

Brasil soma esforços para aumentar segurança nas águas da Amazônia

Frente parlamentar mista e trabalho acadêmico para criar dispositivo barato contra naufrágios são duas ações simultâneas que têm o objetivo de reduzir o número de acidentes nos rios da região, onde menos de 10% das embarcações são regularizadas

Marcio Maturana

OS RIOS DA Amazônia, com 18,3 mil quilômetros de vias navegáveis, transportam 1,2 milhão de pessoas por mês. É uma multidão que ocuparia o 14º lugar na lista de municípios mais populosos do Brasil, à frente de Campinas (SP). Apesar disso, estima-se que menos de 10% do cerca de 1 milhão de embarcações da região tenham licença na Capitania dos Portos. Resultado: a precariedade e a hiperlotação fazem vítimas frequentes, tanto em naufrágios quanto em acidentes como os escarpamentos, quando o couro cabeludo das mulheres é arrancado por um eixo rotativo das embarcações.

Dois novidades pretendem melhorar esse cenário. Uma é a Frente Parlamentar Mista pelo Desenvolvimento da Navegação Fluvial na Amazônia, que dia 13 foi reinstalada pelo Congresso, com a participação de seis senadores e 215 deputados. Outra é que ainda neste semestre será concluída pesquisa do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (Ifam), com o objetivo de dar mais segurança às embarcações. O transporte fluvial é a principal via de deslocamento nos estados do Acre, Amazonas, Amapá, Roraima, Rondônia e Pará.



Do porto de Manaus saem as principais linhas de passageiros da Bacia Amazônica, cheias de redes para dormir porque as viagens geralmente duram dias. É comum as embarcações também levarem mercadorias

— A frente parlamentar é muito importante porque, na Amazônia, as estradas são os rios. Infelizmente, mais de 60% da produção da região ainda é transportada sobre rodas, encarecendo tudo. Precisamos investir isso, mas o governo tem investido no sistema rodoviário em detrimento do hidroviário — disse Flexa Ribeiro (PSDB-PA).

Além de Flexa, participam da frente os senadores Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), Inácio Arruda (PCdoB-CE), João Capiberibe (PSB-AP), Vital do Rêgo (PMDB-PB) e Lídice da Mata (PSB-BA). A presidente é a deputada Janete Capiberibe (PSB-AP), que pretende definir um calendário de

ações até a semana que vem.

— Serão criados grupos de trabalho, e um dos principais objetivos é garantir a segurança, provocando a presença do Estado brasileiro no apoio a esse modal de transporte — afirmou Janete.

Ela explica que, nas centenas de pequenos estaleiros ao longo da malha hidroviária, as embarcações são fabricadas de acordo com o conhecimento centenário da população, muitas vezes passado de pai para filho, sem cursos de engenharia ou arquitetura naval.

— Enquanto nas metrópoles carros e até bicicletas são aprimorados com investimentos em pesquisa, os carpinteiros navais da

Amazônia continuam trabalhando sem agregar conhecimento mais moderno e sem subsídios para construção. Muitos usam motores que seriam para ralar mandioca — disse.

Janete defende a instalação de escola de carpintaria naval e linha de crédito para novas embarcações, com recursos do Fundo da Marinha Mercante, que, até o fim de 2014, deve acumular R\$ 30 bilhões.

Simple e barato

O trabalho desenvolvido pelo Ifam tem a preocupação de possibilitar a redução do risco de naufrágio sem dificultar a construção das embarcações, para que

a novidade possa ser amplamente disseminada. O professor Flávio José Aguiar Soares, que coordena a pesquisa, explica que o projeto tem duas vertentes: um dispositivo que aumenta em 60% a estabilidade da embarcação e um sensor eletrônico que verifica em tempo real a oscilação do barco.

— A estabilidade transversal será melhorada por um sistema de baixo custo e fácil de instalar, para não ficar só na teoria. Simplificando, é como um tanque com água. Embarcações de grande porte têm solução semelhante, só que mais sofisticada e cara. Já o sensor exibe os resultados em um *display*. Se o barco oscila

na frequência de ressonância, o comandante fica sabendo.

Segundo Soares, outra causa de naufrágios na Amazônia é o choque dos cascos das embarcações, geralmente construídos de madeira, com troncos submersos. Ele e sua equipe, com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), basearam-se em linhas de veículos que naufragaram para construir barcos em pequena escala que foram utilizados em plataforma de teste. Avaliaram o comportamento dos modelos em situações instáveis, como uma forte correnteza ou excesso de peso.

Na maior tragédia, mais de 300 mortes

Excesso de passageiros, falta de habilitação dos condutores, más condições das embarcações e precariedade na sinalização dos rios são as principais causas dos naufrágios na Amazônia. As mortes são facilitadas, em geral, pelo número insuficiente de coletes ou a inexistência deles.

A maior tragédia aconteceu em janeiro de 1981, quando mais de 300 pessoas morreram no naufrágio do barco Novo Amapá na foz do rio Cajari, perto do município de Monte Dourado (PA). Na Capitania dos Portos, estavam registrados 146 passageiros. Mas a embarcação levava cerca de 650 pessoas e quase 1 tonelada de carga comercial. A capacidade máxima era de 400 passageiros e meia tonelada.

De 2005 a 2010, o número de acidentes nos rios da Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Roraima e Rondônia) aumentou 47%, segundo a capitania fluvial. Foram registrados 295 acidentes, com cerca de 200 mortes, principalmente em naufrágios.

