito abaixo das reais necessidades do serviço.

Para melhorar as estratégias de combate ao transporte clandestino, durante Oitiva, a ANTAQ informou que em maio de 2022, a Agência lançou o aplicativo “Navegue Seguro”, que permite ao usuário de transportes de embarcações consultar dados sobre a empresa, frota, rotas das embarcações, horários, pontos de chegada e saída das embarcações regularizadas e, também, fazer denúncia de irregularidades. O usuário pode identificar se a embarcação que irá usar é autorizada pela agência, se não se trata de um transporte clandestino. No Estado do Pará 99 empresas de transporte de passageiros e cargas estão cadastradas, oferecendo 120 serviços de transportes. Acrescentou ainda, o que segue:

[...] Todas as informações de empresas são outorgadas pela Agência, nós temos painel de fácil acesso que qualquer cidadão pode consultar quais empresas são outorgadas pela agência, qual linha que ela faz, quais são as embarcações que estão vinculadas a essa agência. Nós tivemos nesse último trimestre aqui no Estado do Pará trazendo um evento que boa parte da mesa participou, que foi o evento Navegue Seguro, que buscou trazer esse diálogo com a população estadual, que trouxe o lançamento de um aplicativo nosso trazendo tecnologia de fácil acesso para que a população veja quais as em-

presas outorgadas pela ANTAQ por meio de um aplicativo mobile, para que possa dali mesmo fazer denúncia, caso aquela embarcação não esteja, por exemplo, saindo no horário preestabelecido, ou que seja uma embarcação clandestina, ou que não esteja com a parte de segurança apta, embora tenha aí competências afetas à Marinha do Brasil, parte de higienização, enfim, toda a parte de prestação de serviço.[...]. (assessor sênior da assessoria de relações institucionais da ANTAQ).

A ANTAQ, aqui no Estado do Pará, é comandada pela gerência regional de Belém. E essa gerência regional de Belém é responsável por um posto avançado em Santarém e por um posto avançado em Macapá e conta, normalmente, com dois servidores para realizar o serviço de avaliação, quando se identifica uma prioridade, é feito um processo de fiscalização.

É interessante destacar, no entanto, que não se trata apenas de identificar se o tipo de embarcação é regular ou não, para que o usuário, opte por não utilizar esse transporte e ou denunciar, há inúmeros outros fatores que são obstáculos ao combate do transporte clandestino, especialmente, a ineficiência dos serviços prestados sob diferentes aspectos pelas empresas regularizadas, conforme vem sendo extensamente apontando ao longo deste relatório.

Para o Diretor da ARCON, entre todos os problemas encontrados no transporte hidroviário no Estado do Pará, o maior desafio é combater o transporte clandestino;

[...] Uma coisa que acredito, e nós discutimos lá na ARCON, o que vai melhorar o transporte hidroviário no Pará como um todo, estamos discutindo aqui o transporte para o Pará, precisamos fazer um esforço muito grande, Deputados e todos os órgãos envolvidos, é acabar com os clandestinos, esse é o nosso grande desafio. [...] (Diretor da ARCON).

Com base nos depoimentos do diretor e dos técnicos da ARCON, todos os acidentes que ocorreram e/ou ocorreram nos rios paraenses têm relação direta com o transporte clandestino de passageiros, que não passou pela ARCON, nem tampouco por vistoria dentro da Marinha.

Para a maioria dos órgãos, enfrentar esse problema do transporte clandestino, passa primeiro pela superação da insuficiência de profissionais e de infraestrutura. Na ARCON, por exemplo, pela dimensão do Estado, seria necessário um aumento de pelo menos 60% ou 70% no quadro de pessoal, para cobrir todas as regiões, de maneira razoável.

A Agência conta com apenas 26 fiscais/Controladores e 16 viaturas para atuar em todo Estado do Pará, mesmo recebendo apoio de fiscais da SETRAN, esse número é insignificante diante das necessidades. Para os técnicos da ARCON, estrategicamente, o ideal seria regionalizar o trabalho da Agência, criando Polos, onde essa pudesse atuar, como por exemplo, em Breves, Santarém, Altamira, Parauapebas para tanto, seria necessário, aumentar o efetivo de pessoal e a estrutura, pois são muito poucos carros. Com a atual estrutura que a Agência dispõe, atuar em municípios tão distantes tem sido muito difícil, além de demandar um custo altíssimo para o Estado. Então, a melhoria do trabalho, certamente, está condicionada a esses fatores, entre outros fatores.

Diante desta realidade, é imperativo, que haja um esforço coletivo, dos diferentes órgãos para aca-

bar com o transporte clandestino no Estado do Pará.

3.4 DAS COMPETÊNCIAS, LIMITES DE ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS E DOS MARCOS REGULATÓRIOS DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO PARÁ

Entendemos ser de suma importância discutir e esclarecer as competências dos diversos órgãos que atuam nesse segmento, pois ao longo dos estudos, especialmente, durante as oitivas, ficou claro que esta matéria, contumazmente, é objeto de dúvidas e interpretações equivocadas, considerando que há um conjunto de atribuições e competências bastante fragmentadas e partilhadas pela legislação entre diversos órgãos e entidades de entes federativos distintos.

Nesse contexto, é importante registrar, que além de apurar o sinistro, a presente Comissão de Estudos, está trabalhando, em parceria com ARCON, na elaboração de uma proposta de Marco Regulatório Legal para o transporte hidroviário de passageiros. A falta deste marco causa um conjunto de sombreamentos, lacunas e ausências de providências reais, na maioria das vezes, para enfrentar a situação.

É necessário tirar o transporte fluvial da invisibilidade lhe dando maior protagonismo e importância pública. O relator vê também a necessidade de uma maior presença do setor econômico para influenciar na implantação de políticas públicas. (Relator da Comissão, Deputado Bordalo)

Importa destacar, nesse contexto, que de acordo com o **artigo 22 da Constituição, “o transporte de cargas e de passageiros, por via d’água, é regulado pelo interesse nacional, observados os princípios da livre iniciativa e da defesa do consumidor”** (BRASIL, 1998). Nesse diapasão, o artigo 23 da Constituição estabelece que o transporte de cargas e de passageiros por via d’água é responsabilidade da União, que poderá delegar essa atividade a estados, Distrito Federal e municípios. (BRASIL, 1998).

Registro que alguns dos dados que seguem a partir daqui, foram sintetizados pela AGÊNCIA DE REGULAÇÃO E CONTROLES DE SERVIÇOS PÚBLICOS DO ESTADO DO PARÁ por meio do Ofício nº 186/2022 – GAB/DIG/ARCON-PA, em resposta prestada à Defensoria Pública do Estado do Pará, sobre os fatos relacionados ao naufrágio da embarcação Dona Lourdes II e disponibilizada a essa Comissão de Estudos, anexo. Após essa primeira parte, discussões baseadas nas informações coletadas nas Oitivas, ajudam a compreender a complexidade, a fragmentação, as dificuldades - muitas em decorrência de um Marco Regulatório - e ao mesmo tempo, a interdependência das competências dos principais órgãos que atuam no segmento.

3.4.1 Da competência da autoridade marítima para zelar pela segurança da navegação e realizar a apreensão de embarcações - art. 16, ii da lei nº 9.537/97

Compete à Autoridade Marítima a execução da Lei nº 9.537/97, a qual dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em território nacional visando a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, inclusive em hidrovias interiores.

No caso, o art. 39 da Lei nº 9.537/97 disciplina que a Autoridade Marítima é exercida pelo Ministério da Marinha e pela Capitania dos Portos. Cuidam-se, portanto, de competências federais. Neste sentido, a apreensão de embarcações, retirada do tráfego ou impedimento de saída de embarcações irregulares são medidas administrativas que só podem ser adotadas pela autoridade marítima, conforme autorização legislativa constante no art. 16, II, da Lei nº 9.537/97:

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima. § 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto. § 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloadada ou incorporada aos bens da União.

No exercício da competência citada, a autoridade marítima editou a NORMAM 07-DPC, que disciplina os procedimentos para inspeção naval, consignando em seu item 0308 a possibilidade de apreensão das embarcações que representem risco à segurança. Neste sentido, há diversos precedentes jurisprudenciais reconhecendo a competência da Capitania dos Portos e a consequente legitimidade passiva da União para responder a processos judiciais em virtude de falha resultante em acidente de navegação, a exemplo dos julgamentos da APELAÇÃO CÍVEL: AC 5403 RO 2003.41.00.005403-0 e da APELAÇÃO CÍVEL: AC 133 RO 2004.41.00.000133-1, ambos julgados pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região, cuja competência sobre a matéria, em função da pessoa, engloba fatos ocorridos no Estado do Pará.

3.4.2 Da Competência da Capitania dos Portos para a Instauração de Inquérito visando apurar fatos e responsabilidades relacionadas a naufrágios – L 2180/54

O art. 33 da Lei nº 2.180/54 disciplina que a investigação das causas e fatores relacionados a naufrágios e a instauração do competente inquérito também são competências da Capitania dos Portos.

Vejam os que diz o Art. 33: Sempre que chegar ao conhecimento de uma capitania de por-

tos qualquer acidente ou fato da navegação será instaurado inquérito.

O naufrágio, por sua vez, é considerado um acidente da navegação, nos termos do art. 14.

Art . 14. Consideram-se acidentes da navegação:

a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento.

O art. 39, desta mesma Lei, disciplina a obrigação da Capitania dos Portos encaminhar o inquérito ao Tribunal Marítimo, após sua conclusão:

Art . 39. O inquérito, encerrado, será enviado com urgência ao Tribunal Marítimo.

3.4.3 A competência do Tribunal Marítimo para julgar responsabilidades relacionadas a naufrágios – L 2.180/54

Em face da natural dificuldade de apuração dos fatos relacionados a um naufrágio, a legislação nacional instituiu a figura especializada do Tribunal Marítimo, enquanto órgão autônomo auxiliar do Poder Judiciário, com atribuição de julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como questões relacionadas com tal atividade, por meio da Lei 2.170/54.

