

## PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM ESTUDOS FRONTEIRIÇOS



## MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL CAMPUS DO PANTANAL

LÍGIA LOPES TEIXEIRA DE SANTANA

## ANÁLISE DA IMPORTÂNCIA DAS "FRETEIRAS" PARA AS COMUNIDADES RIBEIRINHAS NO RIO PARAGUAI NA FRONTEIRA BRASIL/BOLÍVIA

### LÍGIA LOPES TEIXEIRA DE SANTANA

## ANÁLISE DA IMPORTÂNCIA DAS "FRETEIRAS" PARA AS COMUNIDADES RIBEIRINHAS NO RIO PARAGUAI NA FRONTEIRA BRASIL/BOLÍVIA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Estudos Fronteiriços da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus do Pantanal, como trabalho de conclusão para obtenção do título de Mestre.

Linha de Pesquisa: Desenvolvimento, Ordenamento Territorial e Meio Ambiente.

Orientador (a): Dr. Aguinaldo Silva

## LÍGIA LOPES TEIXEIRA DE SANTANA

## ANÁLISE DA IMPORTÂNCIA DAS "FRETEIRAS" PARA AS COMUNIDADES RIBEIRINHAS NO RIO PARAGUAI NA FRONTEIRA BRASIL/BOLÍVIA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Estudos Fronteiriços da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus do Pantanal, como requisito de conclusão de curso, para obtenção do título de Mestre. Aprovado em//2013, com Conceito
BANCA EXAMINADORA
Orientador: Dr. Aguinaldo Silva (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/Campus do Pantanal)
Professor Dr. Edgar Aparecido da Costa (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/Campus do Pantanal)
Professora Beatriz Lima de Paula

(Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/Campus do Pantanal)

Dedico este trabalho ao meu esposo, Josias Viveiros Santana e aos meus pais, Zenita e Lúcio, pelo amor, companheirismo e pelo incentivo constante na minha vida profissional.

#### **AGRADECIMENTOS**

Ao Senhor meu Deus, por ter me dado saúde, discernimento, paciência, perseverança na realização deste trabalho.

Ao meu orientador, Dr. Aguinaldo Silva, pela oportunidade de realizar este trabalho, pelas correções, sugestões, críticas e principalmente pela paciência e o laço de amizade que fomos estreitando ao longo desses dois anos.

Ao meu esposo, que me acompanhou em muitos trabalhos de campo fazendo o registro fotográfico, que muito enriqueceu a dissertação, Além do amor, compreensão e incentivo constante durante esses dois anos.

À banca examinadora, constituída pelos professores: Dra. Beatriz Lima de PaulaeDr. Edgar Aparecido da Costa, ambos da UFMS/Campus do Pantanal, pelas sugestões e críticas.

Ao Instituto Homem Pantaneiro – IHP, pelo apoio nas viagens de campo, quanto ao transporte, hospedagem e alimentação, em especial ao biólogo Nilson Lino Xavier Filho por me levar e me apresentar nas comunidades.

À Capitania Fluvial do Pantanal, na pessoal do Sr. Luiz Carlos Primo de Pinho, funcionário civil responsável pelo setor de cadastro de embarcações, e ao Ten. Lauther, que me receberam mui gentilmente, e com boa vontade e paciência me apresentaram dados e informações, sobre os tipos de embarcações, que muito contribuíram para o resultado desse trabalho.

Ao Gerente do Posto Paulista, Valdomiro dos Santos, pela confiança em me repassar os recibos de venda e entrega dos combustíveis às Freteiras.

Aos proprietários das Freteiras, Sr. Arthur Ancelmo de Oliveira, Sr. João Pinheiro, Sr. Evaldo Pinheiro, Sr. Everton José Androlage por gentilmente me receberem e terem dispensado seu precioso tempo em responder ao questionário de entrevista, de contarem suas experiências no transporte hidroviário e de permitirem fotografar suas embarcações o que muito contribuiu para o desenvolvimento desse trabalho.

Às comunidades ribeirinhas do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e da Barra do São Lourenço, pelo carinho com que me receberam, pela boa vontade e paciência em responder o longo questionário de entrevista. A vocês, meu respeito e admiração.

Ao André de Melo Fattori Abbade Miguel – Chefe da Unidade Administrativa Regional de Corumbá- MS. (Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ), pelas informações e esclarecimentos sobre os portos da região.

Ao acadêmico de Geografia, Wagner Tollone, pela captura e modificações realizadas nas imagens utilizadas para identificação das áreas de estudo.

Ao Professor, Dr. Cláudio de Souza Arcanjo, da UFGD pela boa vontade, disposição e paciência que teve para realizar a formatação do trabalho.

