

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC(CN) Eliese Eleutério da Silva

PREPARO E EMPREGO DA MARINHA DO BRASIL NAS AÇÕES HUMANITÁRIAS:
COMBATE AO ESCALPELAMENTO NAS REGIÕES RIBEIRINHAS DO ESTADO DO PARÁ

Rio de Janeiro

2022

CC(CN) Eliese Eleutério da Silva

PREPARO E EMPREGO DA MARINHA DO BRASIL NAS AÇÕES HUMANITÁRIAS:
COMBATE AO ESCALPELAMENTO NAS REGIÕES RIBEIRINHAS DO ESTADO DO PARÁ

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CF (FN) Rodrigo P. Mafra de Oliveira

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2022

DEDICATÓRIA

A Deus, por me conceder tão grande oportunidade e iluminação todos os dias. Aos meus filhos Maria Luísa e Samuel pela alegria e incentivo nas horas difíceis. À minha esposa Sara pela paciência e motivação. Ao Suboficial Rodrigues pela amizade, estímulo e ânimo desde o início dos estudos.

AGRADECIMENTOS

Inicialmente agradeço ao Criador, o Senhor Jesus Cristo, por conceder-me saúde, família maravilhosa e graça ao me permitir a realização deste curso.

Ao meu orientador o CF (FN) Rodrigo Pinto Mafra de Oliveira, pela paciência comigo e por suas orientações durante a realização deste trabalho.

Aos meus filhos Maria Luísa e Samuel, pelo incentivo e inspiração, por me fazerem feliz todos os dias.

À minha querida esposa Sara, por sua ajuda, compreensão e amor.

À Comandante Chiara por suas orientações na disciplina Metodologia do Trabalho Acadêmico e especialmente ao amigo Suboficial Rodrigues, incentivando-me diariamente, orientações, compreensão, humildade, educação e pelo Dom de ensinar com abnegação.

Ao meu Dileto amigo o CMG(RM1-T) Sérgio Ventura da Paixão, imprescindível na realização deste trabalho.

RESUMO

Os acidentes com escarpelamento na região Norte do país são graves e produzem consequências irreparáveis às vítimas, sendo, portanto, um tema de grande preocupação para as Autoridades Navais. O objetivo é analisar o preparo e emprego das Organizações Militares subordinadas ao Comando do 4º Distrito Naval e qualificação de pessoal para o enfrentamento ao escarpelamento nas regiões ribeirinhas do Estado do Pará, iniciando com uma análise dos contextos culturais, econômicos e geográficos das comunidades afetadas por este grave acidente, peculiar ao povo ribeirinho, bem como a dinâmica que o provoca e suas consequências às vítimas, geralmente crianças do sexo feminino. Além disso, observar-se-á a importância das ações humanitárias, onde a Marinha do Brasil pode atuar como ação subsidiária fazendo frente a este problema social, principalmente com a prevenção. Para se alcançar o objetivo deste trabalho, foi utilizado como método a pesquisa bibliográfica, e a coleta dos dados foi feita por meio de questionários, assim como visitas às Organizações Militares, ao Hospital Santa Casa de Misericórdia do Pará e às comunidades ribeirinhas. As principais fontes foram as Normas da Autoridade Marítima Brasileira, leis, cartas de procedimentos, relatórios de fim de comissão, portarias e convênios. E, após a devida análise dos dados, foi possível perceber a seriedade com que o Comando do 4º Distrito Naval se posiciona diante da triste realidade social nessa região do País. Envidando esforços para modificar o sofrimento de uma parcela da sociedade, o povo ribeirinho. Conclui-se que os esforços para preparar e empregar os meios Navais são de grande relevância, no entanto para que ocorra de fato a erradicação definitiva de casos de escarpelamento, se faz necessário o envolvimento de todos os entes públicos e primordialmente a vontade política por parte das autoridades municipais, estaduais e federais.

Palavras chaves: Preparo. Emprego. Marinha do Brasil. Ação Humanitária. Escarpelamento.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FOTO 1	Criança com Escalpelamento Total	09
FIGURA 1	Simulação de Acidente	09
FOTO 2	Eixo Desprotegido	09
FOTO 3	Eixo Desprotegido Após Acidente	09
FOTO 4	Militar da CPAOR Instalando Proteção	27
FOTO 5	Militar da CPAOR entregando touca	23
FOTO 6 e 7	Residência no Entorno dos Rios	16
FIGURA 2	Rede Hidrográfica do Pará	14

LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Relatório de controle com vítimas de Escalpelamento	10
TABELA 2	Relatório de Cobertura de Eixos nos Barcos	30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACISO -	Ação Cívico-Social
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ASSHOP -	Assistência Hospitalar à População Ribeirinha
CF -	Constituição Federal
CPAOR -	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental
Com4ºDN -	Comando do Quarto Distrito Naval
ComGptNavN -	Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte
COMOPNAV -	Comando de Operações Navais
DMN -	Doutrina Militar Naval
EMA -	Estado-Maior da Armada
END -	Estratégia Nacional de Defesa
IAFN -	Inquérito sobre Acidentes ou Fatos da Navegação
IDH -	Índice de Desenvolvimento Humano
LBDN -	Livro Branco de Defesa Nacional
LESTA -	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MB -	Marinha do Brasil
MD -	Ministério da Defesa
MMFDH -	Ministério da Mulher, Família e Direitos Humanos
MS -	Ministério da Saúde
NAsH -	Navio de Assistência Hospitalar
NAPARÁ -	Navio Auxiliar Pará
NOMAR -	Notícias da Marinha
NORMAM -	Normas da Autoridade Marítima
ONU -	Organização das Nações Unidas
PEM -	Planejamento Estratégico da Marinha
PM -	Poder Marítimo
PN -	Poder Naval
SESPA -	Secretaria de Saúde Pública do Estado Pará
SCNES -	Sistema de Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde
TC -	Termo de Cooperação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA DAS AÇÕES HUMANITÁRIAS	11
2.1 Ações de Assistência Humanitárias aos Ribeirinhos	12
2.2 Quem são os Povos Ribeirinhos.....	14
2.3 Realidade Geográfica	15
2.4 Realidade Socioeconômica	166
2.5 Realidade Cultural.....	177
3 PREPARO E EMPREGO DA MARINHA DO BRASIL NAS AÇÕES HUMANITÁRIAS – COMBATE AO ESCALPELAMENTO NAS REGIÕES RIBEIRINHAS DO ESTADO DO PARÁ.....	17
3.1 Situação.....	18
3.2 Seção de Operações	19
3.3 Seção de Logística	20
3.4 Preparo dos Meios Navais e Adestramento de Pessoal para Atuar no Combate ao Escalpelamento.	233
3.4.1 Cobertura das Partes Móveis do Motor e o Uso Individual da Touca.....	26
3.4.2 Meios de Comunicação e Propaganda	27
3.4.3 A Fiscalização	28
3.4.4 Programa de Execução e Controle da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental	29
4 DIFICULDADES ENFRENTADAS, AVANÇOS E MELHORIAS.....	311
4.1 Resistência ao Uso da Cobertura Metálica e ao Uso da Touca	311
4.2 Avanços e Melhorias	322
5 CONCLUSÃO	33
REFERÊNCIAS.....	35
ANEXOS.....	40
APÊNDICES	477

1 INTRODUÇÃO

A Amazônia é reconhecidamente sinônimo de riqueza em qualquer lugar do mundo, seja pelos minérios, pela biodiversidade, pela abundância de água e rios ou até mesmo por sua extensão. É de fato uma benece e estrategicamente bem pensado que o Brasil possua mais de 4,2 milhões de km² de floresta natural amazônica, sendo localizada ao norte do país, dividida entre os estados do Amazonas, Roraima, Rondônia, Acre, Amapá, Tocantins e o grandioso estado do Pará (SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES FLORESTAIS, 2020).

A importância da região amazônica foi compreendida desde o princípio da ocupação colonial portuguesa, com a criação do Estado do Grão Pará no século XVII, objetivando a ocupação e proteção da riqueza tropical. No entanto, logo ficaram claros para as autoridades militares da época, os desafios que teriam para o cumprimento da missão, dada a extensão, o difícil acesso às matas e por dentro delas, o clima e as enfermidades advindas dos insetos amazônicos. Reveses esses que não impediram o avanço e a ocupação do espaço (SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES FLORESTAIS, 2020).

Haja vista o que se conhecia no passado e o que se compreende hoje acerca do valor e da importância da maior floresta tropical do país, a defesa e o bom aproveitamento das suas riquezas se tornaram uma das prioridades do Governo Federal, e isso inclui principalmente o bem-estar e a garantia dos direitos daqueles que vivem e fazem viver a Amazônia (BRASIL, 2008). Em especial, o que deixou de ser “Grão Pará” para se tornar apenas Pará, mas que não perdeu a sua grandeza territorial, cultural e econômica.

O Estado paraense possui, segundo lista do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o maior Produto Interno Bruto (PIB) da região Norte, isso por conta do grande extrativismo mineral que é, inclusive, o que lhe dá o título de Estado que mais exporta produtos minerais no país, com o saldo de quase 4 bilhões de dólares americanos em exportações de acordo com o Boletim do Setor Mineral divulgado pelo Ministério da Economia (BRASIL, 2021).

As riquezas produzidas pelo Estado não são necessariamente conquistas para que toda população paraense viva de forma confortável, pelo contrário, revelam a grande desigualdade socioeconômica da população ribeirinha. Que não tem direitos à saúde, educação e dignidade humana garantidas pela constituição. O povo ribeirinho, não é, de fato, o participante das riquezas produzidas pelo seu Estado. Não recebem nenhum proveito

efetivamente no seu dia a dia, pois são obrigados a praticarem a agricultura de subsistência, a pesca artesanal, geralmente de formas rudimentares.

Além disso, os problemas de acesso e de comunicação se arrastam desde a Colônia Portuguesa e ainda embargam a vida dos cidadãos brasileiros que vivem na Amazônia paraense, seja na saúde, na educação ou na segurança, causando uma evidente exclusão social (CASTRO *et al.*, 2014). Todavia, tais desafios não devem ser desculpas ou pretextos para a permanência e perpetuação desse quadro, o Estado tem a obrigação de agir e trabalhar para efetivamente atender todas as esferas da população, seja aquela que vive na cidade ou a que vive às margens dos rios.

Diante desse cenário, o trabalho visa discorrer sobre o Preparo e o Emprego da Marinha do Brasil nas Ações Humanitárias e a importância das ações assistenciais prestadas às comunidades ribeirinhas do interior do Estado do Pará, tendo como núcleo do debate o combate ao recorrente acidente do escarpelamento, conforme apresentado na FOTO 1, do ANEXO A (CPAOR, 2022)

Escarpelamento é avulsão total ou parcial do escapo (couro cabeludo), de onde origina-se o termo escarpelamento, quando o cabelo prende no eixo desprotegido do motor da canoa em altíssima rotação, conforme FIG. 1 e FOTO 2 E 3, do ANEXO B (CPAOR, 2022). E, é justamente por todo esse contexto causador do sofrimento que a Marinha do Brasil (MB) se posiciona como agente principal e essencial na sua prevenção (BRASIL, 2015, p.65).