Art . 13. Compete ao **Tribunal Marítimo**:

I - julgar os acidentes e fatos da navegação;

a) definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão;

b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei;

c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação;

3.4.4 Da competência da ANTAQ para interdição de portos - art. 47 da Lei nº 12.815/2013.

3.4.4 Da competência da ANTAQ para interdição de portos - art. 47 da Lei nº 12.815/2013

No que se refere aos portos e instalações portuárias, a questão é disciplinada pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 e pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, cujos dispositivos legais assegura que a exploração de instalações portuárias deve ser requerida e autorizada pela ANTAQ. O legislador também outorgou à ANTAQ a competência para interditar a exploração de instalações portuárias em desacordo com as normas legais.

3.4.5 Da competência da ARCON-PA sobre os serviços de transporte intermunicipal hidroviário de passageiros que tenham sido regularmente delegados pelo Estado do Pará – Lei Estadual 6.099/97

A competência primeira desta agência recai sobre os operadores regulados, ou seja, sobre

aqueles que possuem delegação do Estado do Pará para realização do transporte intermunicipal de passageiros. Neste sentido, o art. 1º da Lei Estadual 6.099/97 disciplina que: art. 1º da Lei Estadual nº 6.099/97 (fls. 491-v).

Dispõe o citado artigo que a:

Art. 1º - Fica criada a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará – ARCON-PA, autarquia especial no âmbito estadual, dotada de autonomia administrativa e financeira, ente de direito público revestido de poder de polícia, com a finalidade de regular, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços públicos de competência do Estado do Pará, cuja exploração tenha sido delegada a terceiros, entidade pública ou privada, através de concessão, permissão e autorização, precedida ou não da execução de obras públicas (art. 1º)

Depreende-se, portanto, que a competência da ARCON-PA em relação aos serviços aquaviários limita-se a questões referentes à definição de horários, a cálculo das tarifas e reajustes tarifários, o equacionamento de oferta e demanda, o atendimento de regras de gratuidade e meia passagem, as regras de conduta que devem ser observadas pelos operadores que possuem delegação estatal. Todas as atribuições, portanto, dizem respeito ao serviço público regular, autorizado pelo Poder Concedente.

Nesse sentido, a ARCON-PA não possui poderes legais para promover a apreensão de embarcações ou interdição de portos, cujas competências são, respectivamente, da Capitania dos Portos e da ANTAQ. O que comumente ocorre, é que, em função das particularidades do serviço hidroviário, a ARCON-PA frequentemente desenvolve atividades em conjunto e troca informações com os referidos órgãos, o que muitas vezes faz com que a população em geral acaba por confundir as esferas de competência e atuação dos mesmos.

Em que pese os limites de suas competências e atuação, a direção da ARCON afirma que ao flagrar embarcações clandestinas, esta, prontamente, as notifica para que cessem suas atividades, remetendo em seguida a relação das empresas notificadas para os órgãos que possuem poderes para interditá-la, no caso, à autoridade marítima, por meio da Capitania dos Portos, que é legalmente autorizada a apreender e fazer cessar a atividade que coloque em risco a vida humana.

Vejam os a partir de agora, por meio de seus representantes, como esses diferentes órgãos, tem atuado no Estado do Pará. Em Oitiva Coletiva realizada no dia 12.02, na Assembleia Legislativa do Estado do Pará, o Relator da Comissão de Estudos, fez uma breve contextualização dos problemas vivenciados pela população do Marajó com relação ao acesso ao transporte fluvial de passageiros. Destacou que se trata de região formada por 16 municípios, uma população estimada em 500 mil habitantes, que tem no transporte fluvial o principal meio de entrada e saída do arquipélago.

Ressaltou ainda, que apesar da importância da oferta desses serviços à população vivencia uma série de deficiências que precisam ser corrigidas, deficiências essas, que não é somente uma característica do transporte fluvial do Marajó, mas das demais regiões do Estado, citando como exemplo, as embarcações clandestinas que atuam fazendo o transporte de passageiros para suprir a demanda da população, que não tem alternativa de transporte para saírem das ilhas.

Uma série de outros problemas, foram elencados, como a superlotação das embarcações;

escarpelamento que é um acidente típico do transporte hidroviário clandestino na Região Amazônica; ausência de aplicação nas embarcações do estatuto do idoso, do estatuto da pessoa com deficiência, da lei estadual de autoria deste Deputado, Lei nº 9.311, de 17 de setembro de 2021 que dispõe sobre a obrigatoriedade de barcos, navios e ferry-boat, destinarem um espaço reservado para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, atarem suas redes nas embarcações no Estado do Pará. (PARÁ, 2021).

Diante deste contexto, foi solicitado pelo Relator, ao senhor Eurípedes Filho, diretor geral da Agência de Regulação e Controle de Recursos Públicos - ARCON/PA, que esclarecesse qual o papel da Agência diante desta realidade e como tem sido sua atuação, especialmente, com relação às embarcações irregulares, o qual fez, prontamente, os seguintes esclarecimentos:

[...]Hoje fazemos um trabalho em relação a fiscalização, temos hoje postos permanentes de fiscalização que sai de Belém em HP em alguns portos da Cidade de Belém. Temos um terminal fixo de fiscalização em Salvaterra e em Breves no Marajó. Temos esses dois pontos fixos e alternados fazemos uma fiscalização móvel onde é possível, e contamos com uma parceria junto com a Marinha, porque o que acontece muito em relação a fiscalização no transporte hidroviário que é diferente do rodoviário, no rodoviário fazemos as apreensões dos veículos, já no hidroviário não temos essa competência de apreensão. Por isso, no rodoviário você tem uma atuação mais efetiva por esse poder que não temos de Polícia. [...] (Diretor da ARCON).

Observou-se que a ARCON realiza a abordagem da embarcação, mas não pode apreender, ratificando que só quem possui essa atribuição de apreensão da embarcação, é da Capitania dos Portos, o que não ocorre no transporte rodoviário, em que a ARCON faz a apreensão do veículo, guincha e reboca até os terminais rodoviários, onde possui parceria e ou convênios com as prefeituras.

Assim, a fiscalização no modal hidroviário, se torna mais difícil e complexa para ser realizada pela Agência. Outro fator que dificulta sua atuação, de forma mais eficaz, é o **baixo efetivo de servidores**, principalmente na questão da apreensão, conforme acentuou o Diretor da instituição.

[...] essa fiscalização no hidroviário, torna-se mais difícil por este modal, muitas vezes a ARCON não está presente, tentamos estar o máximo possível, mas temos o nosso quadro efetivo um dos principais problemas nessa atuação e a questão da apreensão da embarcação. Você vai lá e notifica, a pessoa continua fazendo. Muitas vezes passamos em Santarém até por chacota. Você vai no porto, notifica, faz atuação e o cara, com meia hora ele faz o serviço, tivemos até que contar com o apoio do Capitão André, junto a Marinha em Santarém para que a marinha estivesse conosco para apreender embarcação e aí quando chega a marinha eles passam a respeitar. Eles não respeitam a ARCON como respeitam a marinha. [...] (Diretor da Arcon).

Atuam hoje no Estado do Pará 74 empresas regularizadas pela ARCON. Nos apêndices deste relatório, está a relação de todas essas empresas operadoras do transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará, com o respectivo trajeto que faz, por exemplo, Belém-Salaterra, Belém-Breves, o

nome da empresa e a autorização da cidade que ela faz, ponto de partida e ponto de chegada. Ressalta-se, no entanto, que não existe Cadastro Único desse tipo de embarcação, regularizada, para funcionamento de transporte de passageiros no Pará.

Durante a oitiva, o diretor da ARCON procurou esclarecer os equívocos que normalmente ocorrem, com relação às atribuições da ARCON, que segundo ele, contumazmente, a sociedade a coloca como a primeira culpada pelos problemas no segmento do transporte fluvial. Porém, destaca que compete à ARCON controlar, fiscalizar e regular. Nas suas atividades de regulação e controle, a ARCON-PA faz a normatização, padronização dos serviços públicos, bem como a fixação, reajustamento e revisão ou homologação de tarifas (PARÁ, 2023). Neste sentido, veja-se o art. 2º da Lei Estadual nº 6.099/97, que especifica as atribuições da Agência.

Art. 2º À Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará - ARCON-PA compete, observado o disposto no art. 1º desta Lei: (NR)

I - regular a prestação dos serviços concedidos, permitidos e autorizados, através de normas, recomendações, determinações e procedimentos técnicos, bem como cumprir e fazer cumprir a legislação referente a esses serviços; (NR)

II - acompanhar, controlar e fiscalizar os serviços de acordo com padrões e normas estabelecidos nos regulamentos e contratos de concessão, permissão e autorização, aplicando as sanções cabíveis e dando orientação necessária aos ajustes na prestação dos serviços;

III - conceber, implantar e manter atualizados sistemas de informação com base em processamento eletrônico de dados sobre os serviços regulados, visando apoiar e subsidiar estudos e tomada de decisões no âmbito de sua competência;

IV- moderar e dirimir conflitos de interesses relativos ao objeto das concessões, permissões e autorizações;

V - analisar e emitir parecer sobre proposta de legislação que digam respeito aos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados;

VI - encaminhar à autoridade competente propostas de concessão, permissão e autorização de serviços públicos regulados;

VII - promover, organizar e homologar licitações para outorga de concessão, permissão e autorização de serviços públicos regulados;

VIII - celebrar, por delegação do poder competente, contratos de concessão, permissão de serviços públicos regulados;

IX - R E V O G A D O

X - promover estudos e aprovar os ajustes tarifários, tendo por objetivos a modicidade das tarifas e a garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

XI- promover estudos econômicos sobre a qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos e autorizados, com vistas a sua maior eficiência e

eficácia; (NR)

XII- acompanhar e auditar o desempenho econômico-financeiro dos operadores de serviços públicos regulados, visando assegurar a capacidade financeira para a garantia da prestação futura dos serviços;

XIII- acompanhar a tendência das demandas pelos serviços públicos regulados, visando identificar e antecipar necessidades de investimentos em programas de expansão;

XIV- avaliar os planos e programas de investimentos dos operadores regulados, aprovando ou determinando ajustes com vistas a garantir a continuidade dos serviços em níveis compatíveis com a qualidade e o custo da prestação dos mesmos;

XV - R E V O G A D O

A responsabilidade, no entanto, pelos Portos, são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e da Companhia de Portos do Pará -CPH, sendo essa, que:

[...] abre a janela para esse operador disponibilizar, aí a ARCON diz o seguinte, nós mandamos, a Marinha diz: “Não, a embarcação está ok”, que é responsável pela segurança da navegação, e a Marinha diz: “ARCON, essa embarcação está ok”, a Companhia de Portos diz o seguinte: “Nós temos a janela do horário tal”, como nós passamos. Então, apenas por meio desses dois entes, e o terceiro seria, no caso, a ANTAQ que tem a responsabilidade sobre os portos. Esse é o ponto. [...] (diretor da Arcon).