Ao Sr. Salim, piloteiro da lancha, que me levou e me apresentou aos ribeirinhos do Paraguai Mirim, às vésperas do natal, com muita disposição e paciência em me esperar a realizar as entrevistas família por família ao longo do rio Paraguai. E a sua filha, Sabrina, que nos acompanhou para auxiliar na aplicação dos questionários de entrevistas.

Aos colegas de trabalho professores: Divino Jesus de Moraes e Beatriz Serra da Cruz que, nas nossas horas atividades na escola, entre um planejamento e outro, me passaram muitas informações e experiências vividas, por terem nascido e criado na região do Paiaguás, e suas famílias, ainda, residirem na região e por constantemente estarem utilizando as freteiras. Essas informações muito contribuíram para o desenvolvimento desse trabalho.

A todos os professores do Programa de Pós Graduação "Mestrado em Estudos Fronteiriços" pelos conhecimentos transmitidos ao longo destes dois anos, em especial ao Professor Marco Aurélio de Oliveira Machado e Gustavo Vilella que muito contribuíram para minha inserção no curso. E à secretária Ramona Trindade, pela paciência e disponibilidade de nos manter informados e orientados a respeito de todas as regras, normas e prazos do curso.

Aos colegas de turma, pelas novas amizades, união, aprendizagem que obtivemos uns com os outros, pelos momentos de descontrações, em muitos cafés da manhã, nas aulas do professor Marco Aurélio e principalmente pelo incentivo e gesto de carinho nos momentos difíceis.

### Meu Barquinho

O vento balançou meu barco em alto mar. O medo me cercou, e quis me afogar. Mas então eu clamei ao filho de Davi. Ele me escutou, por isso estou aqui. O vento Ele Acalmou, O Medo Repreendeu. Quando Ele Ordenou, O Mar Obedeceu.

Não temo mais o mar, pois firme está minha fé. No meu barquinho está, Jesus de Nazaré. Se o medo me cercar, ou se o vento soprar. Seu nome eu clamarei, Ele me guardará. Não temo mais o mar, pois firme está minha fé. No meu barquinho está, Jesus de Nazaré. Se o medo me cercar, ou se o vento soprar. Seu nome eu clamarei, Ele me socorrerá.

Gisele Cristina.

#### **RESUMO**

O presente trabalho se propõe a analisar a importância das "freteiras" para as comunidades ribeirinhas que vivem em faixa de fronteira, Brasil/Bolívia, às margens do rio Paraguai entre a foz do rio Cuiabá e a cidade de Corumbá, bem como, caracterizar esse tipo de transporte que navega na região do Pantanal do Paraguai. Para tanto, realizou-se pesquisa bibliográfica sobre o inicio da navegação no rio Paraguai, ademais de três viagens a campo, com a duração média de quatro dias cada, sendo aplicados questionários e entrevistas junto à população ribeirinha das regiões do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço. Foram aplicados, também, questionários e entrevistas aos proprietários das "freteiras". Coletas de dados na Administração da Hidrovia do Paraguai (AHIPAR) e Capitania Fluvial do Pantanal, por meio de conversas informais e entrevistas para identificar: os portos regulares, existentes na região e os tipos de transportes hidroviários que navegam no rio Paraguai.Durante o trabalho pode-se verificar que as "freteiras", como são conhecidas essas embarcações, são adequadas para transportarem mercadorias diversas, desde gêneros alimentícios, combustíveis e gado. Mas, no que tange ao transporte de pessoas, a capacidade é bem restrita, e as condições de higiene, segurança, conforto deixam a desejar na opinião dos usuários. Para os proprietários desse tipo de transporte, o principal objetivo dessas embarcações é fazer transporte de mercadorias e não de pessoas, pois, para se transportar pessoas requer mais investimento e o lucro é mínimo. Mesmo com todas as precariedades e insatisfações, por parte dos usuários, a "freteira" é o único meio de acesso que esses ribeirinhos possuem para poder chegar à cidade ou virem dela, receberem seus mantimentos e mercadorias em geral. Embora as "freteiras" não sejam o tipo de transporte ideal para passageiros no rio Paraguai, eles são o principal meio de comunicação e acesso dessas comunidades que vivem em regiões de difícil acesso à cidade e aos serviços públicos.

Palavra chave: Fronteira, transporte hidroviário, rio Paraguai, comunidade ribeirinha, Pantanal.