Em primeiro lugar, a Marinha se posiciona como resposta do Estado a essa situação, por ser um acidente gravíssimo, extremamente recorrente e que provoca sequelas emocionais e físicas permanentes às suas vítimas. Essas mulheres e meninas brasileiras não deveriam passar por tal sofrimento, haja vista a possibilidade prática de se evitar que ocorra. Em segundo lugar, a posição da Autoridade Marítima como responsável por garantir que as embarcações sejam um meio de transporte seguro e que os seus passageiros tenham os seus direitos e garantias preservados durante a sua utilização. Em terceiro lugar, manifestar a soberania do País com a presença da Marinha nesses rincões do Brasil (BRASIL, 2015a, p.15,16).

Nesse mesmo sentido, pretende-se também analisar as dificuldades enfrentadas nos procedimentos utilizados para combatê-lo, o enorme empenho das autoridades navais em prontificar os meios navais, adestrar o pessoal, buscar investimentos em novas tecnologias e aporte financeiro para atualizar e modernizar os meios, esforço esse que justifica a

importância deste estudo, além do grande ganho social para esta região e uma possível continuidade desta pesquisa.

É possível perceber a proporção do quadro, uma vez que aproximadamente 300 casos de escarpelamento ocorreram desde quando se passou a registrar os acidentes, no ano de 1979, na região ribeirinha do Pará, como pode ser observado na TAB. 1 do ANEXO F (CPAOR, 2022) conforme consta do Sistema de Cadastro de Vítimas de Escarpelamento (SISCAVIE) da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR). Como afirmou em entrevista o Comandante da Marinha, o Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, um único caso de acidente dessa espécie não deve ser aceito, por todo sofrimento que traz e pelo fato de que pode ser facilmente evitado com a proteção adequada.

Os objetivos específicos são: analisar o contexto geográfico, socioeconômico e cultural das regiões ribeirinhas onde ocorrem os acidentes de escarpelamento, analisar as ações de caráter humanitário realizado pela MB por meio das Ações cívico-sociais (ACISO); discriminar planejamentos, projetos, nos quais as ações humanitárias serão contempladas pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental.

Ademais, os procedimentos metodológicos utilizados serão bibliografias - a partir de leis, documentos normativos, cartas de instrução, termos de cooperação, relatórios de fim de Comissão e entrevistas semiestruturadas, com realização de visitas à CPAOR, ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte (ComGptPNavN) e ao Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN), locais que concentram informações documentais.

O trabalho está organizado em cinco seções que se iniciam por esta introdução e finaliza com a conclusão. Na segunda seção, inicialmente será feita uma fundamentação das ações humanitárias e a fundamentação legal para atuação do Poder Naval na região ribeirinha a fim de justificar sua ação subsidiária. Posteriormente, analisar os investimentos realizados com intuito de erradicar o escarpelamento da região paraense. E ainda nesta seção, descrever a respeito do povo ribeirinho, sua realidade geográfica para caracterizar a utilidade das canoas motorizadas, sua realidade socioeconômica e cultural para contextualizar os acidentes

Na terceira seção será abordado o Preparo e Emprego da Marinha do Brasil nas Ações Humanitárias no Combate ao Escarpelamento, analisando o planejamento, a logística e o preparo dos meios navais e adestramento de pessoal para atuar no combate ao Escarpelamento.

Em seguida, na quarta seção, será feita uma análise das principais dificuldades enfrentadas, tais como extensão territorial do Estado, resistência cultural e a situação econômica. E ainda nesta seção será abordado sobre avanços e melhorias. Por fim, na quinta seção, a conclusão abordará os objetivos atingidos e sugestões acrescentar.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA DAS AÇÕES HUMANITÁRIAS

Em primeiro lugar, esta seção discorrerá a respeito da origem das ações humanitárias, a importância da preocupação com o bem-estar coletivo e assistência às populações carentes e a fundamentação legal para as Forças Armadas atuarem com ações subsidiárias.

O Artigo 55 da Carta da Organização das Nações Unidas (ONU) estabelece que seus países membros proporcionem padrões de vida melhores, trabalho pleno e condições de avanço por meio da solução de problemas econômicos, sociais, de saúde e afins, conforme Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945 do Governo Federal. Tal documento evidencia uma realidade de preocupação internacional pela garantia dos direitos fundamentais de toda e qualquer pessoa, independente da nacionalidade, gênero, idade ou etnia. Ademais, é resultado de uma prevenção para que não se repita o que ocorreu num dos períodos mais obscuros na história da humanidade, a Segunda Guerra Mundial, caracterizado principalmente pela ausência de valorização da vida humana (BRASIL, 1945).

Todavia, o cuidado com as condições de vida do semelhante dentro das comunidades humanas já era presente muito antes da existência de qualquer Constituição ou Tratado da forma como se conhece hoje. A História do Direito apresenta como relevantes o Direito Hebraico e o Direito Islâmico em razão da sua forte herança (HOMMERDING, p. 99, 221), justamente no que diz respeito à assistência aos grupos vulneráveis dentro da sociedade, como pode ser observado na Bíblia Sagrada, livro de Deuteronômio, capítulo 24 e versículo 19: “Quando no teu campo colheres a tua colheita, e esqueceres um molho no campo, não tornarás a tomá-lo; para o estrangeiro, para o órfão, e para a viúva será; para que o Senhor teu Deus te abençoe em toda a obra das tuas mãos”.

E também no Alcorão, no versículo 177 da Segunda Surata:

A virtude não consiste só em que orientais vossos rostos até ao levante ou ao poente. A verdadeira virtude é a de quem crê em Deus, no Dia do Juízo Final, nos anjos, no Livro e nos profetas; de quem distribuiu seus bens em caridade por amor a Deus, entre parentes, órfãos, necessitados, viajantes, mendigos e em resgate de cativos (escravos).

Nesse sentido, as ações de cunho humanitário podem ser reconhecidas como uma expressão dessa preocupação natural do homem com a integridade do seu semelhante, além da compreensão jusnaturalista de que todo indivíduo já nasce sujeito de direitos e com dignidade. Por definição - de acordo com a publicação do Comitê de Assistência ao Desenvolvimento da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) intitulada *"Towards Better Humanitarian Donorship"* - as ações humanitárias são atividades cujos objetivos são salvar vidas, aliviar o sofrimento e garantir a dignidade humana (OCDE, 2012, p. 7).

2.1 Ações de Assistência Humanitárias aos Ribeirinhos

A sua fundamentação Legal é encontrada na Constituição Federal (CF), no Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), na Doutrina Militar Naval (DMN) e no Termo de Cooperação (TC) entre o Ministério da Saúde (MS) e o Ministério da Defesa (MD).

A Lei Complementar de nº 97/1999 incorporou atribuições subsidiárias gerais para cada Força Singular que passaram a constar da Missão da Marinha, neste caso, o apoio humanitário (BRASIL, 1999). A DMN regulamenta como o Poder Naval (PN) deve estar preparado para ser empregado de forma organizada e autossustentável, a fim de contribuir com as ações humanitárias. E, o TC realizado entre o MS e a MB, em conformidade com a Força Naval, regulamenta as atividades atinentes à saúde na região ribeirinha (BRASIL, 2017).

A CF assegura no seu Artigo 5º os direitos e garantias fundamentais e cabe às Forças Armadas fazerem valer tais previsões de maneira efetiva, como consta no LBDN. Esse, por sua vez, assegura no seu quarto capítulo que cabe às Forças Armadas realizarem ações subsidiárias para cooperar com o desenvolvimento Nacional, inclusive em cooperação com a defesa civil nos casos da ocorrência de desastres em que o apoio das Forças Armadas aos

órgãos especializados nessas operações torna-se fundamental para o adequado e necessário auxílio à população em situações emergenciais, como se segue:

As viagens que os Navios de Assistência Hospitalar (NAsH) da MB realizam pela Amazônia, atendendo à população nas localidades ribeirinhas mais carentes daquela região, são chamadas de Operações de Assistência Hospitalar à População Ribeirinha, ou simplesmente ASSHOP. As regiões a serem visitadas são denominadas Polos de Saúde. As ASSHOP são realizadas nas localidades ribeirinhas mais carentes de atendimento de saúde dos Polos visitados. Esta carência é resultante da distância dos centros urbanos da região; da inexistência de serviços de saúde, públicos ou privados; e da falta de infraestrutura de saneamento básico (água potável e esgoto tratado) (BRASIL, 2020, p.113).

O Estado-Maior da Armada, EMA-322, no seu sexto capítulo, destaca o posicionamento e a atuação da Marinha do Brasil na Região Amazônica: “contribuindo para a paz social e para o desenvolvimento econômico regional de parcela do povo brasileiro que habita uma região ainda fracamente despovoada” (Brasil, 2017, p.3), com operações humanitárias aos ribeirinhos por meio das ACISO e ASSHOP, realizadas rotineiramente. Dentre as diversas ações destacam-se: atendimento médico-odontológico, doações de medicamentos, atendimento assistencial por meio de doações de alimentos, palestras educativas sobre saúde e segurança das embarcações (Brasil, 2017).

Nesse sentido, a MB tem como um de seus propósitos preparar e empregar o PN nas Atividades Benignas¹ de forma organizada e autossustentável, conforme o capítulo cinco do EMA-305, com capacidades e conhecimentos especializados nas atribuições subsidiárias previstas na Lei, de acordo com a Estratégia Naval de Defesa (END), com o fim de contribuir com atividades humanitárias, conforme as diretrizes emanadas principalmente pelo MD.

São atribuições constitucionais subsidiárias da MB, conforme o Estado-Maior da Armada, EMA305 (BRASIL, 2017).

O Poder Público, por meio de ações que visam também combater o escarpelamento, participa de forma direta, quando publica a portaria com Nº 536/2016 Secretaria de Saúde

¹ Atividades Benignas: são ações de apoio humanitário no Brasil ou no exterior, nas quais nem a violência tem parte em suas execuções, nem o potencial de aplicação da força é pré-requisito (Brasil, 2017).

Pública do Estado do Pará (SESPA) do Governo do Estado do Pará, dispendo sobre Criação da Comissão Estadual de Enfrentamento dos Acidentes de Motor com escarpelamento em Embarcações no Estado (PARÁ, 2016).

Outrossim, como será exposto mais à frente, o Com4ºDN, a CPAOR e o ComGptPatNavN estão empenhados nas Ações Humanitárias nas situações de saúde e vulnerabilidade social do povo ribeirinho, assim como no enfrentamento ao escarpelamento.