E no que concerne a Política Pública de Transporte, quem cuida é a Secretaria de Estado de Transporte - SETRAN, que é o poder concedente, é quem define as políticas públicas que deverão ser adotadas e ou implementadas pela ARCON. “A sociedade, muitas vezes, confunde esses papéis e não raro, acredita que a SETRAN “manda” na ARCON”, desabafou, o diretor da instituição. Ratificou nesse contexto, que com relação à segurança dos usuários, no caso do modal hidroviário, a responsabilidade pela segurança da navegação é da Marinha do Brasil, cabendo à ARCON a autorização, somente, daquela embarcação autorizada pela Marinha por meio de um Certificado de segurança. No caso, do modal rodoviário, existe um convênio junto ao Instituto Renato Chaves que faz essa perícia, e ele também emite esse laudo.

As informações colhidas durante as Oitivas, restou claro, que diferente do modal rodoviário, tratar do modal hidroviário é mais complexo, inclusive, pela própria dificuldade de compreensão da sociedade sobre as competências e limites de atuação dos diferentes órgãos que atuam no segmento.

O que compete a Marinha e a ANTAQ? Qual o papel da Arcon? Onde é que começa e termina a responsabilidade da Marinha do Brasil? São informações que precisam chegar até a sociedade para que estas saibam de quem e onde ela precisa cobrar. Quando se trata de transporte interestadual, a responsabilidade é da ANTAQ, intermunicipal, da ARCON e intramunicipal, dos municípios, no caso de Belém-Pa, da SEMOB e da Guarda Municipal. A segurança da navegação vai ser sempre da Marinha, mas a fiscalização e regulação daquele transporte dentro do município compete ao

próprio município, à Secretaria de Mobilidade deste município. Vejamos o exemplo.

*[...]No Marajó, se ele for fazer estou citando o Marajó, que estão citando o caso, o cara faz um transporte dentro só de Salvaterra, do distrito para dentro essa competência não é da ARCON, a segurança da navegação vai ser sempre, eu entendo, da Marinha, mas a fiscalização e regulação daquele transporte dentro do município compete ao município, à Secretaria de Mobilidade de cada município fazer; acontece muito de respondermos aqui em Belém, um incidente com trapiche, qualquer coisa, já manda para a ARCON. Não! Essa competência, esse transporte municipal, compete a SEMOB porque é um transporte intramunicipal e não um transporte intermunicipal.[...]
(diretor da ARCON)*

Observa-se com isso, a importância de que, cada município, tenha o serviço de mobilidade, seja por meio da criação de uma secretaria e ou departamento, para que possa melhorar o serviço de transporte. Nesse mesmo diapasão, a Superintendente da SEMOB, a senhora Ana Valéria Borges faz a seguinte consideração:

*[...] uma coisa que permeia o que temos que discutir, é o marco legal. Por que o que acontece? Mesmo nos Estados você tem diferentes legislações estaduais, assim como você tem no caso dos municípios, diferentes legislações municipais. Nós temos algumas legislações que são basilares, no caso especificamente, em relação à Marinha, porque é a Marinha que emite alguns documentos, como, por exemplo, o certificado de segurança da navegação que é o CSN, é que nem como se fosse o CRLV, fazendo uma analogia. [...]
(Diretora da ARCON)*

O que a diretora chama a atenção, mais uma vez, nesse contexto, é para uma espécie de sobreposição de competências e de delegação de poderes, que comumente implica em problemas na atuação dos órgãos.

[...] porque quando sentamos em uma mesa temos três esferas: a Federal, a Estadual – estou falando em termos de braço, regulação/fiscalização – e Municipal No caso você, por exemplo, tem autorizações que são emitidas por um órgão federal, mas que ela tem autorização para segmentos, seccionamentos intermunicipais que não estão autorizados. [...]

Nesse contexto, o Comandante da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, André Luiz Vieira, na mesma oitiva (de 12.12.2022), esclareceu como é a atuação da Capitania, que é dividida em duas: a Capitania Fluvial, que fica no município de Santarém, que abrange outros municípios

a partir de Santarém e o restante aqui, pela Capitania da Amazônia Oriental, que abrange cento e dezesseis municípios, sob sua responsabilidade. Sobre as fiscalizações das embarcações, explicou o que segue:

[...]No caso das fiscalizações das embarcações e apreensões, só podemos fazer a apreensão de embarcações dentro da LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário. Então, nós só podemos apreender embarcações se estivermos cumprindo a LESTA nos termos de segurança da navegação, documentação vencida, falta de tripulação, aí sim poderemos fazer a apreensão da embarcação. Fora disso não podemos fazer a apreensão.[...](Comandante da Capitania dos Portos da da Amazônia Oriental).

O trabalho da Capitania, segundo o Comandante, em seu depoimento, ocorre diariamente e as abordagens incluem as embarcações tanto de passageiros, de ferry-boat, esporte e recreio, lanchas, motos aquáticas. Nessas abordagens é checado se a documentação da embarcação está em dia, se está inscrita na Capitania dos Portos, se a lotação da embarcação está sendo respeitada, se o transporte de carga está sendo respeitado, entre outras. Em 2022, até o dia 30 de novembro, foram feitas cinco mil abordagens em embarcações, destas, quatrocentos e cinquenta e duas foram notificadas e cento e sessenta e oito embarcações foram apreendidas.

Com relação à inscrição das embarcações, o processo começa com a apresentação do CSM à Capitania, que é emitido por uma certificadora que construiu aquela embarcação ou verificou a embarcação. A Capitania checa o CTS – Cartão de Tripulação de Segurança, ou seja, a armação da embarcação, quem conduzirá a embarcação, quantos tripulantes deverá ter, qual a qualificação desse tripulante e só aí ele estará inscrito na Capitania.

No caso dos passageiros, há uma parceria direta com a ARCON. Para uma embarcação sair de um local para outro, tem que ter o despacho da Capitania dos Portos e só se despacha uma embarcação que está registrada na ARCON.

Assim, se a pessoa diz: “Vou fazer uma linha Belém – Soure” o recebimento do despacho da Capitania estará condicionado a sua inscrição na ARCON. Observa-se com isso que há uma relação de interdependência entre os órgãos para que o processo possa funcionar de maneira harmônica, assegurando assim, a qualidade na gestão dos serviços. Para tanto deve haver a clara compreensão das competências e os limites de atuação de cada um.

Com relação ao cadastro de embarcações, a Capitania dos Portos informou que a Marinha possui um sistema de gerenciamento de embarcações, onde é possível encontrar todas as embarcações que estão inscritas, as que estão regularizadas, as que estão fora de tráfego ou seja, as embarcações que estão com documentação vencida ou por algum motivo foi apreendida. A lista atualizada pelos portos da Marinha, fica disponível no sistema para ser acessada por qualquer órgão público.

Ficou evidente, que a ausência de um marco regulatório claro em relação às atribuições e competências numa esfera infranacional que seria os Estados e os Municípios, geralmente causa conflitos e isso fica mais evidente quando envolve acidentes como o que ocorreu com a embarcação Dona Lourdes II.

Todos os esclarecimentos e considerações no que concerne às atribuições e competências dos órgãos nas diferentes esferas governamentais, apontaram para a urgência de se construir um

marco regulatório estadual para a operação do transporte hidroviário de passageiros no Pará, tornando posteriormente, uma diretriz para os marcos regulatórios municipais e para a construção dos protocolos de rotina.

No estado do Pará, o transporte fluvial é regulamentado pelas mesmas leis federais que se aplicam ao resto do país, além de leis estaduais e municipais que possam se aplicar às condições específicas do transporte pelos rios e afluentes do estado. Uma das principais leis que regulamenta o transporte fluvial no Brasil é a **Lei nº 9.432, de 1997, que dispõe sobre o transporte fluvial de cargas e de passageiros e estabelece as condições para a exploração dessa atividade no país** (BRASÍLIA, 1997)

A lei define as responsabilidades dos operadores de embarcações, estabelece os requisitos técnicos e de segurança para as embarcações e cria o Fundo Nacional de Transporte Fluvial (FNTF), responsável por financiar projetos e ações no âmbito do transporte fluvial.

3.5 O SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS NO PARÁ: PERSPECTIVA DOS USUÁRIOS E DA SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA

Em oitiva realizada no dia 14 de dezembro de 2022, na Assembleia Legislativa do Estado do Pará, essa Comissão de Estudos, teve o privilégio de ouvir de vítimas/sobreviventes e, do primeiro pescador a chegar no local e fazer os primeiros salvamentos das primeiras, relatos ricos em detalhes e muito emocionante. Dona Diva Seabra e seu Raimundo Serra sobreviventes e que perderam uma filha e uma neta nessa tragédia após ficar mais de 2 (duas) horas com sua filha e neta nos braços, relataram que essa tragédia foi fruto da irresponsabilidade do dono da embarcação D. Lourdes II que negligenciou socorro, omitiu que a embarcação estava afundando, mentiu que tinha avisado as autoridades do que estava ocorrendo. Falaram também que a embarcação não tinha coletes salva-vidas suficientes, os que tinham não estavam em condições de uso e muitas pessoas entraram em desespero sem ter nenhum tipo de material ou orientação de salvamento.