#### **RESUMEN**

El presente estudio tuvo como objetivo analizar la importancia dela "freteira" para las comunidades ribereños que viven en la región fronteriza, Brasil / Bolivia, a orillas del rio Paraguay, entre la desembocadura del río Cuiabá y la ciudad de Corumbá, así como para caracterizar ese tipo de transporte que navega en la región del Pantanal del Paraguay. Por lo tanto, se celebró investigación literatura sobre el inicio de la navegación en el río Paraguay, además de los dos viajes de campo, con una duración media de cuatro días cada uno, y utilizaron cuestionarios y entrevistas con la población local de las regiones del Paraguay Mirim, de la cerro de Amolar y Barra el San Lorenzo. Se aplica, asimismo, los cuestionarios y las entrevistas a los propietarios de las "freterias". Colecta de datos en la Administración de la Hidrovía Paraguay (AHIPAR) y Capitanía Fluvial do Pantanal, a través de conversaciones informales y entrevistas para identificar: los puertos regulares en la región y los tipos de transportes por vía navegable que se hace navega por el río Paraguay. Se encontró que las "freterias" como estas embarcaciones son conocidas, son adecuadas para el transporte de productos alimentícios, combustibles y ganado. Sin embargo, para el transporte de personas la capacidad es muy limitada, y la higiene, la seguridad, la comodidad, se quedan cortas en vista de según los usuarios. Para los propietarios de ese tipo de transporte con el propósito principal de estos, es el transporte de bienes y no de personas, porque con el fin de mover a la gente requiere más investimento y el beneficio es mínimo. Incluso con toda la precariedad y la insatisfacción de parte, de los usuarios de la "freterias", es la principal forma de acceder a estos ribereños que tienen ynecesitan llegar a la ciudad o salir de allí, y ser capaces de recibir sus alimentos y mercancía en general. Aunque las "freterias" no sea el tipo ideal de transporte para pasajeros en el río Paraguay, sin embargo, es el principal medio de comunicación y el acceso de estas comunidades que viven en zonas de difícil acceso a la ciudad y los servicios al público.

Palabra Llave: Frontera, transporte navegable, rio Paraguay, comunidad de la orilla, Pantanal

## LISTA DE ILUSTAÇÕES

Figura 1 Imagem de satélite da Bacia do Alto Paraguai, com a localização da área estudada
(retângulo em vermelho). Composição falsa cor RGB 742. Fonte: mosaico NASA Geocover
Sircas 2000
Figura 2 Rota navegada pelo vapor Etrúria, no final do século XX e inicio do século XXI, modificado por: FERREIRA, W. T. S. F23
Figura 3 Imagem do segmento do trecho estudado. Composição falsa cor RGB 742. Fonte:  mosaico NASA Geocover Sircas 2000
Figura 4 Vista lateral esquerda do Porto Geral de Corumbá (MS), área de ancoradouro dos barcos hotel e de passeio turístico. Foto de Josias Santana, 201130
Figura 5 Vista posterior da área de ancoradouro das "Freteiras" e Chatas. Canal do rio Paraguai, Corumbá (MS). Foto de Lígia Lopes T. de Santana, 201130
Figura 6 Vista frontal do terminal portuário Granel Química- Ladário (MS). Foto Lígia Lopes T. de Santana, 2012
Figura 7. A -Vista frontal do terminal portuário boliviano Gravetal em Puerto Quijarro – Bolívia. B- Vista frontal do terminal portuário boliviano Central Aguirre em Puerto Suarez – Bolívia. Foto de Josias Santana, 2012.
Figura 8. A - vista anterior do navio empurrador conduzindo uma barcaça carregada de minério de ferro do Terminal Granel Química, rio Paraguai – Ladário, (MS) abril/2012. B - vista frontal das barcaças/graneleiros ancorados na margem esquerda do rio Paraguai Terminal Granel Química – Ladário, (MS) abril/2012
Figura 9A- vista lateral esquerda do barco hotel, aguardando os turistas da pesca, Pantanal (MS). B- vista lateral direita do barco de passeio turístico, rio Paraguai- Ladário, (MS), novembro/2011
Figura 10A- vista superior da "Freteira" e chatas ancoradas na orla fluvial, Corumbá (MS), agosto/2011 B - vista lateral esquerda da "Freteira" ancorada na orla fluvial