2.2 Quem são os Povos Ribeirinhos

É possível perceber no norte do país, a carga da tradição e dos costumes de povos indígenas que são mantidos e perpetuados apesar do tempo e das atualidades, enriquecendo a cultura nortista, em especial destaca-se a cultura paraense. Na grande Belém, essa assertiva se confirma quando se observa as comidas, as artes e as ervas medicinais fortemente comercializadas e presentes no cotidiano da população e interpretadas como a herança dos ancestrais aborígenes e de grande valia para a identidade do povo paraense (SANTOS, 2014, p. 43).

Participando de várias comissões da MB no Estado do Pará, e, em visitas, a essas comunidades, se observa claramente que a bagagem tradicional se acentua nos rios e ilhas na região metropolitana, onde o moderno e o antigo se misturam nas casas de madeira construídas pelas margens dos rios. Os povos ribeirinhos, moradores das áreas próximas aos rios, riachos e furos, que dependem diretamente dos rios e se utilizam de embarcações miúdas para se locomoverem, são a expressão marcante dessa combinação, pois historicamente as mais diversas civilizações e agrupamentos humanos se multiplicaram em volta dos cursos de água, comprovando a natureza essencial dos afluentes para a manutenção da vida, seja para locomoção, seja pela alimentação que provê e também pela própria água, como fonte de vida. O contraste se faz perceptível porque aos poucos eles vêm recebendo a assistência necessária para que a tecnologia e seus avanços os atinjam de maneira positiva, dando dignidade e facilitando suas vidas sem que para isso precisem abandonar seu ritmo de vida.

2.3 Realidade Geográfica

O Estado do Pará, que corresponde à área de jurisdição da CPAOR, subordinada ao Comando do 4º Distrito Naval, tem uma das maiores redes de hidrovias do Brasil, conforme se observa no mapa hidrográfico do Estado do Pará, na FIG. 2, do ANEXO E (GUIA GEOGRÁFICO, 2022), quais sejam: rio Pará e seus afluentes, rio Tocantins (até Marabá), rio Araguaia (até São Domingos do Araguaia), e Região dos Estreitos, abrangendo as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) de 116 municípios do Estado do Pará, de acordo com as Norma e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (BRASIL, 2015). Na sua grande extensão são formadas por ilhas, ilhotas, riachos, estreitos, furos, além de possuir o maior estuário² do mundo, justamente nessas curvas suntuosas feitas pelas águas dos rios que vivem os ribeirinhos.

Dentro desse contexto, é evidente que na ausência de estradas e rodovias, os rios são as vias que levam os ribeirinhos a toda e qualquer localidade onde desejam chegar, tanto é verdade que as canoas e barcos a remo, por essas áreas, já trafegavam muito antes mesmo da existência de automóveis. Os motores dos barcos, por sua vez, trouxeram a praticidade e a velocidade que antes não existiam, facilitando a locomoção da população que vive às margens dos rios (LIMA, 2013, p. 118)

A tecnologia traz consigo os seus bons propósitos e contribuições para o cotidiano ribeirinho, mas exige atenção para novos cuidados e precauções que antes não existiam, no caso as embarcações com propulsão a motor. E, são exatamente nessas questões que os perigos sorrateiros da modernidade se escondem, pois, ainda que a tecnologia tenha chegado aos que precisam dela, as informações a respeito das precauções nem sempre as acompanham, principalmente se tratando de habitantes de regiões distantes e de difícil acesso e comunicação (LIMA, 2003).

Além disso, alguns fatores como a extrema necessidade e a trivialidade do uso da embarcação no dia a dia contribuem para que até mesmo crianças pilotem essas pequenas embarcações que, na esmagadora maioria das vezes não tem a supervisão de um adulto, construindo um ambiente perfeito para acidentes graves, cujo acesso é difícil, agravando a

²Estuário: é um corpo d'água parcialmente encerrado, que se forma quando as águas doces provenientes de rios e córregos fluem até o oceano e se misturam com a água salgada do mar. (EDUCAÇÃO AMBIENTAL EM AÇÃO, 2021).

situação de socorro e salvamento, pois os profissionais de saúde preparados para atender demandas como escalpelamento se encontram nas grandes cidades como Belém e Santarém.

2.4 Realidade Socioeconômica

Como mencionado anteriormente, as embarcações e suas “evoluções” chegaram até os interiores paraenses, mas de forma bastante precária e caracterizada pela inadequada calafetação das embarcações, motores desprotegidos, condutores sem habilitação, ausência de coletes salva vidas e cujos barcos não têm registros. Todavia, essa condição é reflexo de um problema ainda maior, a pobreza. Certamente que, faltando o básico para a alimentação diária da família, a segurança no barco se torna a última preocupação do ribeirinho.

Cita-se como exemplo de vulnerabilidade dessa região, três municípios ribeirinhos: Afuá, Melgaço e Soure, para retratar a situação econômica como fator causador dos acidentes, uma vez que a pobreza está associada a vários problemas de ordem social, cujo baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) se assemelha aos países da África, como se observa a seguir:

Em Afuá, o percentual de extremamente pobres era de 45,65%, contrastando com a média registrada no Estado (15,90%) e no Brasil (6,62%). Melgaço era o município com o maior percentual de pobres (73,43%), equivalente a mais que o dobro apresentado no Pará (32,33%) e maior ainda em relação ao Brasil (15,20%). Soure, por outro lado, foi o município com melhor resultado nesse quesito, tanto no percentual de pobres quanto no de extremamente pobres, próximos da média, ainda assim distantes da média nacional. (Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, 2020, p.13)

Além disso, percebe-se lares humildemente construídos sobre estacas de madeira, palafitas, residências no entorno dos rios, que não têm banheiros, nem cozinhas convencionais com fogões e geladeiras e muito menos eletrodomésticos, conforme FOTOS 6 e 7 do ANEXO D (TIAGO ARAÚJO E JOÃO PAULO, 2022). Muitas casas no interior do Estado não têm acesso à energia elétrica durante o dia. Somente à noite, por poucas horas, produzidas com pequenos geradores a diesel. Muitos deles não têm acesso à televisão, à

internet e a educação de qualidade, à saúde, o que perpetua a falta de oportunidades e possibilidades profissionais que as crianças e adolescentes poderiam ter no futuro e ainda há o agravante de que, mesmo que exista a possibilidade de frequentar o ambiente escolar, não o podem porque desde pequenos necessitam trabalhar com os adultos para sustentar a casa. A pobreza se torna, então, um estado do qual elas dificilmente conseguem fugir, vivendo da mesma forma que seus pais, apenas para sobreviver.

2.5 Realidade Cultural

Em pesquisa realizada com mulheres ribeirinhas, no mês de maio de 2022, fica claro que o fator cultural é um agravante dos acidentes. A cultura local valoriza os cabelos extremamente longos e usualmente soltos no dia a dia, inclusive quando utilizando as embarcações. As mulheres ribeirinhas têm, em sua maioria, ascendência indígena e por isso, cabelos lisos que, quando longos, ultrapassam a altura da cintura. Além disso, muitas delas frequentam igrejas evangélicas tradicionais que estipulam esse mesmo padrão de cabelos longos. Evidente que isto não pode de forma alguma ser interpretado como um mal a ser combatido ou mudado. A cultura, a religiosidade e a estética, próprias das mulheres ribeirinhas, não deve ser encarada como o problema, de fato, isso é o que se deseja restaurar após o acidente, a autoestima perdida devido ao escalpelamento.

Na verdade, a intenção deve ser sempre a coexistência da cultura e segurança dessas mulheres, ou seja, garantir que mantenham seus costumes com a segurança necessária e de forma extremamente simples: prendendo o cabelo ao utilizar a embarcação e que essa embarcação esteja devidamente protegida.

Desse modo, conclui-se que, sem a presença do poder público nessas regiões, a realidade social dificilmente será modificada. A atuação da MB com fiscalizações, assistência, ação de presença e serviços à população denota que esse povo não está sendo esquecido. Contudo necessita de apoio, efetivo. Necessita de auxílio e motivação.

3 PREPARO E EMPREGO DA MARINHA DO BRASIL NAS AÇÕES HUMANITÁRIAS – COMBATE AO ESCALPELAMENTO NAS REGIÕES RIBEIRINHAS DO ESTADO DO PARÁ

Nesta seção, será abordado o preparo e emprego da MB, conforme o capítulo terceiro do EMA-322, sobre o posicionamento da Marinha do Brasil para a estrutura Político-

Estratégico do País, “exige da MB dispor de uma Força Naval com poder militar crível”, em consonância com a END (BRASIL, 2017, p.3).

Serão incluídos nesta seção subtópicos abordando a situação, o planejamento por meio da Seção de Operações e seção de logística do Com4ºDN, locais onde estão concentrados todos os documentos atinentes ao planejamento e execução das missões, tais como Normas, Relatórios, cartas, outros. Bem como o Preparo dos Meios Navais e Adestramento de Pessoal para Atuar no Combate ao Escalpelamento, analisando procedimentos, projetos, investimentos das organizações militares subordinadas e serviços envolvidos.

3.1 Situação

Na década de 70, por ocasião das operações de Patrulha e Inspeções Navais, constatou-se uma enorme carência de saúde e a assistência social básica da população ribeirinha, tanto da região da Amazônia quanto da região do Pantanal, devido ao isolamento e dificuldade de locomoção. A partir de então, a MB em parceria com o MS iniciou a construção de navios específicos para esse fim, e prontificou a estrutura necessária para empregar os meios navais no auxílio a essas comunidades ribeirinhas (BRASIL, 2019).

Inicialmente, realizou-se o cadastro dos meios navais no Sistema de Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (SCNES) do MS. Os NASH, então, seriam utilizados com essa finalidade bem como no transporte de profissionais de saúde, prestar o suporte logístico e técnico necessários à execução de ações dos programas do MS em áreas com grande dificuldade de acesso, porém, sem interferir e/ou prejudicar o desenvolvimento das atribuições constitucionais e legais conferidas ao Comando da Marinha (BRASIL, 2019). Assim, a MB dando continuidade nessas ações humanitárias ao povo ribeirinho, empenhou esforços no aprestamento dos meios Navais com planejamentos continuados e organização.

Conforme visita realizada nos Setores de Operações e de Logística do Com4ºDN e ao ComGptPNavN, em entrevista aos militares envolvidos com o planejamento, constatou-se que, sempre se parte daquilo que é previsivelmente necessário para execução das ações como: meios Navais envolvidos, quantidade de pessoas e locais a serem atendido, tempo de duração da operação, entre outros, cumprindo assim o que consta do capítulo sexto, do EMA-322, 2ª revisão, sobre a atuação da MB na região Amazônica (BRASIL, 2017), bem como

orienta a Carta de Instrução “ASSISTÊNCIA HOSPITALAR” do Comando de Operações Navais (BRASIL, 2020).