Nestes dois momentos de oitivas de usuários, estiveram presentes, personagens importantes para esse estudo, tais como: o pescador Rafael Lobato que foi a primeira pessoa a chegar no local onde estavam várias vítimas e realizar os primeiros salvamentos; a sra. Raimunda Oliveira, diretora da Federação dos Pescadores e da Colônia Z-10 de Icoaraci, assim como, as importantes contribuições do Sr. Dário Pedrosa, jornalista e ativista pela questão do Marajó; a Sra. Monica Seabra, filha do casal sobrevivente Diva e Raimundo; e a Sra. Rita Serra da Fetagri/PA; profa. Waldirene Cruz, da cidade de Cametá; a Sra. Fátima Maués; Fausto Fernandes da cidade de Abaetetuba; Sr. Eraldo Pantoja, membro do Sindicato de Trabalhadores Rurais e conselheiro tutelar de Abaetetuba; o Sr. Juliermersson Ribeiro, Marlina Pinheiro e Francielma Santana, diretores da Colônia Z-50 de Oeiras do Pará; a Sra. Irena Nunes, diretora da Z-76 de Capitão Poço; Sra. Marina Tavares; Lucideia Pereira; Sr. Paulinho Correa; Sra. Melania Pereira; Sra. Edivania Praia; Sr. Luciane Rabelo; Sr. Edinaldo Rocha, diretor da Z-20 de Santarém; Simone Silva, membro do Mopebam/Santarém; Srs. Junior e Lene da Z-28 de Alenquer; Sr. Selino Monteiro, da Associação de moradores do bairro Bela Vista em Alenquer; o Sr. Naldo Martins da Z-86 de Jacareacanga; Índia Socorro Arara da Z-57 de Altamira; Sra. Marinilza dos Santos da Z-76 de Faro; Sr. Renato Melo da Z-42 de Juruti; Sra. Georgete Guimarães da Confederação dos Artesãos de Santarém; o Sr. Manoel Pires, da Associação de Moradores do

Bairro do Maracanã, em Santarém; a Sra. Claudia Santana da Federação das associações comunitárias de Santarém; o Sr. Marlison usuário do município de Alenquer. Assim como, as presenças das promotoras Dra. Herena Melo do Ministério Público Agrário de Santarém; da Dra. Ângela Balieiro do Ministério Público Belém e da Defensoria Pública pela defensora Dra. Maria Maia que aqui abrimos um destaque por terem participado de todas as oitivas promovidas por esta Comissão nas quais trouxeram importantes contribuições e, certamente irão estar nos desdobramentos e resultados deste trabalho.

Destacamos aqui, os principais problemas e entraves relatados pelos usuários do transporte fluvial de passageiros:

1. neficiência na fiscalização nas embarcações de grande e médio porte;
2. Falta de fiscalização nas embarcações de pequeno porte, principalmente nas que fazem o transporte intramunicipal;
3. Ausência de órgãos fiscalizadores nos portos (sefa; arcon, antaq, marinha, capitania dos portos principalmente nos portos fora da capital Belém;
4. Inexistência de portos regularizados;
5. Inexistência de local apropriado para venda de passagens principalmente nos municípios;
6. Inúmeros portos privados clandestinos que são utilizados para embarque e desembarque;
7. Portos sem condições de embarque e desembarque de passageiros;
8. Superlotação de embarcações;
9. Excesso de cargas;
10. Falta de acessibilidade para PNE;
11. Dificuldade do acesso à gratuidade principalmente pelos idosos;
12. Falta de qualificação de condutores de embarcações pela Marinha Mercante;
13. Reclamam da falta em quase todas as embarcações de um sistema de orientação de como agir em caso de perigo de naufrágio;
14. Não há clareza para os usuários de quem é a responsabilidade pela gestão dos terminais hidroviários;
15. Reclamam que o terminal hidroviário recém inaugurado de Santarém não atende ao seu fim que é dar dignidade aos usuários do transporte fluvial, pois observam que poucas embarcações aportam lá, aparentemente algumas que fazer o trajeto interestadual;
16. Estrutura precária ou inexistente em grande parte dos municípios para embarque e desembarque de passageiros;
17. Conflitos com as empresas com relação ao acesso das gratuidades;
18. Relatos sobre a dificuldade de regularização de embarcações na ARCON;
19. Os usuários se submetem diariamente a usar transporte clandestino em todo o estado do Pará, pois não passam por nenhum tipo de fiscalização pelos órgãos fiscalizadores correm risco de vida;
20. Não existe balança fiscal da SEFA para controlar o peso de cargas nas embarcações. Tudo isso, contribui sobremaneira para a ocorrência de tragédias nos nossos rios.

Durante a Oitiva, ratificou-se a necessidade de criação de Marco Regulatório no sentido de estabelecer regras e um padrão a ser seguido, para atender de forma digna e segura todos aqueles que precisam se deslocar diariamente pelos nossos rios. Diante desse cenário foram apontadas as ações

abaixo relacionadas, como forma de melhorar a prestação de serviços:

1. Construção de estruturas hidroviárias menores e regularizadas sob a gestão do estado;
2. Regularização dos portos;
3. TAC entre os órgãos federais, governo do estado e município no sentido de solucionar a questão da fiscalização dos portos que estão em áreas da União;
4. Facilitar o acesso de um número maior de embarcações aportando nos terminais hidroviários já construídos;
5. Eliminar a venda de passagens em locais inapropriados tais como: no meio da rua, na casa do proprietário, despachante ou gerente, de baixo de árvores, entre outros;
6. Implantar capacitação periódica de técnicas de salvatagem, natação e primeiros socorros para os tripulantes das embarcações de grande, médio e pequeno porte;
7. Fortalecer o elo entre os anseios das comunidades com as ações de governo;
8. Maior presença do estado na solução dos entraves de fiscalização das embarcações;
9. Firmar parcerias com a iniciativa privada para o melhoramento das condições das estruturas físicas das embarcações;
10. Ações de governo que venham diminuir a precariedade do serviço nos municípios e nas comunidades mais distantes;
11. Desburocratização das licenças de embarcações;
12. Quebra de monopólios em algumas linhas;
13. Inspeção periódica das empresas no que se refere aos itens de segurança, motor e condições do casco da embarcação;
14. Maior divulgação nos meios de comunicação de quais documentos são necessários para emissão da carteira de portadores de necessidades especiais de caráter permanente e qual órgão procurar.

Em suma, ficou claro que um misto de muito trabalho e grandes desafios estão pela frente no que diz respeito ao modal de transporte hidroviário no Pará, pois ouvimos, vimos e sentimos a grande preocupação dos usuários e também dos órgãos que estiveram conosco nessas oitavas muitas reclamações, mas também tomou-se conhecimento das limitações legislativas/jurídicas e, limitações estruturais e de pessoal dos órgãos responsáveis pelas licenças e fiscalização de portos e embarcações.

3.6 O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO E AS CONTRIBUIÇÕES DO GT NAVEGAÇÃO

Em oitiva realizada no dia 17.01.2023, o presidente do SINDARPA - Sindicato das Empresas de Navegação do Pará ressaltou no seu depoimento a importância do transporte fluvial de passageiros na Região Amazônica, que transporta cerca de 10 milhões de passageiros mês, sendo que de 60 a 70% deste percentual concentra-se no Estado do Pará devido a sua grande malha hidroviária.

Por outro lado, ainda há muitos gargalos a serem enfrentados para assegurar a qualidade nesse modal de transporte, entre estes, o acesso ao Fundo Federal da Marinha Mercante, destinado exclusivamente para as empresas de navegação.

“Precisamos de uma política para permitir que as pequenas empresas, que hoje não têm acesso a este fundo, possam melhorar suas embarcações, estimular aos proprietários migrar dos barcos de madeiras para as de aço, fomentando a indústria naval e com isso obter embarcações mais seguras”, avaliou. (Presidente da Comissão, Dep. Orlando Lobato)

Na questão de portos, indicou a necessidade de instalação de novos e a regularização de outros existentes em cidades mais distantes que contam com grandes dificuldades no transporte de passageiros. Discorreu sobre o valor da tarifa que há dez anos não sofre reajuste. Apontou a existência de uma concorrência nas mesmas linhas, jogando para baixo os valores das tarifas em detrimento da qualidade dos serviços prestados e da segurança da navegação. A atuação dos barcos clandestinos e ainda necessidade de uma política de incentivo e isenção fiscal.

Além da participação da ARCON, de forma presencial, em duas Oitivas (12.12 e 10.01), foi encaminhado à Agência, pela Comissão de Estudos, um ofício, solicitando um conjunto de informações, consideradas necessárias para compreender a dinâmica do transporte hidroviário de passageiros no Estado do Pará, especialmente com relação às empresas que operam nesse segmento. Vejamos, a seguir, as solicitações feitas com as respectivas respostas do órgão.

SOLICITAÇÃO 1: Os nomes e a qualificação civil, os contatos de email e telefones celulares, bem como os órgãos ou entidades de origem de todos os representantes titulares e suplentes do CONSELHO ESTADUAL DE REGULAÇÃO E CONTROLE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS – CONERC, instituído pela Lei 6.099/1997, relação está devidamente acompanhada de cópia da publicação do ato de posse ou nomeação no Diário Oficial do Estado;

A Agência não forneceu informações referente a essa solicitação

SOLICITAÇÃO 2: Relação de operadores do transporte público fluvial de passageiros, com o detalhamento de suas operações e obrigações legais:

Em resposta ao item 2, no que tange às obrigações legais dos operadores cadastrados nesta Agência, o artigo 5º, parágrafo único da resolução 09/2000 dispõe nos seguintes termos:

Art. 5º-As empresas operadoras do serviço hidroviário intermunicipal de travessias obrigam-se a fornecer periodicamente à ARCON, dados e informações de natureza operacional, técnica, econômica, contábil e financeira, na forma a ser disciplinada em resolução específica e em outros instrumentos legais e contratuais.

Parágrafo Único – Constitui-se, também, obrigação das empresas operadoras:

I - Encaminhar, no prazo estabelecido, qualquer outra informação solicitada pela ARCON;

II - Receber reclamações dos usuários dos serviços, mediante entrega de protocolo de registro;

III - Responder por escrito, em até 30 (trinta) dias, às reclamações encaminhadas pelos usuários.