Fiscalização

O monitoramento das embarcações na Amazônia cabe à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e à Capitania dos Portos, de nível federal. Mas a estrutura dos dois órgãos, tanto em equipamento quanto em número de funcionários, é insuficiente para fiscalizar mais de 3,8 milhões de quilômetros quadrados, com milhares de embarcações clandestinas levando passageiros e mercadorias em complexa geografia de rios, lagos, igarapés e furos (ligação natural entre rios) que se modificam nas cheias.

Além do aumento de recursos, os avanços podem ser possibilitados pelo conhecimento mais detalhado possível da realidade. Mês passado, a Antaq divulgou estudo feito em parceria com a Universidade Federal do Pará (Ufpa) sobre o transporte fluvial de passageiros na região.

— Essas informações serão importantes para o Ministério dos Transportes, para a Casa Civil e para outros órgãos pensarem as políticas públicas em benefício dessas pessoas — disse o superintendente de Navegação Interior da Antaq, Adalberto Tokarski.

Mulheres mutiladas em escarpamento

Couro cabeludo arranca violentamente, muitas vezes levando orelhas, sobrancelhas e parte da pele do rosto e do pescoço. Esse é o escarpamento, que acontece quando o cabelo se enrola no eixo rotativo do motor de pequenos barcos, bastante usado pelas populações ribeirinhas desde 1960 porque é barato e consome pouco diesel. Há registros de 294 mutilações desse tipo na Amazônia.

— Só no meu estado, Amapá, há 107 vítimas de acidente com o eixo rotativo. São cem mulheres sem o couro cabeludo e sete homens que perderam o órgão genital —

disse Janete Capiberibe. Ela é autora do projeto que originou a Lei 11.970/09, obrigando a cobertura do eixo, do motor e das partes móveis. A deputada comemora que no ano seguinte à sanção da lei já não foi registrado nenhum acidente desse tipo no Amapá. A cirurgia plástica reparadora tem um custo completamente fora da realidade econômica das vítimas de escarpamento. — Mês passado, fizemos avaliação em 86 das 107 vítimas do Amapá. Levamos todas à capital, Macapá, em parceria com o governo do estado e a Sociedade Brasileira de Cirurgia Plástica — relatou.

As análises médicas serviram de base para um mutirão de cirurgias que deve ocorrer até junho. Além disso, a Marinha tem feito campanhas de prevenção e cobertura do eixo. Em 2010, foram feitas mil coberturas.

Na audiência de relançamento da frente parlamentar, a presidente da Associação das Vítimas de Acidente de Escarpamento, Rosinete Serrão, falou sobre o trauma psicológico das vítimas.

— Muitas delas se afastam da família e da escola e têm dificuldades em aceitar a realidade. Sem falar que sofrem discriminação da sociedade — contou Rosinete.



Vítimas de escarpamento fundaram uma associação para obter apoio médico, psicológico e jurídico

Problemas também nas barcas Rio-Niterói

O mais movimentado transporte hidroviário do Brasil fica bem longe da Amazônia em distância e em características. Absolutamente urbanas, as barcas Rio-Niterói ocuparam as manchetes devido a protestos populares contra o aumento de 60% no valor das passagens — de R\$ 2,80 para R\$ 4,50 —, apesar de o serviço ser alvo frequente de reclamações por causa de atrasos, superlotação das estações, ineficiência na circulação de ar, longas filas, choque entre embarcações, batidas nos locais de atracação e barcas à deriva na baía. O trajeto, no entanto, tem apenas 5 quilômetros de extensão.

A concessionária que em 1998 ganhou a licitação para assumir o serviço durante 25 anos renováveis, chamada Barcas S/A, opera outras quatro linhas hidroviárias no estado do Rio: Praça XV-Paquetá, Praça XV-Charitas, Angra dos Reis-Ilha Grande, Mangaratiba-Ilha Grande e Rio de Janeiro-Cocotá. Em 2009, a CPI das Barcas, na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro, responsabilizou a empresa pelos problemas e apresentou 50 determinações. Apenas quatro, entretanto, foram implementadas.

Saiba mais

Lei 9.537/97 (segurança do tráfego aquaviário)
<http://bit.ly/Lei9537>

Slides sobre transporte fluvial na Amazônia (pesquisa UFPA/Antaq, fevereiro de 2012)
<http://bit.ly/transporteFluvial>



Cartilha sobre direitos e deveres dos passageiros
<http://bit.ly/cartilhaPassageiros>

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
www.antaq.gov.br

Superintendência da Segurança do Tráfego Aquaviário (órgão da Marinha)
www.dpc.mar.mil.br

Confira outras edições do Especial Cidadania em www.senado.gov.br/jornal

Navegação na maior bacia hidrográfica do mundo

CORRENTEZA DE NÚMEROS

1.210.478
passageiros
por mês

14,5 milhões
de passageiros
por ano

420
embarcações prestando
serviços regulares

222
linhas de navegação
exploradas

106
terminais
cadastrados

INSATISFAÇÃO DOS PASSAGEIROS

81% desaprovam as salas de embarque

72% acham ruins as áreas para os estacionamentos de veículos

65% não aprovam os acessos aos terminais

PRINCIPAIS LINHAS FLUVIAIS (PASSAGEIROS POR ANO)



Fonte: Antaq/UFPA



Entre os senadores Flexa Ribeiro e João Capiberibe, a deputada federal Janete reabre os trabalhos da frente parlamentar mista