O Comando planeja as ações em sintonia com setores específicos a fim de que os objetivos das missões sejam perfeitamente alcançados, com levantamento das necessidades no ano anterior ao da comissão, isto é, se a comissão acontecerá em 2023, seu planejamento ocorrerá em 2022. Levam-se em conta os dados das comissões já realizadas que servem de parâmetro para subsidiar todos os custos envolvidos e/ou modificar situações que porventura necessitem de ajustes ou correções, baseado na Norma (BRASIL, 2020, p. 6 e 7).

3.2 Seção de Operações

É o Setor ligado diretamente ao Comando do 4º Distrito, como um cérebro das ações. Tem a responsabilidade de planejar todas as operações e missões a serem realizadas durante o ano, sob o controle e coordenação do Comandante do Distrito Naval, conforme o Art. 37, da portaria 193, 27 de maio de 2020 do Com 4DN, que dispõe o Regimento Interno.

Compete à Seção de Operações:

Coordenar a elaboração dos planos de emprego dos meios Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais; [...] Coordenar e controlar a movimentação de meios Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais; [...] Assessorar o Comandante do 4º Distrito Naval nos assuntos relacionados com segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no Mar e poluição hídrica; [...] e Coordenar e Controlar as atividades de assistência e salvamento (BRASIL, 2020, p.18).

A realização das operações e comissões de caráter humanitário tem a finalidade de proporcionar a essa população ribeirinha civilidade, ordem pública, assistência social e levar esperança, empregando recursos de pessoal, material, recursos técnicos disponíveis e atendimento médico e assistencial, além de imprimir no povo dessas regiões uma Ação de Presença e Soberania do Estado Brasileiro, desestimulando, assim, atividades irregulares, promovendo fiscalização da segurança da navegação (BRASIL, 2020).

Com objetivo de subsidiar o Comando e planejar as futuras comissões, a Seção de Operações mantém um histórico de todas as missões já realizadas. Nesta Seção, planeja-se o

propósito de cada missão, o tempo de duração, quantitativo de meios envolvidos, locais a serem atendidos e principalmente o período que será realizada a missão.

Utilizando-se do princípio da economicidade as comissões direcionadas ao enfrentamento dos acidentes com escarpelamento são realizadas por oportunidade em conjunto com as demais comissões, tais como: Inspeções Navais e ACISO, tendo em vista que essas missões são essencialmente de prevenção (BRASIL, 2020).

O Comando de Operações Navais acompanha a realização das ações humanitárias que são coordenadas pelos Comandos dos Distritos Navais, conforme a COMOPNAVIST Nº 32-02B, sob orientação do MS, garantindo o pleno funcionamento dos meios necessários ao atendimento nas atividades de saúde em conformidade com o TC do MS. Os NASH, são os meios utilizados pela MB para cumprimento dessa missão. Sempre que possível com o apoio de aeronaves embarcadas (helicópteros de emprego geral), com envolvimento de profissionais militares tais como: médicos especialistas e clínicos, dentistas, enfermeiros, fisioterapeutas, psicólogos, farmacêuticos, técnicos da saúde, assistentes sociais, capelães navais, etc.

O comando e controle das operações, isto é, o acompanhamento dos meios em comissão, segue o previsto na COMOPNAVIST Nº 32-1 02B (R). Os Comandos dos Distritos Navais deverão manter a condição adequada de pessoal e material dos meios envolvidos, devendo providenciar com antecedência o reforço e a aquisição de materiais necessários ao período das comissões.

3.3 Seção de Logística

Previsão e provisão dos recursos de material, de pessoal e de meios, tais como: meios navais e aeronavais, combustíveis, profissionais envolvidos, aporte financeiro para o cumprimento da missão, fazem parte do setor de Logística do Com4ºDN.

O Setor de Logística também está ligado diretamente ao Comando do Distrito, faz parte do planejamento, prevendo e provendo o aporte logístico (BRASIL, 2020).

A partir de Convênios firmados com o Governo Federal por meio de TC entre MS e MD, bem como parcerias realizadas com Instituições públicas, Governo Estadual, SESP e a MB, via Termos de Execução Descentralizada (TED), parcerias, e investimentos em ações sociais com instituições privadas, entidades filantrópicas e também emendas parlamentares. Esses recursos são destinados para custear as ações de cidadania, a manutenção e

estruturação dos meios, a contratação de Serviços, a modernização dos navios, aquisição de insumos, materiais médico-odontológicos, medicamentos, execução de projetos, propaganda e divulgação com prevenção de acidentes com escarpelamento.

O Com4ºDN não tem, de fato, um Navio Hospital, e atualmente as ACISO são realizadas pelo Navio Auxiliar Pará, por embarcações da CPAOR e por navios ComGptPNavN, todavia há uma previsão de ser incorporado à MB o Navio Ana Néri para realização das ASSHOP na região do Com4ºDN.

Com a finalidade de atender as necessidades básicas da população ribeirinha o Com4ºDN recebeu por doação Governo do Estado do Pará o Navio Catamarã Pará que, antes de ser incorporado à MB, em 19 de janeiro de 2005, passou por reparos e uma série de melhorias na Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), na cidade de Belém, quando foram adaptados os consultórios e instalados equipamentos médicos e odontológicos. O Navio Auxiliar Pará-U15 conta atualmente com vários equipamentos modernos para atendimento médico e odontológico às populações ribeirinhas, tais como: 02 cadeiras odontológicas, 03 autoclaves, 01 Raio-X odontológico digital, 01 cardioversor desfibrilador, entre tantos outros.

O nome do navio é uma homenagem ao Estado do Pará, pois o ex-Catamarã Pará foi adquirido pelo Governo do Estado do Pará e doado à MB para ser empregado de forma compartilhada com a Força no transporte de tropas e de material na Região Amazônica, mas principalmente para Ações Humanitárias em benefício dos ribeirinhos (NOMAR, 2007).

Ainda sobre apoio ao povo ribeirinho, o Programa do Governo Federal “Abrace o Marajó”, é um investimento em ações humanitárias voltadas a essa região em específico, com políticas sociais que visam o desenvolvimento econômico e social da Ilha do Marajó, uma região de extrema carência. Conforme como cita o Plano de Ação:

Propôs-se uma iniciativa coordenada pelo MMFDH com foco na ampliação do acesso e na melhoria da entrega de políticas públicas na região. Uma ação de caráter interministerial, intersetorial e coletiva, que reúne atores governamentais dos três níveis de governo, da iniciativa privada e do terceiro setor e que tem como público-alvo a população residente do Arquipélago. (PLANO DE AÇÃO ABRACE O MARAJÓ, 2020, p.10)

É válido reiterar que esse projeto e tantos outros já aplicados no Estado do Pará têm como propósito a cooperação e a integração dos mais diversos setores da sociedade para a obtenção do alcance social, seja no âmbito do Governo Federal, Estadual, Municipal, ou do setor privado e quaisquer outros possíveis agentes que contribuam para o bom cumprimento da missão de modificar essa realidade do povo ribeirinho.

Ainda neste Programa do Governo Federal, “Abrace o Marajó”, há uma previsão de investimentos no qual Com4ºDN será contemplado para a aquisição, modernização e preparação do Navio Hospital (NASH), navio que será subordinado ao Com4ºDN, conhecido como “Navios da Esperança”, voltado a atender especificamente o povo ribeirinho como se observa no Plano de Ação do Projeto:

Ações de saúde para as populações ribeirinhas das áreas remotas do Arquipélago do Marajó, por meio de ações de Assistência Hospitalar (ASSHOP). Objetivo específico: ofertar atendimento médico aos municípios do Arquipélago do Marajó e à população marajoara em particular, isolada, através da construção de embarcação e aquisição de equipamentos para o 4º Distrito Naval do Comando da Marinha, apoiando ações de saúde e cidadania para as populações ribeirinhas das áreas remotas da Região Amazônica, por meio de ações de Assistência Hospitalar (ASSHOP). As ações de cidadania incluirão assistência médica, odontológica e hospitalar às populações ribeirinhas, em prol da assistência básica de saúde; Público beneficiário: população dos 16 municípios do Arquipélago do Marajó e demais municípios que abrangem o 4º Distrito Naval do Comando da Marinha (MMFDH, 2021, p.15,16).

Desde 2018 a Marinha mantém contratos de investimentos voltados às ações humanitárias na Região Amazônica. São investimentos para a Preparação e Emprego dos Meios Navais. Cita-se os Termos de Execução Descentralizada (TED) realizados com Com4ºDN e ComGptNavN, para custear, por exemplo: a manutenção e realização de Operações de Cidadania no Estado do Pará; aquisição de equipamentos médicos; criação do Espaço “Casa Itinerante da Mulher” a bordo do Navio u15; manutenção de equipamentos médicos; e a aquisição de um NASH na região do Pará.

Observa-se que, não somente instituições estatais fizeram aportes financeiros voltados a essa realidade social do interior do Pará, segundo a Encarregada de Assessoria de Comunicação do Com4ºDN (ACS), a Sociedade Amigos da Marinha (SOAMAR), instituição

não governamental e filantrópica apoia e patrocina projetos na MB para o combate ao escalpelamento no Estado do Pará. Desde aquisição de materiais de propaganda e divulgação, como aquisição de toucas e tiaras para proteção das mulheres que utilizam embarcações, sempre com distribuição gratuita, conforme se observa na FOTO 5 do ANEXO C (CPAOR, 2018). Ainda como apoio à MB, a SOAMAR participa de atividades assistenciais aos ribeirinhos com doações de cestas básicas, livros, roupas e coletes salva-vidas.

3.4 Preparo dos Meios Navais e Adestramento de Pessoal para Atuar no Combate ao Escalpelamento.

O Plano Estratégico da Marinha (PEM) (BRASIL, 2020) define as funções precípua da Força, sendo esta o braço militar do Poder Marítimo (PM). Por ser a autoridade do Estado no mar, ela detém a responsabilidade de Preparar e Empregar Poder Naval.

Nesse sentido o Plano de Segurança da Navegação da Amazônia (PSNA) atende este propósito principal, a segurança nos interiores, assim como a função subsidiária, qual seja, a responsabilidade social com o povo da Amazônia, cumprido por meio de medidas administrativas e ações preventivas que visam a educação da população ligada às atividades aquaviárias, como se observa em um dos objetivos contidos no PSNA:

A dedicação às causas sociais é hoje um dos elementos mais importantes para uma empresa no que concerne à sua ação cidadã, que é voltada para a compreensão de que, num país como o Brasil, é fundamental o incentivo e o desenvolvimento de organizações de apoio às populações mais carentes e necessitadas. A prática de promoção humana e de alargamento das oportunidades sociais e econômicas é, na realidade, uma perspectiva redistributiva da riqueza socialmente produzida, uma transferência real de recursos financeiros, tecnológicos e materiais para o combate à exclusão, à miséria, à insegurança e toda forma de discriminação e intolerância existente em nosso país. (CPAOR, 2001, p.02).