Além do destacado no texto anterior, cabe também ao operador como parte de suas obrigações legais, realizar a atualização cadastral junto a esta Agência, atendendo os documentos requisitados na resolução 03/2001, que também dispõe em sua redação a respeito dos documentos necessários para cadastro inicial.

SOLICITAÇÃO 3: Informar as Linhas, itinerários, tarifas e valor do Passageiro transportado de cada linha;

No que tange ao item 2.1, segue relação em anexo (tarifa-transporte hidroviário) no qual especifica a lista de operadores cadastrados nesta Agência, assim como seus respectivos itinerários e valores de tarifa.

SOLICITAÇÃO 4: Informar a quantidade e perfil de cada umas de suas embarcações: lotação, arqueamento, tripulação, embarque no nível do convés, acessibilidade, motorização e posição do motor, tempo de uso e tempo previsto para substituição, periodicidade de manutenção e vistoria;

Conforme enviado pelo ofício nº 183/2022 – gab/dig/arcon-pa, esta resposta demanda um pouco mais de tempo para ser respondida dada a complexidade das informações que se peticiona e que, portanto, será enviada posteriormente dentro do prazo solicitado.

OBS: As informações não foram recebidos

SOLICITAÇÃO 5: A relação de Adimplência/Inadimplência dos prestadores dos serviços públicos em razão de suas obrigações legais de natureza administrativa e fiscal;

Não será possível apresentar essa relação financeira dada a natureza fiscal das informações serem revestidas de sigilo. Os valores que as empresas são obrigadas perante esta Agência são da espécie tributária Taxa. Conforme o artigo 77º Código Tributário Nacional:

“As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, tem como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição”

O conceito de exercício regular do poder de polícia pode ser encontrado no mesmo diploma tributário através do artigo 78º:

“Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, li-

mitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos bons costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômica dependente de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos” (grifo nosso).

Os operadores que detêm a concessão, permissão ou autorização de serviço público são contribuintes do tributo acima mencionado. Além disso, os operadores também são obrigados a pagar taxas para a execução de serviços públicos de seu interesse, tais como emissão de ordens de serviço, renovação cadastral, segunda via de documentos e outros serviços que são pagos para obter serviço público específico divisível e prestados ao contribuinte (no caso o próprio operador prestador do serviço).

Com isso, as informações fiscais acerca do adimplemento de obrigações tributárias, exceto aquelas que já são divulgadas ao público por natureza, são revestidas de sigilo fiscal, nos termos do artigo 198º do CTN e, por isso, nos impossibilita a divulgação dessa relação para esta Casa Legislativa através do procedimento solicitado.

SOLICITAÇÃO 6: Relatório das condições operacionais de embarque e desembarque de terminais privados de passageiros e parecer sobre os limites da competência da ARCON relativas à fiscalização e controle desses terminais

Em relação a solicitação sobre as condições operacionais dos PORTOS PRIVADOS e a competência da ARCON relativa a fiscalização sobre estes, temos a seguinte resposta:

A competência da administração, fiscalização e legalização dos Portos é exclusiva da União, conforme disposto no art. 21, caput, inciso XII, alínea F:

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

Observando ainda legislação complementar, Lei Federal nº 12.815 de 5 de junho de 2013, art. 1º, parágrafo 1º:

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

Por fim, informamos ainda que a responsabilidade pela manutenção, controle e fiscalização dos portos é da Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, que delega a nível estadual

para a Companhia de Portos e Hidrovias.

Diante do exposto informamos que esta Agência não tem competência legal para emitir relatórios das condições operacionais de embarque e desembarque dos portos, sejam privados, sejam públicos. As empresas que fazem registros junto à esta ARCON trazem as autorizações destes órgãos para uso dos portos, compete à ARCON tão somente a análise documental, acatando tais pedidos.

3.7 EMPRESAS DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS

O Centro de Apoio Operacional Cível, Processual e do Cidadão (CAO CPC), sob a coordenação da Promotora de Justiça Ingrid Maria Balieiro Queiroz, criou, por meio da Portaria nº4130/2017-MP/PGJ, o Grupo de trabalho de Navegação do Ministério Público do Estado (GT Navegação) com o objetivo de identificar a demanda e a oferta de passageiros, os portos/terminais, as linhas e embarcações, a caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros na Região Amazônica e a qualidade da prestação dos serviços, garantindo a segurança da navegação e facilitando o estabelecimento de políticas públicas para o setor de transporte hidroviário de passageiros da Amazônia.(MPPA,2023). Compõem o GT, Promotores de Justiça das regiões do Marajó I, Marajó II e Baixo Amazonas, além de Promotores de Justiça de Defesa do Consumidor de Belém.

O MPPA acredita que para melhorar o desempenho do sistema de transporte hidroviário é preciso haver o equilíbrio do desempenho entre os componentes: nível de serviço e qualidade de serviço. Quando se fala em nível de serviço, se está falando de capacidade, velocidade, acessibilidade, flexibilidade e frequência desses. Qualidade de serviço, diz respeito a confiabilidade, conforto, segurança, flexibilidade, tempo de viagem, velocidade, consumo energético e impactos na comunidade.

Todavia, em que pese a necessidade desse equilíbrio, por enquanto, ainda está mais, no nível do desejo do que seria um modal de transporte ideal, considerando que o resultado do trabalho realizado pelo GT vem constatando a existência de portos clandestinos nos trajetos das viagens, com a utilização de manobras indevidas pelas empresas para economizar combustível; a não observância da capacidade de passageiros durante o trajeto e a existência de transportes mistos (como as situações de embarque de pessoas e combustíveis).

Vejam, agora, de forma mais detalhada, os principais problemas identificados, de acordo com os dados constantes no PLANO INTEGRADO E REGIONALIZADO DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIRO elaborado pelo GT Navegação para as Regiões Metropolitana de Belém I, Marajó, Tocantins e Baixo Amazonas, no Período: 2018 a 2021, que esta Comissão teve acesso e que encontra-se nos apêndices, desse relatório, em sua integralidade:

1. Falta de regularização das empresas prestadoras de serviço.
2. Deficiência da fiscalização sanitária e alimentícia nas embarcações agravando a poluição dos recursos hídricos;
3. Deficiência na fiscalização, in loco, dos terminais hidroviários (Santarém, Belém e outros);
4. Ações criminosas relacionadas ao transporte de passageiros (tráfico de drogas, de armas, prostituição infantil, roubo, entre outras);

5. Deficiência na divulgação de informações das normas de segurança do transporte de passageiros;
6. Falta de estrutura mínima para venda dos bilhetes;
7. Falta de terminais hidroviários para atender os usuários;
8. Deficiência de normas sanitárias para embarcações regionais;
9. Ausência de processo licitatório para o funcionamento das linhas fluviais.

Em oitiva, realizada no dia 12.12.2022, a Promotora Ângela Maria Balieiro Queiroz, alertou também para a problemática dos acidentes por escarpelamento nas embarcações, pedindo apoio dos Deputados Membros da Comissão de Estudos, para aprovação do Projeto de Lei (PL) nº 259/2021, de autoria da Deputada Heloísa Guimarães, o qual dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, de forma a proteger os passageiros e tripulações do risco de acidentes, que estaria tramitando na Assembleia Legislativa do Estado do Pará.

[...] considerando o questionamento que Vossa Excelência falou a respeito do escarpelamento, a Deputada Doutora Heloisa Guimarães também protocolou aqui na Assembleia uma proposta legislativa minutada por nós e pelo próprio fórum, o Projeto de Lei nº 259/2021, e não sei qual o trâmite, mas ela me passou bem aqui, o Projeto de Lei estava em pauta; isso aqui vai praticamente acabar com os acidentes de escarpelamento dentro do Estado do Pará porque o escarpelamento é uma realidade exclusiva do Pará, não tem nem no Amazonas, que o Amazonas é um Estado de rios. Não existe porque? Porque existe uma fiscalização e uma lei que de fato determina e proíbe esse tipo de navegação. [...] (Promotora de Justiça, 2022).

Porém, logo em seguida constatou-se que o PL, foi vetado integralmente, pelo Governador do Estado, que em sua justificativa afirmou que apesar da relevância material da proposição, havia vícios formais de inconstitucionalidade, por ser de competência legislativa privativa da União as regras referentes a Direito Marítimo e regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial, conforme disposto no art. 22, incisos I e X. da Constituição Federal, (PARÁ, MENSAGEM 066/2022).

Após conhecer sobre o teor do veto, firmou-se o compromisso, durante a oitiva, que na próxima Legislatura, o Relator e o presidente da Comissão de Estudos, Deputados Bordalo e Orlando Lobato, estudarão formas de reapresentar a proposta na Assembleia Legislativa com os devidos ajustes e correções, que se fizerem necessários, então vejamos:

[...]vamos verificar essa questão do Projeto de Lei da não sanção dele, as razões, para vermos. O mundo jurídico é muito amplo e pode ter ocorrido algum equívoco, salvo melhor entendimento, norma, porque o Artigo 22 da Constituição Federal dispõe que compete privativamente à União legislar. em geral, tudo o que é privativo da União abre a possibilidade de delegação de legislação para os Estados e Municípios. Quando é exclusivo, aí exclui os outros, mas privativo, ele permite que os Estados legislem concorrentemente.

E o inciso X diz que compete: “regime de portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e área espacial”. “E o XI completa mais: “trânsito e transporte. [...] (Presidente da Comissão).

Essa análise é essencial para evitar qualquer óbice numa nova tramitação do Projeto de Lei, dada a importância da aprovação dessa Lei, para se avançar no combate a essa forma grave de acidente nos rios da Amazônia, que envolve, em sua maioria, mulheres e adolescentes. De acordo com a Secretaria de Estado de Saúde Pública (Sespa), desde 2021 o Pará vem registrando aumento no número de casos de escarpelamento - acidente em que o cabelo é arrancado ao ficar preso no eixo do motor de embarcações. Em 2021 foram 16 ocorrências, o maior registro nos últimos dez anos. Muitos registros ocorrem nas cidades da ilha do Marajó.