Figura 11 A - vista frontal da "freteira" e mercadoria (combustível) para ser embarcada, orla fluvial de Corumbá- MS, setembro/2011 B- vista superior do caminhão de um supermercado local, fazendo entrega de gênero alimentício a ser transportado pela "freteira", agosto/ 2012. C- Vista frontal da "freteira" carregada de carga perecível D- Vista frontal da
balsa acoplada na "freteira" carregada com carga perigosa (Combustível). Fotos de Josias Santana, feveriero/2013
Figura 12 A- embarque de gado no "Porto Zé Viana", na região do Paiaguás. Foto de Manoel Diomedes Franco de Moraes, em agosto/ 2010; B – embarque de material de construção na orla fluvial de Corumbá, Foto de Josias Santana, setembro/2011; C – transporte de passageiros no rio Taquari, foto utilizada, apenas, para ilustração de como é realizado esse transporte de passageiros, foto de Aguinaldo Silva, abril/201237
Figura 13. Forma de acomodação para os passageiros e tripulantes que viajam nas "Freteiras";  - A- redes dispostas uma ao lado da outra na parte superior da lancha B – Passageiro Sr.  Antonio Amado, proprietário de fazenda na região do rio São Lourenço, acomodado entre as mercadorias na parte inferior da lancha C- redes entre mercadorias, na parte inferior da lancha D e E- camarotes utilizados pela tripulação. Fotos de Josias Santana, fevereiro/2013.  38
Figura 14 Compartimentos da Lancha IPÊ, A- corredor; B- porão; C- camarote; D – salão. Fotos de Josias Santana, Julho /2012
Figura 15 Total de combustível (litros) transportado pelas "Freteiras" durante o ano de 2011 e no primeiro semestre de 2012
Figura 16 Casal morador na comunidade do Amolar. Jun/2012
Figura 17 Barraco feito de bambu e coberto por palha. Sr. Leonardo Rodrigues de Jesus e sua filha Rosenilda e família, moradores da Comunidade da Barra do São Lourenço46
Figura 18 Principais atividades profissionais exercidas pelos ribeirinhos do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço
Figura 19 Tipo de transporte utilizado pelos ribeirinhos para o trabalho (pesca e coleta de isca)
Figura 20. – Principal meio de transporte hidroviário utilizado pelas famílias das regiões: do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço

Figura 20. – Principal meio de transporte hidroviário utilizado pelas famílias das regiões: do
Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço
Figura 21 Motivos pelo qual os ribeirinhos usam as "freteiras"
Figura 22 Grau de satisfação dos usuários (comunidade da Serra do Amolar e Barra do São
Lourenço) das "freteiras", quanto aos serviços prestados pelas lanças durante as viagens52
Figura 23 Grau de satisfação dos usuários (comunidade do Paraguai Mirim) das "freteiras",
quanto aos serviços prestados pelas lanças durante as viagens
Figura 24 Total de uso (viagem) anual das "freteiras" pelos ribeirinhos53
Figura 25 Preferência no uso de mesma "freteira" para viagens
Figura 26 Tipos de produtos transportados pelas "freteiras" de Corumbá para os ribeirinhos
das regiões do Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço55
Figura 27 Grau de satisfação dos ribeirinhos quanto ao atendimento das "freteiras" as suas
necessidades
Figura 28 - Principais dificuldades enfrentadas pelas comunidades residentes nas regiões do
Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço
Figura 29 - A importância das "freteiras" no dia a dia das comunidades residentes nas regiões
do Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço56
Figura 30 - Como deveria ser o transporte de pessoas no rio Paraguai, segundo desejo dos
residentes nas regiões do Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço57

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Tipos e quantidade de transportes hidroviários existentes ou que navegam na região de Corumbá (MS).	-
Tabela 2 - Características das embarcações que fazem o transporte de carga e passa da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço - Corumbá (MS)	geiros nas regiões
Tabela 3 – Relação das comunidades estudadas a distancia de Corumbá, total de fo	
Tabela 4 - Faixa etária dos entrevistados	47
Tabela 5. Quantidade de anos residindo na Região	48

## **SUMÁRIO**

1.	INTRODUÇÃO15
2.	MATERIAIS E MÉTODOS21
3.	CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA NAVEGAÇÃO NO RIO PARAGUAI
4.	CARACTERIZAÇÃO DOS TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS NA FRONTEIRA BRASIL/BOLÍVIA
	4.1. A hidrovia Paraguai Paraná-(HPP)
	4.2. Tipos de transportes hidroviários
	4.2.1. Navio Empurrador e Barcaça/Graneleiro
	4.2.2. "Lazer e Turismo de Pesca"
	4.2.3. Carga e Passageiro - "Freteira"
	4.3. Discussão dos resultados
5.	A IMPORTÂNCIA SOCIAL E ECONOMICA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE CARGA E PASSAGEIROS
6.	CONSIDERAÇÕES FINAIS
7.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS65
	PÊNDICEA. QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA PARA A POPULAÇÃO BEIRINHA69
	PÊNDICEB.QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA PARA O PROPRIETÁRIO

### 1. INTRODUÇÃO

Desde que o homem aprendeu a arte de navegar,por meio de botes e jangadas, estes objetos têm sido intensamente aproveitados como meio de transporte, na conquista e ocupação de vastas regiões e nos intercâmbios comerciais estabelecidos pelos navegantes (BRANDÃO, 1991).