O PSNA cumpre, assim, o Planejamento Estratégico da Marinha (PEM): “o Poder Naval é parte integrante e indissociável do Poder Marítimo e deverá estar em condições de atuar na defesa da Soberania, do Patrimônio e dos interesses nacionais” (BRASIL, 2020. p.15).

Deste modo, em 2001, foi posto em prática o PSNA para atender as tarefas básicas previstas na Lei nº 9.537, de dezembro de 1997, a partir de seis projetos com objetivo de alcançar diferentes segmentos da sociedade. No presente contexto, prevenção ao escarpelamento, três desses projetos merecem especial atenção, pois visam beneficiar diretamente o ribeirinho, quais sejam: projeto “Educando o Pequeno Navegante”; projeto “Educando o Pequeno Marinheiro” e projeto “Educando para Evitar o Sofrimento” (BRASIL, 2015).

No projeto “Educando o Pequeno Navegante” o foco principal é alcançar, junto a Secretaria de Educação do Estado do Pará, a inclusão das temáticas de segurança da navegação como tema transversal a ser inserido no Ensino Fundamental; bem como atender pessoas carentes, proprietárias de embarcações miúdas (lanchas de madeira) com doações de coletes salva vidas, doações de livros, materiais educativos como revistas em quadrinhos, panfletos, palestras de orientação e até mesmo a isenção de taxas dessas embarcações rústicas. E nas infrações cometidas pelos barqueiros, as multas são revertidas em participação nas aulas ou palestras educativas ministradas pela CPAOR sobre segurança da navegação, com um fim de apoio social (BRASIL, 2015).

No projeto “Educando o Pequeno Marinheiro”, o objetivo é ensinar de forma lúdica às crianças ribeirinhas sobre segurança com palestras nas escolas, nos centros educacionais e vilarejos, para que elas transmitam as informações aos adultos, alertando sobre os riscos da navegação imprudente. Acredita-se que por meio dessa estratégia haja uma mudança de hábito e, futuramente, ao se tornarem adultos, elas se tornarão conscientes na utilização das embarcações (BRASIL, 2015).

De acordo com o CMG (RM1-T) Sérgio Ventura da Paixão, em resposta ao questionário de pesquisa, no dia 16 de maio de 2022, o PSNA foi uma “grande sacada” que a CPAOR teve para solucionar vários problemas na região. Teve início na gestão do Capitão dos Portos, o CMG Jaerte da Silva Razil (2001 a 2003), período em que vários projetos se iniciaram. E o programa avançou, principalmente com o projeto “Educando para Evitar o Sofrimento”.

Porém, no de 2009, houve aumento significativo dos casos de escarpelamento que, segundo o CMG (RM1-T) Ventura: Em virtude do aumento de casos e da existência de discrepâncias entre os dados estatísticos do Governo do Estado e os da Marinha do Brasil, foi determinado pelo Comandante do 4º Distrito Naval ao Capitão dos Portos da Amazônia

Oriental (CPAOR), a elaboração de um Plano de Erradicação do Acidente de Escalpelamento na Amazônia, tendo por base o projeto 'Educando para evitar o sofrimento', do PSNA. Após a elaboração do Plano ratificado pelo Com4ºDN, a CPAOR angariou recursos financeiros e materiais, por intermédio de patrocínios do Banco da Amazônia S.A (BASA), Banco do Brasil S.A, Petrobrás e Eletronorte. Tudo isso com na gestão do Capitão dos Portos, o CMG - José Roberto Bueno Júnior (2009 a 2011) Comandante da CPAOR.

O Comandante Ventura continuou: "A principal causa de acidente são os eixos descobertos. É com a idealização da cobertura metálica dos eixos móveis que a CPAOR avança com campanhas contra o escalpelamento, e assim, de alguma forma reduzir os números de casos".

Essa cobertura metálica é fruto do Projeto denominado SARAPÓ, que é o projeto responsável pela criação da cobertura metálica para as partes móveis do motor, cujo objetivo é evitar o escalpelamento. A partir desses convênios citados que se adquire em grande quantidade as proteções, e assim, robustecer a comissão de prevenção ao escalpelamento, com distribuição e instalação pela CPAOR de forma gratuita, nas embarcações pelo interior do Estado, conforme FOTO 4 do ANEXO C.

Segundo a servidora Civil, Cláudia Guerreiro de Almeida (CPAOR), alguns contratos de patrocínio foram celebrados em 2009, entre instituições públicas e a CPAOR. Cita como exemplo o contrato de patrocínio sob o Nº NUP 63044000009/2009-71 entre o Banco da Amazônia e a CPAOR, para o referido projeto, entre outros, visando a prevenção. E, em 2010, houve um convênio sob o Nº PSS 003/2010, entre a Eletronorte, empresa subsidiária da Eletrobrás e a CPAOR, visando também erradicar o acidente de escalpelamento. Portanto, os recursos recebidos através dos convênios serviram para custear a aquisição das coberturas que eram doadas e prontamente instaladas nas embarcações sem nenhuma cobrança de taxa ou indenização aos ribeirinhos.

A senhora Cláudia, continuou: "há uma diminuição significativa dos casos quando ocorrem campanhas constantes e intensas nas regiões de maior incidência". Todavia, para a Autoridade Marítima, enquanto houver um único caso acontecendo será considerado uma situação delicada e grave. Cita-se os anos de 2017 e 2018, respectivamente 01 e 06 casos que foram os anos com os menores índices já registrados no Estado do Pará. Em contrapartida, os anos de 2020 e 2021, durante a pandemia da Covid-19, período que quase

não ocorreram campanhas preventivas, foram os anos com maiores índices registrados, atingindo um aumento de 55% no número de acidentes com escalpelamento.

De acordo com a CT(T) Ohana, encarregada da ACS do Com4ºDN, somente com uma mudança de mentalidade dos usuários de embarcações motorizadas será possível diminuir ou mesmo erradicar os acidentes dessa natureza: "É preciso infundir na mente dos ribeirinhos uma mentalidade de segurança, e isso através das campanhas diárias de conscientização". O Setor de Comunicação Social está fazendo um papel importante na luta contra o escalpelamento.

Ainda sobre o quesito campanhas, de acordo com a 1ªTen (RM2T) Vanessa Rafael, responsável pela prevenção ao escalpelamento na CPAOR, a Secretaria de Saúde Pública do Estado do Pará (SESPA) criou em 23 de junho de 2016, pela Portaria Nº 536/2016 a Comissão que coordena no Estado do Pará o enfrentamento ao escalpelamento, e incluiu como participante dessa Comissão a CPAOR. Dentre várias disposições, cita-se:

- Definir a Política Pública Estadual para Enfrentamento aos Acidentes de Motor com Escalpelamento em Embarcações no Estado do Pará;
- Contribuir com as atividades de capacitação e monitoramento dos Comitês Municipais de Enfrentamento ao Escalpelamento;
- Participar das ações de conscientização pública, campanhas de prevenção, oficinas técnicas, seminários e de outros eventos pertinentes às funções;
- Elaborar o Plano Estadual de Trabalho da Comissão;
- Apresentar, ao final de cada ano, relatório das atividades individuais desenvolvidas de cada Entidade e Instituição para que o integre ao relatório anual condensado com todas as atividades dos componentes da Comissão.

A MB participa diretamente desta comissão apoiando a SESPA com os meios navais subordinados ao Com4ºDN ao conduzir os integrantes da referida secretaria às cidades ribeirinhas, visto que dos 144 municípios do Estado, 101 sofrem influência hidrográfica, e destes 46 têm registros de acidente com escalpelamento (BRASIL, 2020).

3.4.1 Cobertura das Partes Móveis do Motor e o Uso Individual da Touca

É evidente que a essencialidade do pequeno barco no cotidiano dessas pessoas não admitiria o abandono da sua utilização, sendo necessária a elaboração de algum tipo de

tecnologia que protegesse a população. Algo prático, simples e de fácil adaptação nas embarcações. Então, como citado anteriormente, o Projeto “SARAPÓ” surge como uma excelente ferramenta neste enfrentamento, que comprovadamente é a forma mais prática de se evitar o escarpelamento, conforme se observa na FOTO 4 do ANEXO C (CPAOR, 2018).

Por ser, de fato, uma solução prática, percebeu-se a necessidade de estabelecer na legislação a obrigatoriedade da utilização dessa proteção nas embarcações. Portanto, a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, foi alterada pela Lei nº 11.970, de 06 de julho de 2009 - para tornar obrigatório o uso da proteção no eixo, motor e partes móveis das embarcações, como se segue:

Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. § 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. § 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal.

Conforme se observa, a partir de 2009 a legislação federal passa a vigorar em benefício dos usuários do transporte fluvial e principalmente das capitânicas dos portos, delegacias e Agências fluviais, que ganha força para atuar na fiscalização e no combate ao escarpelamento, esta, foi sem dúvida, a principal conquista na luta contra este mal que ronda os rios do Estado.

3.4.2 Meios de Comunicação e Propaganda

A existência da lei, por si só, não garante a sua eficácia, e para que isso ocorra, faz-se necessário que as pessoas a conheçam, compreendam sua importância e a respeitem. Nesse sentido, com o intuito de formar uma mentalidade de segurança da navegação, o Comando do 4º Distrito Naval passou a utilizar todos os meios de comunicação e tecnologias possíveis, tais como rádio, TV, Internet, jornais, a fim de esclarecer a necessidade da cobertura metálica nas embarcações e do uso da touca de proteção para prevenir o acidente, conforme o preconizado nas Normas de procedimentos da CPAOR (BRASIL, 2015, p.64).

A MB, com vistas a alcançar seu objetivo, passou então a realizar constantes campanhas educativas utilizando-se dos vários meios de comunicação, tais como: Rádio AM e FM, rádio Marinha, internet, mídias sociais, canais de televisão e mídias impressas. Além de palestras nas igrejas, nos centros comunitários, nas associações de bairro, nos vilarejos, etc. Tudo isso coordenado pela Assessoria de Comunicação Social do Comando do 4º Distrito Naval e da CPAOR.

Por vezes, algumas mulheres vítimas de escarpelamento se voluntariam para participar juntamente com militares das palestras de orientação e prevenção, pois, geralmente, a presença delas, de fato é sentida e impactam a população, trazendo assim, uma mudança de comportamento.

Quando os navios da MB chegam em alguma cidade ou povoado há também a participação das emissoras de rádio e de televisão local que passam a divulgar a missão dos militares na realização de campanhas contra o escarpelamento, com isso fazendo chegar ao maior número de pessoas as informações.