Apesar dos altos índices de acidente, em oitiva, realizada no dia 12.12.2022, o Comandante da Capitania dos Portos, informou que foram feitas duzentas e vinte sete cobertura de eixos para evitar o escarpelamento, principalmente de mulheres e crianças com cabelos longos; sessenta e uma palestras educativas em vários municípios também para contribuir com a segurança da navegação e também realizaram inspeção naval em Abaetetuba, Afuá, Almeirim, Altamira, Alter-do-Chão, Antônio Lemos, Barcarena, Belém, Bragança, Breves, Bujaru, Cametá, Chaves, Cotijuba, Curralinho, Curuçá, Gurupá e vários outros municípios.

O MPPA, reconhece, apesar dos esforços dos órgãos governamentais, que ainda são muitos os problemas envolvendo o transporte fluvial de passageiros e esse cenário aponta para um longo e árduo caminho a percorrer, que exige muita articulação entre esses diferentes órgãos na busca da melhoria da qualidade dos serviços ofertados no setor, assim como o aumento da segurança.

Esclareceu, no entanto, durante as oitivas que o MPPA, vem fazendo sua parte, que por meio do GT Navegação, tem atuado de forma planejada, com objetivos e metas bem definidas e alinhadas ao Planejamento Estratégico do Ministério Público, criando desta forma, linhas norteadoras para atuação dos membros da Instituição nos municípios que abrangem as regiões envolvidas com a temática do transporte hidroviário de passageiros

Entre os objetivos e metas de trabalho, definidos no PLANO INTEGRADO E REGIONALIZADO DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS, já citado, estão:

1. Fomentar a regularização e a fiscalização das empresas que prestam serviço de transporte hidroviário cuja meta é garantir a fiscalização de 100% das empresas que atuam no transporte hidroviário do Estado do Pará visando à regularização;
2. Contribuir para o combate às ações criminosas referentes ao transporte aquaviário por meio da Participação das PJs nas ações conjuntas realizadas pelos órgãos de segurança pública;
3. Contribuir para a melhoria dos canais de venda (físico e digital) cuja meta é garantir a adequação dos canais de venda com estrutura mínima;
4. Contribuir para a adequação dos projetos de terminais hidroviários visando à qualidade dos serviços prestados aos usuários;
5. Acompanhamento dos projetos de construção dos terminais hidroviários;
6. Contribuir para a regularização das linhas fluviais.

Foi solicitado por essa Comissão de Estudo, ao MPPA, o relatório final de avaliação dos resul-

tados alcançados por meio deste Plano de Ação, com base nos indicadores previamente definidos, porém, nos foi informado que este ainda não está pronto.

3.8 INVESTIMENTOS PÚBLICOS: CONSTRUÇÃO, ADEQUAÇÃO, REFORMA DE TERMINAIS HIDROVIÁRIOS NO ESTADO DO PARÁ

Relatório de Gestão apresentado pela COMPANHIA DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DO PARÁ – CPH, na oitava do dia 10.01.2023, na Assembleia Legislativa do Estado do Pará, traz um levantamento geral dos investimentos feitos na construção, adequação e reforma de diversos Terminais Hidroviários, realizados pela Companhia entre os anos de 2019 e 2022. A CPH destaca a importante contribuição dos terminais hidroviários públicos do Pará, para o desenvolvimento regional, com a ampliação do turismo e da comercialização de produtos locais. Sendo isso possível, somente, por meio da modernização e implantação de Terminais Hidroviários Públicos consubstanciados nas regras de modernização e acessibilidade estabelecidas pela ANTAQ.

Segundo os dados CPH, de 2019 a 2022, a CPH entregou à população do Estado do Pará, 19 Terminais Hidroviários, sendo 08 construções e 11 reformas e adequações.

Somente em 2022, na região Região do Baixo Amazonas, a CPH investiu mais de 100 milhões na conclusão da construção de dois Terminais (Santana do Tapará e Santarém) e na Reforma dos terminais de Almeirim, Alenquer, Monte Alegre e Óbidos.

Nesse mesmo ano, 04 novas obras foram iniciadas, sendo 1 na região Xingu, 01 no Marajó, 02 na região Guamá que foram iniciadas e finalizadas. Em 2020 e 2021 foram iniciadas obras em 14 (catorze) terminais hidroviários, destes, dez (10) na Região do Marajó, dois (02) na região Capim, um (01) na região do Tocantins e (01) na região Tapajós.

Foram atendidos, no Terminal Hidroviário do Porto de Belém, segundo dados da CPH, até outubro de 2022, mais de 759 mil passageiros, por meio de 13 empresas de navegação que interligam 20 localidades com a capital paraense.

No planejamento para o ano de 2023 estão inclusas as seguintes obras:

1. Construção do Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci;
2. Construção do Terminal Hidroviário Turístico de Moju;
3. Construção do Terminal Hidroviário de Cargas Vila do Jenipapo;
4. Construção do Terminal Hidroviário de Cargas de Gurupá;
5. Construção do Terminal Hidroviário de Passageiros da Vila Carapajó – Cameté;
6. Construção do Terminal Hidroviário Turístico de Altamira;
7. Reforma e Adequação do Terminal de Marudá – Marapanim;
8. Reforma e Adequação do Terminal de São Sebastião da Boa Vista;
9. Reforma e Adequação do Terminal Hidroviário Turístico de Alter do Chão.

Registra-se que o documento em sua integralidade, encontra-se nos apêndices do presente relatório. Durante as oitavas discutiu sobre a necessidade de instalação de novos portos e regularização de outros, existentes em cidades mais distantes que contam com grandes dificuldades no transporte de passageiros. Para tanto, é necessário, que a CPH realize estudos para identificar essas necessidades, elegendo prioridades de ações.



ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA
DO ESTADO DO PARÁ

CAPITULO IV



Foto: Jader Paes / Agência Pará

DAS CONCLUSÕES

4.1 ANÁLISE GERAL DAS INFORMAÇÕES

Os estudos realizados por essa Comissão, expôs muitas fragilidades do sistema de transporte fluvial de passageiros que serve a população do Estado do Pará, especialmente, a população do arquipélago do Marajó. Problemas que vão desde a questão da ineficiência dos processos de fiscalização, da precariedade na infraestrutura dos terminais, da falta de acessibilidade interna e externa destes terminais a ações criminosas relacionadas ao transporte de passageiros (tráfico de drogas, de armas, prostituição infantil, roubo, entre outras), ao transporte clandestino de passageiros até a ausência de um Marco Regulatório Estadual para a navegação.

Realidade esta, que vem causando sérios prejuízos à população, com perdas, muitas vezes irreparáveis, como foi o caso do fatídico naufrágio da embarcação Dona Lourdes II, que vitimou 23 pessoas, cuja embarcação atuava de forma totalmente irregular, junto aos órgãos oficiais do município, do estado e da União. Todos esses problemas impedem a população, usuária do transporte fluvial de passageiros de obter acesso a oportunidades e serviços essenciais, revelando que, em que pese os investimentos que tem sido feito nos últimos anos, especialmente, com relação aos Portos Hidroviários, como reformas, adequações e ou construção de novos terminais, muito há de ser feito para que seja garantido o direito ao transporte fluvial, como direito à dignidade da pessoa humana.

Importa registrar que o território paraense é permeado por três importantes bacias hidrográficas (BH). Além da BH Amazônica, o Pará também está inserido na BH Tocantins Araguaia e no extremo nordeste do estado na BH Atlântico Nordeste Ocidental (MEDEIROS, 2012). O Estado do Pará abriga duas das maiores bacias hidrográficas do Brasil, porém a estrutura portuária local ainda não alcançou as condições adequadas para que seja garantido o direito de ir e vir da população, principalmente as do interior do Estado, de maneira segura e confortável.

Nesse contexto, quando as pessoas e ou famílias optam por usar um transporte clandestino, não o fazem somente, atraídos pelo preço baixo, ignorando os riscos de viagens sem fiscalização, como se pode apressadamente acreditar. Antes de criminalizar as pessoas é preciso compreender os diversos fatores que atravessam e contribuem para a permanência do problema, em um estado com altos índices de pobreza e desigualdade social. Além das questões de ordem financeiras e econômicas, os usuários estão cansados de pagar caro por um serviço inseguro e de péssima qualidade, um serviço, que por outro lado, não recebe os devidos subsídios do governo nem faz parte da agenda de prioridades.

É importante destacar ainda, nesse contexto, que a maioria do transporte de passageiros por vias fluviais no estado do Pará e na Amazônia, é feita na modalidade mista, ou seja, cargas e passageiros e não na forma exclusiva para passageiros. Isso porque, o transporte de cargas é mais ou tão rentável quanto o transporte de passageiros e muitas linhas não seriam economicamente viáveis somente com o transporte de passageiros ou então, as passagens se tornariam bem mais caras.

Deve ser lembrado ainda, que o transporte de passageiros é uma concessão do poder público o que impõe a iniciativa privada atender exclusivamente as áreas e linhas que são economicamente viáveis segundo seus interesses. Sendo assim a incapacidade de governos manterem serviços eficientes de navegação, como foi o caso da Empresa de Navegação da Amazônia – ENASA que foi extinta, tem implicação direta na precariedade dos serviços de transportes aquaviários de passageiros no Pará e na Amazônia.

Diante dessa precariedade dos serviços oferecidos por muitas empresas que operam nesse mercado, ou a ausência desse serviço, a população isolada no Marajó e de outros municípios do

Estado – que dependem de aeronaves ou embarcações para se deslocarem - sofre com o transporte fluvial regular, precário e recorre a embarcações clandestinas. Diariamente, segundo a ARCON, são realizadas 16 viagens diárias com saídas do Terminal Hidroviário de Belém (THB) e de outros portos particulares com destino aos portos dos municípios de Soure, Salvaterra, Cachoeira do Arari, Santa Cruz do Arari e Ponta de Pedras e frequentemente essas embarcações regulares apresentam problemas.