3.4.3 A Fiscalização

A MB ao realizar ACISO ou ASSHOP, na área do Com4ºDN, por aproveitamento efetua ações de fiscalização das embarcações, bem como campanhas de prevenção ao escarpelamento. A Norma da Autoridade Marítima (NORMAM) estabelece que, no Estado do Pará, sob jurisdição do Com4ºDN, a CPAOR tem autoridade para fiscalizar e fazer cumprir a LESTA, além de prevenir os acidentes e os fatos da navegação (BRASIL, 2015). Sempre se utiliza o termo “acidente” para se referir ao escarpelamento, porém, de acordo com a Norma Marítima, para efeitos de instauração de Inquéritos, o escarpelamento é considerado um Fato da Navegação. No primeiro capítulo desta norma, há a definição sobre Fatos da Navegação: “todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo)” (BRASIL, 2021, p.1 rev1). A NORMAM-09, da DPC, define ainda os procedimentos a serem realizados nos casos citados, principalmente para a Instauração de Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).

A fiscalização de embarcações em regiões distantes e isoladas, como é o caso em estudo, poderá ser realizada por prefeituras a partir de convênios celebrados com a Autoridade Marítima, conforme o que consta na NORMAM-07/DPC, como se segue:

Considerando o disposto no art. 6º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, a Autoridade Marítima poderá delegar aos Municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de quaisquer pessoas nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres. A delegação poderá ser feita mediante Convênio específico. 2.11.2 - Nos Convênios poderão ser estabelecidos entendimentos entre o Município e o Agente da Autoridade Marítima, de modo a disciplinar o uso de espaços marítimos, fluviais e lacustres específicos, com o propósito de evitar acidentes, harmonizando a convivência entre banhistas, praticantes de esportes aquáticos (tais como surf, windsurf, etc.), os praticantes de esportes náuticos (vela, remo, competições motorizadas, etc.) e o tráfego de embarcações locais. (BRASIL, 2022, p.2, Rev1.)

Apesar de todo interesse da CPAOR, ao enviar ofícios às Prefeituras do Estado com solicitações de apoio na fiscalização, e principalmente por haver essa possibilidade de convênios, de acordo com afirmação da Oficial da CPAOR, 1ª Tenente (RM2) Vanessa Rafael, responsável pelo setor de prevenção ao acidente com escarpelamento, não há interesse por parte das prefeituras, isso porque não há retorno financeiro para os municípios. Pois todas as multas, taxas ou valores provenientes dessa possível fiscalização, seriam direcionados para União e não para as prefeituras. Assim, nenhuma prefeitura se interessa em firmar convênios para fiscalização do tráfego aquaviário.

3.4.4 Programa de Execução e Controle da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental

O Com4ºDN utiliza as embarcações da CPAOR e do ComGptNavN para realização de comissões de prevenção ao escarpelamento. Incluem distribuição e instalações de equipamentos de proteção, distribuição de toucas, tiaras, coletes salva-vidas, cartazes, panfletos, Ministração de palestras sobre segurança e prevenção ao escarpelamento.

Nestas comissões, instituições públicas e privadas que trabalham com a mesma política de prevenção são contempladas para participarem, tendo em vista as dificuldades de acessar os locais distantes e de difícil acesso. A partir da solicitação ao Com4ºDN e CPAOR são incluídos grupos de pessoas de diversos órgãos como: UFPA, Santa Casa de Misericórdia, SESPA, ORVAM e SOAMAR.

Desse modo, para haver um controle dos dados, a CPAOR criou em 2009, o Sistema de Cadastro da Cobertura de Eixo nos Barcos - SISBARCO. Por este sistema é possível saber exatamente em quantas embarcações foram instaladas a devida proteção, como pode ser observado na TABELA 2, do ANEXO G (CPAOR, 2020), visto que cada cobertura recebe uma numeração, e fica registrado nesse sistema o nome do proprietário da embarcação e a data que foi realizada. Todas as OM da área de jurisdição do Com4ºDN enviam por mensagem à CPAOR um relatório de “Fim de Comissão” contendo as informações.

Outro Sistema criado pela CPAOR, neste mesmo ano 2009, foi o Sistema de Cadastro de Vítimas de Escalpelamento (SISCAVIE), conforme TABELA 1, do ANEXO F. (CPAOR, 2022). Este controle é apenas para os acidentes sob a jurisdição do Com4ºDN.

Acrescenta-se ainda que todo Acidente ou Fato da Navegação na jurisdição da COM4ºDN deve ser informado à CPAOR que procederá com a instauração do Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).

Segundo a Servidora Civil Claudia, muitas ribeirinhas vítimas de acidentes, ou mesmo os proprietários dos barcos envolvidos no acidente, por não estarem habilitados, e sem o registro da embarcação, por medo, deixavam de informar o ocorrido à CPAOR, e assim não era registrado o acidente e as vítimas não recebiam o seguro DEPEM. Este seguro foi instituído pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991.

Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas (Seguro DPEM) tem por finalidade garantir os danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas às pessoas embarcadas, transportadas ou não transportadas, inclusive, aos proprietários, tripulantes ou condutores das embarcações e seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando.

De acordo com as entrevistas realizadas com as oficiais responsáveis pelo setor, a CPAOR vem investindo em adestramento de militares para ministrarem palestras de conscientização e prevenção, pois tem entendido que esse é principal meio para se alcançar a mudança da mentalidade dos povos ribeirinhos. Sempre que há comissão de Inspeção Naval, há militares qualificados para ministrar palestras, nas escolas, associações de bairro, igrejas ou mesmo nos vilarejos, bem como há militares treinados para realizar instalações de

proteção nas embarcações. Além das palestras, os militares distribuem gratuitamente coletes salva-vidas, panfletos e cartazes informativos.

4 DIFICULDADES ENFRENTADAS, AVANÇOS E MELHORIAS

Nesta seção serão abordados os obstáculos e dificuldades em se erradicar o escarpelamento. Apesar do esforço, trabalho intenso, investimentos financeiros e leis alteradas, infelizmente, para quem conhece de perto a região ribeirinha, e navega por esses rios, sabe que levará tempo até ser definitivamente eliminado esse mal, mas não se pode perder a esperança, nem desistir em meio às situações contrárias.

Serão também analisados os avanços, melhorias e conquistas alcançadas, dentro das iniciativas propostas pela Capitania.

4.1 Resistência ao Uso da Cobertura Metálica e ao Uso da Touca

Basta visitar o cais de alguma cidade ribeirinha em dia de feira para se observar que, ainda é grande a quantidade de embarcações precárias e desprotegidas - isso devido à oposição de alguns proprietários de embarcações em utilizar a cobertura que protege as partes móveis do motor. As justificativas são as mais diversas: dificuldade para realizar manutenção no motor; dificuldade para retirar a água que entra na canoa; sempre estão apressados e não podem esperar para realizar a instalação; também alegam que não deixam as mulheres utilizarem a canoa na parte da embarcação onde há o eixo e motor.

Há também uma grande rejeição por parte das mulheres, quanto à mudança de hábito no uso do cabelo, pois resistem fortemente à ideia de prender ou cortar os cabelos. De modo geral, é cultural o cabelo longo e solto, pois representa a religiosidade e beleza da mulher ribeirinha. Além do aspecto religioso, o cabelo representa o “véu” da mulher cristã e simbologia de obediência aos preceitos divinos. Há também entre elas, a falsa sensação de que: “não vai acontecer comigo”. Por isso, a Marinha trabalha muito para uma mudança de mentalidade de segurança da navegação e uma conscientização do perigo que representa.

A grande extensão hidrográfica, a enorme quantidade de rios, furos e riachos dificulta a fiscalização ostensiva. É quase impossível a CPAOR fiscalizar todas e as vias navegáveis, furos, rios e riachos do Estado Pará, mesmo que tivesse efetivo maior não

conseguiria. Sem a participação efetiva de outros entes públicos e privados com propósito de prevenir o acidente é como se estivesse remando contra a maré.

Outro aspecto negativo observado é que muitos proprietários de embarcações ao receberem a proteção, por algum motivo a retiram, seja para manutenção, seja outra finalidade e não mais colocam. Além de que, muitos donos de canoas nestas situações evitam aproximar-se dos navios da Marinha pelo receio de que seu pequeno transporte seja apreendido.

É interessante frisar que, sem uma coerção, sem a aplicação de uma multa, sem uma ação mais imperiosa, não haverá por completo uma mudança de hábito, e fatalmente acontecerá em algum lugar dessas águas ribeirinhas outro acidente.

Os acidentes geralmente acontecem com pessoas da família, isto é, com algum parente do proprietário da embarcação, geralmente com a filha (ainda criança), adolescentes, esposa ou parente próximo. A justiça entende que, mesmo após o IAFN punir ou multar o dono da embarcação seria castigá-lo novamente, uma vez que seu familiar já foi castigado terrivelmente pelo seu erro, e não há previsão na jurisprudência.

4.2 Avanços e Melhorias

Historicamente o homem encontra solução para os mais diversos problemas, utilizando sua principal ferramenta, a inteligência. E, a criação da cobertura metálica para os eixos das embarcações, causa principal do escarpelamento, foi uma dessas soluções propostas, como consequência a alteração da Lei Nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997, com a Lei Nº 11.970/09 de junho de 2009. Essa Lei Federal que determina aos proprietários das embarcações com propulsão a motor a instalação a devida proteção das embarcações, foi, sem dúvida, uma grande conquista. Certamente com uma fiscalização mais rigorosa, se conseguirá a longo prazo, modificar o triste histórico de acidentes.

A inclusão no calendário oficial do dia 28/8, como o Dia Nacional de Combate e Prevenção ao Escarpelamento, bem como a inclusão da última semana do mês de agosto como Semana Estadual de Prevenção ao Escarpelamento, mostra que, é preciso trazer a sociedade para dentro desse enfrentamento. Não é um problema somente do ribeirinho, nem da MB, é um problema de toda a sociedade paraense. Pois, a gravidade do sinistro requer um empenho de todos os cidadãos.

O uso da mídia, de modo geral, mostra-se uma grande porta de acesso para se chegar à conscientização do povo ribeirinho. O Setor de Comunicação Social do Com4ºDN se destaca ao utilizar os recursos possíveis para conscientização e esclarecimento da segurança da navegação, conforme (NPCP-CPAOR, 2015, p.65). Somente atingindo a mente de um povo, se conseguirá alcançar uma mudança de mentalidade.

O esforço realizado pelas autoridades do Com4ºDN contribuiu significativamente para progressos efetivos no combate ao escarpelamento. Parcerias com instituições públicas e privadas, projetos executados, convênios firmados com governo Estadual, Termo de Cooperação realizado por intermédio do MS com o MD/MB. Leis alteradas, uma comissão Estadual criada para combater e acompanhar casos. Contratos relevantes firmados em 2018 e 2019, principalmente os TED, visando beneficiar o povo ribeirinho. O efetivo trabalho de propaganda e divulgação do Com4ºDN colocado em prática. Enfim, conclui-se que vários setores da sociedade se mobilizaram em prol do povo ribeirinho e da causa do escarpelamento. Mas, ressalta-se, dentre todos estes citados, a dedicação do Com4ºDN, do ComGptNavN e da CPAOR na preparação e prontificação dos meios para o cumprimento desta missão essencial.

Melhorias são sentidas ano após ano, dia após dia, pelo povo ribeirinho. Basta fazer um comparativo dos registros dos acidentes da primeira década do século XXI para o início da última. Não há como negar que a cada ano se reduz o número de escarpeladas, apesar de que a notícia de um único caso que seja, traz dissabores e gosto amargo de que não se alcançou o objetivo desejado. Entende-se que a prevenção a partir de todos os meios de comunicação devem ser efetivos e contínuos.

A erradicação é o objetivo a ser alcançado. Certamente acontecerá a partir do momento em que houver um engajamento de todos os setores da sociedade, mas principalmente das autoridades municipais, estaduais e federais em investimentos significativos na conscientização de toda a sociedade para uma mentalidade de navegação segura.

5 CONCLUSÃO

A presente pesquisa identificou propósitos relevantes das Autoridades do Comando do 4º Distrito Naval diante do problema ligado ao transporte aquaviário do Estado do Pará,

com a firme determinação de solucionar os crescentes casos de escarpelamentos e acidentes da navegação. A busca por investimentos levou a MB a realizar parcerias e convênios com instituições públicas e privadas, revelando desse modo os esforços envidados a fim preparar os meios navais, qualificar e adestrar o pessoal envolvido para empregar a MB nas ações humanitárias, atenuando os impactos socioeconômicos decorrentes desses graves acidentes da região ribeirinha.

Identificou-se ainda que, no ano de 2001 a CPAOR iniciou o PSNA, programa destinado à prevenção de acidentes, e a partir deste programa surgiram projetos para o enfrentamento ao escarpelamento, porém com resultados aquém do esperado.

Em 2009, os projetos da CPAOR ganharam força com a aprovação da Lei nº 11.970 determinando aos proprietários das embarcações cobrir as partes móveis do motor. No ano seguinte, a Lei nº 12.199, de julho de 2010, institui 28 de agosto como o Dia Nacional de combate e prevenção ao escarpelamento, assim, o setor de Comunicação Social do COM4ºDN é incentivado a dar continuidade aos trabalhos de conscientização e prevenção. Para MB essas duas leis são fundamentais, visto que a ação de cobrir as partes móveis das embarcações, eliminam os riscos de acidentes, bem como conscientizar a população dos perigos da má utilização desses meios de transportes.

O Comando do 4º Distrito Naval percebeu a necessidade de ações mais efetivas e diretas no combate ao escarpelamento. Assim, a CPAOR, organização militar diretamente subordinada ao Com4ºDN, por meio de parcerias e convênios, consegue colocar em prática os projetos Educando para Evitar o Acidente, Educando o Pequeno Navegante e Sarapó. Dessa forma, passa a doar e instalar gratuitamente a proteção dos eixos nos barcos dos ribeirinhos, ampliar a fiscalização nas regiões mais distantes e inóspitas da Amazônia, além de implementar os sistemas SISCARIE e SISBARCO.

Portanto, diante dos fatos e informações apresentadas, este trabalho analisa que o escarpelamento nas regiões ribeirinhas do Pará tem sido um problema grave de caráter endêmico, que exige atenção e assistência à população afetada. Além disso, em resposta a essa realidade e demonstrando a seriedade com que a Força Naval enfrenta o acidente, foram apresentadas as medidas preventivas tomadas pela MB por meio dos setores de operações, com planejamentos, logística, com investimentos e aporte financeiro e comunicação social, com campanhas de esclarecimentos, a fim de minimizar o sofrimento e atender as demandas sociais. Não somente isso, mas também se analisou a importância das ações humanitárias.

rias para a sociedade, sua fundamentação histórica e legal e como a Marinha, prezando por esse princípio, a proteção do povo brasileiro, investe e age na prestação de serviços assistenciais à comunidade, com ação subsidiária. Foi possível também analisar na CPAOR que o aumento ou diminuição dos casos de acidentes estão diretamente ligados aos investimentos financeiros em campanhas educativas para a segurança da navegação, em fiscalizações, em qualificação de pessoal e ações de conscientização, uma vez que se constata os menores índices de acidentes naqueles anos que ocorreram os maiores investimentos financeiros. Em contrapartida, os anos que tiveram os maiores índices de acidentes, conforme se observa nesta pesquisa, são aqueles em que o Estado fez pouco ou não fez nenhum investimento.

Dessa forma, frente ao que foi analisado neste trabalho, conclui-se que a atuação da MB foi primordial para se conseguir modificar a triste realidade provocada pelos acidentes, mas que a batalha não está vencida, necessita-se do envolvimento e aporte financeiro de outros entes do Estado, nas fiscalizações e atuação daqueles que persistem no erro, visto que sem punição aos culpados é bem provável que continue a acontecer casos dessa natureza e por fim dar continuidade nas campanhas de conscientização da segurança da navegação, uma vez que o esclarecimento é uma das barreiras para se evitar o escarpelamento.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando do 4º Distrito Naval. **Portaria nº 193 de 27 de maio de 2020**. Aprova Regimento interno. Belém, PA, 2020. Disponível em: <http://www.comopnav.mb/comopnav/sites/default/files/secretaria/portarias/p18135.pdf>. Acesso em: 13 de jul. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945**. Dispõe sobre a promulgação da Carta das Nações Unidas. Rio de Janeiro, RJ, 1945. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm. Acesso em: 16 de jul. 2022.

BRASIL. **Lei Complementar nº99, de 09 de junho de 1999**. Dispõe sobre Normas Gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, DF, jun. 1999. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999377583-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 19 de jul. 2022.

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, 1997. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=9537&ano=1997&ato=4bbQTVE1ENJpWT891>. Acesso em: 19 de jul. 2022

BRASIL. **Lei Nº 11.970/09 de 06 de junho de 2009.** que altera a Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Torna obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações. Brasília, DF, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11970.htm. Acesso em: 20 de jul.2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **Carta de Instrução “ASSISTÊNCIA HOSPITALAR” nº002-20.** Rio de Janeiro, RJ, 2020.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando do 4º Distrito Naval. Regulamenta **Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental.** Belém, PA, 2015. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cpaor/sites/>. Acesso em 16 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Capitania dos Portos da Amazônia Oriental. **Programa de Segurança da Navegação na Amazônia - PSNA.** Belém, PA, 2022. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cpaor/sites/www.marinha.mil.br.cpaor/files/SITE_Palestra%20Institucional%20SegNav%20e%20Escalpelamento_2018%20%5BModo%20de%20Compatibilidade%5D.pdf. Acesso em: 05 mai. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM-09/DPC.** Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos Sobre Acidentes ou Fatos da Navegação (IAFN) e para a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM). Rio de Janeiro, RJ, 2021. Disponível em: <http://www.dpc.mb/dpc/normam>. Acesso em: 20 mai. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM-07/DPC.** Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval. Rio de Janeiro, RJ, 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM%2007DPC-Rev1%20Mod1.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-322**. O Posicionamento da Marinha do Brasil nos Principais Assuntos de Interesse Naval. Brasília, DF, 2017. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/publicacoes-reserva>. Acesso em: 05 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval. 1 ed. Brasília, DF, 2017. <http://ema.mb/publicacoes>. Acesso em: 20 jun. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. Planejamento Estratégico da Marinha (PEM 2040). Brasília, DF, 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/pem2040>. Acesso em: 13 de jun. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**, Brasília, DF. p. 139 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf. Acesso em: 13 de jul. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf. Acesso em 20, jul. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf Acesso em 20, mai. 2022.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Plano Amazônia Sustentável**. Brasília, DF, 2008. Disponível em: http://www.fundoamazonia.gov.br/export/sites/default/pt/.galleries/documentos/prevencao-e-controle-do-desmatamento/PAS_Plano_Amazonia_Sustentavel.pdf. Acesso em: 10 jun. 2022.

BRASIL. Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos. **Programa Abrace o Marajó: Plano de Ação 2020-2023**. Brasília, DF, 2020

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria Nº 1.104 de 12 de maio de 2010**. Estabelece recurso a ser disponibilizado em parcela única ao Estado do Pará. Brasília, DF, 2010. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2010/prt1104_12_05_2010.html. Acesso em: 20 de jul. 2020.

CASTRO, Daniel, et al. **Atlas da Exclusão Social no Brasil**. vol. 1, São Paulo, Cortez Editora, 2014. Disponível em: https://www.sc.gov.br/images/banners_conheca_sc/documentos/Atlas%20-%20Cortez%20Editora%20-%20Desigualdade%20no%20Brasil.pdf. Acesso em: 17 jun. 2022.

Comitê de Assistência ao Desenvolvimento da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico. **Towards Better Humanitarian Donorship**. 2012. OCDE, Disponível em: https://read.oecd-ilibrary.org/development/towards-better-humanitarian-donorship_9789264174276-en#page7. Acesso em: 10 jun. 2022.

HOMMERDING, Adalberto. **História do Direito Reflexões histórico-compreensivas sobre o fenômeno jurídico**. Porto Alegre, Editora Fi, p.99, 2021.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto interno Bruto - PIB**. IBGE, Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 16 jun. 2022.

LIMA, Walter Chile Rodrigues. **A importância da água para a reprodução da comunidade São José do Furo Maracapucu, Abaetetuba – Pará**. Revista Margens Interdisciplinar. Abaetetuba, vol. 7, 2013, p. 118. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/12826>. Acesso em: 10 jun. 2022. Mapa Hidrográfico do Estado do Pará. Disponível em: <https://www.guiageo.com/para-estado.htm>. Acesso em: 20 de jul. 2022

BÍBLIA SAGRADA. A. T. *Deuteronômio*, 2. Ed. São Paulo: Editora Sociedade Bíblica do Brasil, 1993. Cap.24, p. 281.

BRASIL. NOMAR. Notícias da Marinha. **Navio Auxiliar Pará** - U15. Rio de Janeiro, nº771, 2006. Disponível em: <https://www.naval.com.br/ngb/P/P130/P130.htm> Acesso em: 19 de jun. 2022.

PARÁ. **Lei Ordinária Nº 9.303, de 31 de agosto de 2021**. Institui no Estado do Pará a Semana Estadual de Prevenção ao Escalpelamento. Belém, PA, 2021. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pa/lei-ordinaria-n-9303-2021-para-institui-no-estado-do-para-a-semana-estadual-de-prevencao-ao-escalpelamento-leia>. Acesso em: 20 de jul. 2022.

BRASIL. **Portaria nº 536/2016 - SESP, de 23 de junho de 2016**. Dispõe sobre a Comissão Estadual de enfrentamento ao Acidentes de Motor com Escalpelamento em Embarcações no Estado. Belém, PA, 2016. Disponível em: https://www.ioepa.com.br/pages/2016/06/23/2016.06.23.DOE_11.pdf. Acesso em: 20 de jul.2022.