Conforme dito em diferentes depoimentos durante as oitivas de usuários, é frequente embarcações regulares saírem com capacidade máxima, ainda deixando pessoas para trás. Sem previsão de horário para a próxima viagem é comum o passageiro pegar o barco clandestino, que não raro sai logo depois do barco regular, de porto clandestino nas proximidades do porto regular.

Então, enfrentar os desafios relacionados ao combate do transporte clandestino nos rios do estado do Pará, passa, necessariamente, pela melhoria na prestação de serviços pelas operadoras do transporte hidroviário regular de passageiros e pelos órgãos públicos das diferentes esferas governamentais. Isso implica em investimentos na adequação, reforma e construção de novos portos em áreas não cobertas e não atendidas por linhas regulares, na regularização de pequenas embarcações e na efetividade das fiscalizações.

Para tanto, também é necessário, ampliar o efetivo de profissionais e investir na infraestrutura dos órgãos de fiscalização, como por exemplo, a aquisição de maior número de viaturas, instalação de Pólos Regionais de fiscalização em região mais distantes da capital, como por exemplo, em Breves, Santarém, Altamira, Parauapebas. Isso implica enfrentar com seriedade, as limitações legislativas/jurídicas e, limitações estruturais e de pessoal dos órgãos responsáveis pelas licenças e fiscalização de portos e embarcações.

Não menos importante é que, para garantir a qualidade e a segurança da navegação é fundamental melhorar as condições estruturais do policiamento ostensivo da Polícia Militar do Pará, sua capacidade operacional e seu efetivo de pessoal, para realizar o combate à criminalidade, como a pirataria contra embarcações de transporte de passageiros no estado.

Há um longo percurso para que o transporte hidroviário possa atingir todo seu potencial no Estado do Pará e se tornar uma referência de qualidade, atendimento, acessibilidade e mobilidade, e o início desse processo também passa pela criação de um Marco Regulatório Estadual para a navegação no Estado.

4.2 PROPOSTAS /RECOMENDAÇÕES

As recomendações abaixo relacionadas estão organizadas em seis Eixos, denominados Eixos Estratégicos, com os seus respectivos objetivos devidamente definidos. As propostas são resultados das contribuições feitas por representantes das diferentes instituições governamentais, da sociedade civil, das empresas operadoras do transporte fluvial de passageiros e dos usuários, que foram ouvidos nas seis oitivas coletivas realizadas por essa Comissão de Estudos.

Ratificamos que é papel prioritário do Estado fornecer soluções para os problemas que foram apontados por esse estudo, por meio da criação e ou fortalecimento de políticas públicas e ações estratégicas, que sejam capazes de atender os anseios e as reais necessidades da população, ator primário na utilização, fiscalização e legitimação do serviço de transporte hidroviário, bem como, assumir o compromisso de torná-lo parte do processo de tomada de decisão.

EIXO 1: Marco Regulatório do transporte hidroviário de passageiros no Estado do Pará.

OBJETIVO: Fomentar a elaboração e aprovação de Lei específica e consistente que discipline a regulamentação do setor hidroviário de passageiros no Estado do Pará

RECOMENDAÇÕES	ÓRGÃOS EXECUTORES	INTERFACE INTERINSTITUCIONAL
1. Elaborar Projeto de Lei para criação do Marco Regulatório para o transporte hidroviário de passageiros no Estado do Pará, com o objetivo de garantir a segurança e qualidade dos serviços para os atores e usuários deste modal de transporte;	ARCON e Procuradoria Geral do Estado - PGE	Gabinete do Deputado Bordalo
2. Elaborar Projeto de Lei para garantir a obrigatoriedade do uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, de forma a proteger os passageiros e tripulações do risco de acidentes.	Gabinete do Bordalo	Comissão de Transportes, Comunicação e Obras Públicas da Assembleia Legislativa do Estado do Pará

EIXO 2: Qualidade do serviço de transporte hidroviário no Estado do Pará

OBJETIVO: Fomentar a regularização e a fiscalização das empresas que prestam serviço de transporte hidroviário.

RECOMENDAÇÕES	ÓRGÃOS EXECUTORES	INTERFACE INTERINSTITUCIONAL
1. Assegurar a fiscalização de 100% das empresas que operam no segmento do transporte hidroviário de passageiros do Estado do Pará com vistas a garantir o combate às irregularidades e o transporte clandestino de passageiros;	ARCON	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR; MPPA.
2. Avaliar, periodicamente, os planos de investimentos dos operadores regulados, com vistas a garantir a prestação de serviços em níveis compatíveis com a qualidade exigida pelos usuários e o custo da prestação dos mesmos;	ARCON	MPPA, Defensoria Pública do Estado do Pará; SETRAN, Defensoria Pública, CONERC e CONCIDADES-PA
3. Integrar as bases de dados da ANTAQ/ARCON e Capitania dos Portos de forma a constituir um Cadastro Único de operadores do transporte regular de passageiros no Estado do Pará, integrando preferencialmente o aplicativo “Navegue Seguro” para garantir o compartilhamento de informações que permitam a integração da Política Pública pelos diversos órgãos executores em cada instância federativa;	ARCON	ANTAQ e Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR e MPPA
4. Criar um Protocolo Unificado que oriente as diferentes instituições do Estado do Pará como proceder (obrigações) diante de naufrágios e ou outros de acidentes;	ARCON Secretaria de Estado de Segurança Pública – SEGURUP: Polícia Civil, através da Delegacia de Crimes Fluviais e Polícia Militar, através do Grupamento Fluvial (Gflu) Corpo de Bombeiros Militar	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR CPAOR

5. Acompanhar de forma periódica, as estatísticas relacionadas às reclamações e denúncias acerca da qualidade do serviço prestado pelas operadoras do transporte fluvial de passageiros e publicizar nos sites oficiais do Governo (SEGUP, ARCON, SETRAN) as providências que foram tomadas;	ARCON, SEJUDH/PROCON, OUIDORIA GERAL DO ESTADO	MPPA
6. Fiscalizar as embarcações, de forma periódica visando à melhoria da qualidade dos serviços e à redução dos níveis de poluição hídrica;	ANTAQ/ARCON/Municípios e Capitania dos Portos da Amazônia Oriental - CPAOR	MPPA
7. Intensificar a fiscalização da qualidade dos serviços disponíveis nos terminais de passageiros, incluindo a garantia da acessibilidade como uma forma facilitadora de transpor obstáculos e melhorar a qualidade de vida dos usuários do transporte fluvial de passageiros;	ARCON, SEFA, SEJUDH/PROCON e SETRAN	
8. Modernização e adequação dos canais de venda de bilhetes de passagens, com a implantação de Sistema de Bilhetagem eletrônica que possibilite o monitoramento da operação em tempo real, o rastreamento de embarcações e o sistema de controle de gratuidades e benefícios com tecnologia de identificação facial e biometria;	ARCON, SEFA, SEJUDH/PROCON	
9. Convocar a I Conferência Estadual de Transportes Públicos Regulados, para debater as prioridades das políticas públicas de transporte de passageiros, discutir, revisar e ampliar o “plano integrado e regionalizado do transporte fluvial de passageiros” do GT de Transporte do MPPA e eleger os representantes dos operadores e usuários dos serviços de transporte hidroviário e rodoviário de passageiros regulados pela ARCON para compor o CONERC-PA;	Casa Civil da Governadoria e ARCON/PA	CONSELHO ESTADUAL DAS CIDADES – CONCIDADES/PA e MPPA
10. Iniciar os “Estudos de Padronização das Embarcações de Transporte Aquaviário de Passageiros”, a fim de definir padrões construtivos para cada tipo de operação, com fundamentos nas NORMAN’s existentes e normas técnicas de Engenharia Naval que fixe parâmetros de conforto, acessibilidade, eficiência energética, redução de emissões de GEE e a modicidade tarifária de modo a definir os parâmetros de renovação da frota dos operadores e disciplinar a inserção de novas embarcações nas operações já reguladas pela ARCON.	ARCON, SETRAN, SECTET	FAESP, UFPA, IFPA, UFOPA E UNIFESSP

EIXO 3: Combate a criminalidade e segurança na navegação

OBJETIVO: Aumentar os investimentos e intensificar o combate às ações criminosas relacionadas ao transporte de passageiros (tráfico de drogas, de armas, prostituição infantil, roubo, entre outras).

RECOMENDAÇÕES	ÓRGÃOS EXECUTORES	INTERFACE INTERINSTITUCIONAL
1. Instalar 02 Bases fluviais integradas, em pontos estratégicos do Estado, sendo uma na região do Marajó Oriental (Lago do Arari) e a segunda na região do Baixo Amazonas, para fortalecer as ações policiais desenvolvidas em combate à criminalidade, tendo em vista que por essas regiões passam embarcações do Amazonas, Amapá, e de toda a região oeste do Pará;	Segurança Pública – SEGUP: Polícia Civil, através da Delegacia de Crimes Fluviais e Polícia Militar, através do Grupamento Fluvial (Gflu)	
2. Garantir os recursos orçamentários necessários para que a ARCON/PA possa ampliar seu efetivo operacional especificamente para manter equipe de fiscalização fixa na Base Fluvial de Breves e ser capaz de prover de efetivo de fiscalização as novas bases fluviais recomendadas (Lago Arari e Baixo Amazonas);	Casa Civil da Governadoria, SE-PLAD	ARCON
3. Requalificar o Plano de Segurança de Navegação para o Estado do Pará;	CPAOR	
4. Realizar, de forma periódica, ações conjuntas com órgãos de segurança pública.	Secretaria de Estado de Segurança Pública; Ministério Público do Estado do Pará Delegacia de Crimes Fluviais, Delegacias dos municípios, e Polícia Militar;	

EIXO 4: Oferta e qualidade dos terminais hidroviários

OBJETIVO: Assegurar maiores investimentos para, construção, reforma, ampliação e requalificação dos projetos de terminais hidroviários no estado do Pará.

RECOMENDAÇÕES	ÓRGÃOS EXECUTORES	INTERFACE INTERINSTITUCIONAL
1. Proceder à revisão do Plano Estadual de Logística de Transportes – PELT, precedido da realização da “Conferência Estadual de Transporte Público” que servirá de suporte para elaboração da proposta de revisão e inclusão de novos projetos na Carteria de Projetos do PELT até 203;	SETRAN, ARCON, SEDEME	FAPESPA, UFPA, IFPA, UFOPA E UNIFESSP
2. Facilitar o acesso ao Fundo da Marinha Mercante com recursos do Fundo de desenvolvimento do Estado, operado pelo BANPARÁ;	Banpará	Companhia dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR e Banco da Amazônia

3. Regularização de embarcações e linhas de transporte de passageiros das áreas ribeirinhas de Cachoeira do Arari até o terminal hidroviário de Icoaraci, em duas linhas; a primeira partindo de Santana, depois Gurupá, Caracará e Tartarugueiro, e a segunda linha de Chipaiá, Aranaí, Urubuquara, Anuará, Zé Joaquim, Caracará, Furo Grande da Praia e Bom Jesus.	ARCON	
--	-------	--

EIXO 5: Regularização das linhas fluviais**OBJETIVO:** Garantir os devidos processos licitatórios para o funcionamento das linhas fluviais.

RECOMENDAÇÕES	ÓRGÃOS EXECUTORES	INTERFACE INTERINSTITUCIONAL
1. Licitar as principais linhas de transporte aquaviário de passageiros, submetendo à apreciação prévia do CONCIDADES/PA os Termos de Referência específicos de cada operação e os parâmetros gerais de qualidade das embarcações com base em PADRON a ser definido por Estudo de Padronização das Embarcações de Transporte Aquaviário de Passageiros.	Casa Civil da Governadoria, ARCON e AGE	Casa Civil da Governadoria, ARCON e AGE MPPA
2. Licitar Sistema de Bilhetagem Eletrônica que integre: monitoramento em tempo real das embarcações, integrado ao CIOP; controle digital da venda de passagens e observância dos direitos dos usuários; sistema de vigilância eletrônica por câmeras, com tecnologia de reconhecimento facial	Casa Civil da Governadoria, ARCON e AGE	MPPA
3. Facilitar o acesso dos Operadores dos sistemas de transporte hidroviário às linhas de crédito existentes na carteira de crédito do BANPARÁ, com ênfase no Fundo de desenvolvimento do Estado.	Banpará	Comissão Estadual de Incentivos Fiscais da SEDEME
4. Estimular a cooperação técnica entre os entes federativos de forma a constituir um plano de combate à clandestinidade, garantia da fiscalização, monitoramento e controle conjunto sobre os aspectos da segurança da navegação, a operação das linhas de transporte e infraestrutura portuária, especialmente, no município de Belém.	ANTAQ/ARCON/ SEMOB e demais órgãos municipais	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental – CPAOR

EIXO 6: Integração Intermodal nos sistemas de transportes públicos

OBJETIVO: Buscar a integração com outros meios de transporte público de Passageiros regulados ou não pela ARCON.

RECOMENDAÇÕES	ÓRGÃOS EXECUTORES	INTERFACE INTERINSTITUCIONAL
1. Apelar ao governo Federal pela retomada dos investimentos no Programa de desenvolvimento da aviação regional, paralisado desde 2016 para ampliar a oferta de modais de transporte e acesso a serviços públicos em municípios cujo o transporte hidroviário seja o único meio de acesso	Casa Civil da Governadoria, ARCON e SETRAN	Ministério dos Transportes e Ministério dos Portos e Aeroportos
2. Solicitar instalações Portuárias de Pequeno Porte. Os IP4s são pequenos portos construídos e mantidos pelo Governo Federal (DNIT).	Casa Civil da Governadoria, ARCON e SETRAN	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte e Ministério dos Transportes e Ministério dos Portos e Aeroportos
3. Revisar a carteria de projetos do PELT a fim de propor a integração física dos modais hidroviário e rodoviário de passageiros eficientizando a infraestrutura de terminais instalada ou a se ser instalada	SETRAN e ARCON	CONCIDADES/PA
4. Garantir a integração operacional de Sistemas de Bilhetagem Eletrônica a serem licitados no âmbito das operações reguladas de transporte hidroviário e rodoviário de passageiros de forma a garantir direitos relacionados à mobilidade, sem prejuízo da modicidade tarifária.	Casa Civil da Governadoria, ARCON	CONCIDADES/PA e MPPA

4.5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do exíguo tempo que essa Comissão dispõe para realizar o presente estudo, em função do término desta Legislatura, 2019-2023 - período de quatro anos durante o qual se desenvolvem as atividades legislativas (Constituição Federal, Art. 44) e que se encerra em 31 de janeiro de 2023, envidamos todos os esforços para que nesse curto espaço de tempo, pudéssemos oferecer aos órgãos do executivo, ao Ministério Público, ao Tribunal de Justiça, às Prefeituras, às operadoras do transporte fluvial um produto que contribuía para o planejamento de ações e investimentos que busquem a melhoria do transporte fluvial de passageiros no Estado do Pará.

As recomendações aqui apresentadas têm o propósito, ratificando o já dito na apresentação desse relatório, de indicar possíveis caminhos, inovações no segmento, buscando alcançar um patamar civilizatório mais avançado para milhares de paraenses e de tantas outras pessoas do Brasil e do mundo que visitam o nosso Estado, com segurança e conforto.

Não restam dúvidas que a navegação fluvial é uma necessidade básica para as populações do interior do Estado e respeitar a relação das pessoas com os rios na Amazônia e no Pará, representa o reconhecimento da cidadania, isto é, o direito de ter acesso a um sistema de transporte de qualidade, ágil, seguro e equânime.

Tivemos o cuidado de ouvir os principais interessados no tema, criando, inclusive, um espaço democrático de diálogo por meio das Oitavas Coletivas abertas ao público, para que a população pudesse ter sua participação garantida, afinal, é ator primário na utilização, fiscalização e validação do serviço de transporte hidroviário, devendo, inclusive, o Estado, assumir o compromisso de torná-la parte (permanente) do processo de tomada de decisão, pois quem melhor conhece suas necessidades é quem utiliza o serviço e sofre com os problemas que se arrastam há anos.

5. REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2016].

BRASIL. **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1997.

BRASIL. **Lei 2370/54 | Lei nº 2.370, de 9 de dezembro de 1954**. Regula a inatividade dos militares. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1954.

BRASIL. **Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013**. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2013.

BRASIL. **Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela união de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2013.

BRASIL. **Lei Nº 10.233, de 5 de junho de 2001**. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2013.

BRASIL. **Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997**. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1997.

BT+. **Bt revela sistema clandestino de transporte fluvial funcionando na ilha do marajó**, 30 de setembro de 2022. disponível em <https://btmais.com.br/exclusivo-bt-revela-sistema-clandestino-de-transporte-fluvial-funcionando-na-ilha-do-marajo/>. Acesso em 05 de jan.2023

MEDEIROS. J. T. S. **O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na amazônia**. Dissertação (Mestrado Direito Ambiental) Escola Superior de Estudos Sociais Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental, Universidade do Estado do Amazonas. Manaus, 2012. Disponível em <http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/bitstream/riuea/1952/1/O%20transporte%20fluvial%20>

[e%20o%20direito%20%c3%a0%20dignidade%20da%20pessoa%20humana%20na%20Amaz%20c3%b4nia.pdf. Acesso em 08 jan.2023](#)

PARÁ. **Ato da Presidência da Assembleia Legislativa do Estado do Pará Nº 06/2022**, publicado no Diário Oficial ANO XXXVII – Nº 2296, de 05 a 09 de dezembro de 2022.

PARÁ. **Requerimento da Assembleia Legislativa do Estado do Pará Nº 381 de 13 de setembro de 2022**. Dispõe sobre a criação de uma Comissão Temporária Interna de Estudo e Acompanhamento para tratar sobre a qualidade, a segurança e a fiscalização do transporte Fluvial de Passageiros no Estado do Pará. Protocolado em 13.09.2022.

PARÁ. **Projeto de Lei nº 259/2021**. Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, de forma a proteger os passageiros e tripulações do risco de acidentes. Belém, Pa: Diário Oficial do Estado, 2021.

PARÁ. **Lei Nº 9.311, de 17 de setembro de 2021**. Dispõe sobre a obrigatoriedade de barcos, navios e ferry-boat, destinarem um espaço reservado para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, atarem suas redes nas embarcações no Estado do Pará. Belém, Pa: Diário Oficial do Estado, 2021.

PARÁ. **Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social**. Inquérito por Portaria nº0340/2022.100007-1. Belém, Pa: Governo Estadual, 08 set.2022.

PARÁ. **Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos**. Ofício nº Ofício nº 186/2022 – GAB/DIG/ARCON-PA. Belém, Pa: Governo Estadual, 07 dez.2022. Assunto Ref..Of.n.3.806/2022.

PARÁ. **Agência de Regulação Controle de Serviços Públicos**. Quem Somos.(Pará) ARCON (2023?). Disponível <https://arcon.pa.gov.br/quem-somos-0> Acesso em 14.jan.23.

PARÁ. **Lei Nº 6.099, de 30 de dezembro de 1997**. Cria a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará e dá outras providências. Belém, Pa: Diário Oficial do Estado, 1997.

RELATÓRIO DE GESTÃO. Companhia de Portos Hidroviários do Estado do Pará - CPH, Belém, 2022.

RELATÓRIO: **Levantamento dos principais Portos Públicos e Privados no Estado do Pará**. CPH-Pa, 2022.

RELATÓRIO EXECUTIVO: **Estudo da Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica** – ANTAQ / UFPA, 2017.

RELATÓRIO: Plano Integrado e Regionalizado do Transporte Fluvial de passageiros Regiões Metropolitana de Belém I, Marajó, Tocantins e Baixo Amazonas Período: 2018 a 2021 – MPPA, 2018.

SOARES, Rodolpho Pinto. **Avaliação do grau de exclusão social relacionada ao transporte aquaviário através do método de necessidades socialmente percebidas (nsp): o caso de cotijuba**. Dissertação (Mestrado Engenharia Naval) - Instituto de Tecnologia Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval, Universidade Federal do Pará. Belém, 2022. Disponível em <http://repositorio.ufpa.br/handle/2011/14572>. Acesso em 05. Jan.2023.