RODRIGUES, Domingos, and Denise Tatiane Girardon dos SANTOS. **A Importância do Patrimônio Cultural dos Povos Indígenas para Manutenção da Biodiversidade e para a Viabilidade do Desenvolvimento Sustentável**. Revista Direito e Desenvolvimento, 2014, p. 43. Disponível em: <https://periodicos.unipe.br/index.php/direitoedesenvolvimento/article/view/245#:~:text=Os%20conhecimentos%20tradicionais%20dos%20povos,pela%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%20Federal%20de%201988>. Acesso em: 6 jun. 2022.

Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral. **Boletim do Setor Mineral**. 7ª ed., 2021, Brasília, Brasil, p. 9, Disponível em: https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/geologia-mineracao-e-transformacao-mineral/publicacoes-1/boletim-do-setor-mineral/boletim_sgm_dez2021_digital_7-edicao.pdf/view. Acesso em: 17 jun. 2022.

Sistema Nacional de Informações Florestais. **Os Biomas e Suas Florestas - Amazônia**. SNIF, 3 fev. 2020, <https://snif.florestal.gov.br/pt-br/os-biomas-e-suas-florestas>. Acesso:10 jun.2022.

TIAGO. Araújo. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/57913545191448725/>. Acesso em: 20 de jul. 2022.

ANEXOS

ANEXO A – Criança com Escalpelamento Total

FOTO 1 - Criança com escalpelamento total



FONTE: CPAOR, palestra escalpelamento, arq. Secom, 2018.

FOTO A: Escalpelamento Total inclusive do pescoço parte das costas

FOTO B: Escalpelamento total inclusive das orelhas

FOTO C: Escalpelamento parcial

ANEXO B - Simulação de Acidente e Eixo Desprotegido

FIGURA 1: Ilustração do acidente dentro da embarcação

FOTO 2: Embarcação utilizada sem a proteção metálica



FONTE: CPAOR, palestra escalpelamento, arq. Secom, 2018

FOTO 3: Eixo desprotegido causando escalpelamento



FONTE: ÀWÚRE, 2021.

ANEXO C - Embarcação com Eixo Protegido

FOTO 4 - Militar da CPAOR instalando a proteção



FONTE: CPAOR, Arquivo, Secom, 2018.

FOTO 5 - Militar da CPAOR entregando uma touca



FONTE: CPAOR, Arquivo, Secom, 2

ANEXO D - Residências no entorno dos Rios

FOTO 6 - Casas de madeira sobre água



FONTE: TIAGO ARAÚJO, 2022

FOTO 7 - Palafitas



Foto: João Paulo Guimarães / Mídia NINJA

FONTE: JOÃO PAULO GUIMARÃES

TABELA 1: Relatório de controle com vítimas de acidente de Escalpelamento

Sistema de Cadastro de Vítima de Escalpelamento - SISCAVIE

ESCALPELAMENTO			
ANO	ACIDENTES	ANO	ACIDENTES
1979	03	1996	03
1981	01	1997	03
1982	02	1998	05
1983	01	1999	06
1984	02	2000	23
1989	03	2001	19
1991	02	2002	38
1992	02	2003	36
1994	02	2004	17
1995	02	2005	05

ESCALPELAMENTO			
ANO	ACIDENTES	ANO	ACIDENTES
2006	11	2016	06
2007	08	2017	01
2008	08	2018	06
2009	20	2019	06
2010	08		
2011	09		
2012	10		
2013	08		
2014	07		
2015	10		

FONTE: CPAOR, Arquivo, Secom, 2022

TABELA 2: Relatório de Cobertura de Eixos nos Barcos

Sistema de Cadastro de Cobertura de Eixos nos Barcos- SISBARCO

 ESCALPELAMENTO 	
ANO	COBERTURAS DE EIXO INSTALADAS
2009	513
2010	1171
2011	734
2012	552
2013	580
2014	312
2015	136
2016	127
2017	104
2018	267
2019	257

• Os dados foram computados a partir de 2009, pois neste ano que foram feitos os convênios entre a MB e empresas estatais para a doação dos kits de cobertura de eixo

CPAOR: Arquivo, Secom, 2022

APÊNDICES

QUESTIONÁRIOS DE PESQUISA:

QUESTIONÁRIO – PESQUISA 1

Data: 19 de maio de 2022

Entrevistado: CMG (RM1-T) SÉRGIO VENTURA DA PAIXÃO

FUNÇÃO: Encarregado da Seção de Assuntos Marítimos do Com4ºDN

1) Como e quando se iniciou propriamente o enfrentamento ao escarpelamento pela Marinha?

R - Em 2001 foi criado o PSNA - Programa de Segurança da Navegação na Amazônia, composto de sete projetos, sendo um deles o projeto denominado Educando para Evitar Sofrimento que tem por objetivo o combate ao escarpelamento por intermédio da educação (palestras, distribuição de panfletos, aconselhamento, campanha publicitária, etc.), bem a cobertura das partes móveis do motor com madeira e distribuição de perucas para as vítimas do acidente.

2) Quais foram os Projetos ou Programas utilizados pela CPAOR?

R - Dentro do PSNA, foi dada ênfase ao projeto Educando para Evitar Sofrimento.

3) Como foram patrocinados os Projetos de combate ao escarpelamento?

R - Em 2009, virtude do aumento de casos de escarpelamento e a existência de discrepâncias entre os dados estatísticos do Governo do Estado e os da Marinha do Brasil, foi determinado pelo Comandante do 4º Distrito Naval ao Capitão dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), a elaboração de um Plano de Erradicação do Acidente de Escarpelamento na Amazônia, tendo por base o projeto Educando para Evitar o Sofrimento, do PSNA. Após a elaboração do Plano ratificado pelo Com4ºDN, a CPAOR angariou recursos financeiros e materiais, por intermédio de patrocínios do Banco da Amazônia S.A (BASA), Banco do Brasil S.A, Petrobras e Eletronorte.

4) Há recursos de Instituições Estaduais ou Federais para o combate ao acidente com escarpelamento?

R - Não existem recursos orçamentários com a finalidade de enfrentar o acidente de escarpelamento.

5) Qual a principal forma de combater o escarpelamento?

R - É a educação dos usuários do transporte familiar, tanto dos barqueiros, quanto das famílias que utilizam as conhecidas voadeiras, ou canoas com motor de combustão e a segunda forma é a utilização da cobertura das partes móveis do motor das embarcações sujeitas a causar o acidente de escarpelamento. Essa proteção é uma doação e colocação gratuita do acessório conhecido por cobertura de eixo.

6) Há investimento de recursos de empresas privadas no combate ao escarpelamento?

R - Vide a resposta concedida à pergunta nº 3. A CPAOR recebe doação de recursos materiais de algumas empresas privadas do segmento da navegação.

7) Como são realizadas as ações da CPAOR junto com outras Instituições no Combate ao escarpelamento no Estado?

R - A CPAOR atua isoladamente ou em parceria com a Secretaria Estadual de Saúde do Estado do Pará, com a Santa Casa de Misericórdia do Pará por intermédio de campanhas educativas e ações de cobertura de eixo.

8) Quais ações realizadas pela CPAOR julga de grande importância na campanha contra o Escarpelamento?

R - A cobertura das partes móveis do motor e as palestras realizadas durante as ações de inspeção naval.

9) A quem compete a coordenação das atividades de combate ao escarpelamento?

R - Ao Governo do Estado, através da Secretaria Estadual de Saúde

10) Quais ações a MB realizou para aprimorar o combate ao escarpelamento?

R - Criação do Sistema de Controle dos Acidente com Vítimas de Escarpelamento, para que as mesmas pudessem ter direito ao seguro e o Sistema de controle das coberturas nos barcos.

QUESTIONÁRIO – PESQUISA 2

Data: 29 de julho de 2022

Entrevistada: 1T(RM2-T) VANESSA RAFAEL

FUNÇÃO: Encarregada da Seção de Praticagem (Encargo Colateral: Prevenção ao Escalpelamento)

1) Como você percebe a importância das campanhas pela MB em prol do combate ao escalpelamento?

R - As campanhas da MB são voltadas para a prevenção ao acidente com escalpelamento provocado por motores de embarcações, pautadas na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9537/97), com relevante importância para a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana nos rios.

2) Quais foram os Projetos ou Programas utilizados pelo Distrito para o combate ao escalpelamento?

R - A prevenção ao escalpelamento é inserida no Programa de Segurança da Navegação da Amazônia Oriental, dentro do Projeto 5 - Educando para Evitar o Sofrimento, que visa atingir o pequeno navegante, proprietário de navegação miúda, que a emprega no transporte familiar e de mercadorias para uso próprio ou para realizar pequeno comércio, sendo difundidas as precauções de segurança que o proprietário deverá observar na sua embarcação, como cobrir as partes móveis do motor e do eixo, a fim de evitar os acidentes de “escalpelamentos”, muito frequentes neste tipo de embarcação. Os passageiros são orientados a manterem-se afastados dos eixos e partes móveis do motor.

3) Quais os principais patrocinadores do combate ao escalpelamento?

R - As empresas de praticagem das Zonas de Praticagem 1 e 3, a Sociedade Amigos da Marinha (SOAMAR-PA) e diversas empresas de navegação e terminais portuários que atuam no estado do Pará.

4) Há recursos de Instituições Estaduais ou Federais destinados para o combate ao escalpelamento?

R - Recentemente foi destinado um recurso federal para o escalpelamento, mas a maioria dos recursos são da iniciativa privada, por meio de doações.

5) Qual relação há entre a ausência de campanha de prevenção e o aumento de casos de escarpelamento?

R - Desde que o acidente ganhou certa visibilidade, não houve períodos de ausência de campanha, entretanto, a série histórica demonstra um aumento de casos em virtude dos 2 anos de pandemia, onde as ações precisaram ser reduzidas.

6) Há investimento de recursos de empresas privadas no combate ao escarpelamento?

R - Sim, por meio de doações de materiais (não há repasse financeiro de verba).

7) Como a SOAMAR contribui para o combate ao Escarpelamento no Estado?

R - A SOAMAR é uma grande parceira da Marinha do Brasil, fornecendo diversos materiais de prevenção ao escarpelamento, os últimos foram as Cartilhas da Turma do Açaí e as toucas para prender os cabelos.

8) Como é a qualificação do pessoal que vai trabalhar com escarpelamento?

R - Não há uma qualificação específica, mas uma preferência por pessoas com conhecimento em metalurgia e solda para trabalharem realizando coberturas de eixo.

9) A quem compete a coordenação das campanhas de combate ao escarpelamento?

R - No estado do Pará, a coordenação é da Comissão Estadual de Enfrentamento ao Acidente com Escarpelamento, presidida pela Secretaria de Saúde do Estado do Pará.

10) Outras empresas investem em campanhas educativas nessa temática?

R - As empresas que investem nessa temática são as voltadas para navegação e transporte marítimo e fluvial.

Ela faz parte da Comissão Estadual de Combate ao Escarpelamento e faz integra o Grupo de Trabalho do Ministério das Mulheres na pasta que se refere ao escarpelamento