O transporte hidroviário é um dos mais antigos meios de transporte que se conhece, e desempenhou, desde o inicio da colonização, importante papel na penetração, povoamento e ocupação do interior dos continentes, além de se tornar um elo de integração dos núcleos existentes. Foi assim que os bandeirantes chegaram às regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil, expandindo as fronteiras definidas pelo Tratado de Tordesilhas (NUNES, 2007, p.1).

No Brasil a navegação é praticada em vários rios, porém com maior destaque nos seguintes rios: Amazonas, São Francisco e Paraguai.

NUNES (2007) relata que na Amazônia, as canoas, os barcos e pequenos navios são elementos fundamentais para a vida e a economia. Entretanto, os resultados econômicos estão muito aquém do seu potencial. No Norte do Brasil as hidrovias do Araguaia-Tocantins já são utilizadas de forma segura e comercialmente viável. Essa via integra um plano logístico maior: o de ser o futuro corredor multimodal de transportes do Centro-Norte do Brasil.

O transporte hidroviário que no passado foi um importante elo para a ocupação e controle do interior, também se destaca no rio São Francisco. O transporte fluvial de cargas e passageiros perdurou até o final da década de 1970, depois se eliminou o transporte de passageiros e continuou com o de cargas que permanece operando de forma precária, inclusive com interrupção, particularmente nesta década devido à ocorrência de secas e assoreamento de trechos do rio, e pela falta de manutenção, segundo Filho (2008, p.71).

A navegação tanto no rio Paraguai quanto nos seus afluentes e a ocupação humana são contemporâneos, pois já eram praticadas desde antes da colonização, pelas sociedades indígenas, principalmente pelos: Bororo, Paiaguá, Guató, Guaikuru, existentes, desde então, entre os rios Paraguai, São Lourenço e Cuiabá. (SILVA e SILVA, 1995)

Devido às boas condições de navegabilidade do rio Paraguai, a cidade de Corumbá, após a guerra do Paraguai, transformou-se no final do século XIX no principal centro comercial da região e o terceiro maior Porto da América Latina, a partir da liberação da passagem de barcos do Brasil e do Paraguai. (FERNANDES, 2010)

Por esse motivo, Brandão (1991, p.1) afirma que os rios navegáveis constituem um inestimável recurso como meio de transporte natural posto à disposição do homem.

A intensificação do comércio no porto de Corumbá é relatada por Oliveira (2005, p. 35 apud CHAMORRO, 2009, p.49) da seguinte maneira: o incremento no comércio de Mato Grosso – percebido nas atividades das casas comerciais – destacando-se Corumbá, concomitantemente ao crescimento urbano, só pode ser apreendido se considerarmos: a) a importância do rio Paraguai como via de transporte e comunicação para a região;b) um conjunto de transformações nas técnicas de navegação, vindas no bojo da Revolução Industrial e; c) a inserção de Mato Grosso na divisão internacional e regional do trabalho.

Dessa forma, Corumbá urbanizou-se "sob o impulso do movimento fluvial e mercantil, aumentando significativamente o número de casas comerciais e de estrangeiros atraídos pela florescente praça comercial mato-grossense" (CORREA, 1980, p. 85). O autor, ainda, relata que o porto corumbaense era visitado por embarcações de grande calado, nacional e estrangeiro. Tais embarcações traziam grandes carregamentos de mercadorias destinadas aos mercados locais, bem como de outras localidades do estado e, até mesmo, para Bolívia. De regresso, levavam os produtos de exportação: borracha, couros, charques, plantas medicinais, etc.

Todavia, a Bolívia é uma nação situada no centro-oeste da América do Sul confrontando fronteiras com o Brasil ao norte e a leste; como a Argentina e Paraguai ao sul; e, com o Chile e Peru ao oeste. Seu território até 1879 incluía a província de Antofogasta no litoral do Pacífico onde possuía um pequeno porto marítimo. E, durante o século XIX possuía um território no deserto do Atacama, que lindava com o Oceano Pacifico segundo Gonçalves (200-).

Assim sendo, após a Guerra do Pacífico (1879-1884), a Bolívia e o Chile disputavam uma saída estratégica para o mar, e em 1884, conforme Freire (2008, p. 29), a Bolívia assinou uma trégua que deu total controle de sua costa litorânea ao Chile. Um tratado em 1904 pactuou esse arranjo permanentemente, deixando em definitivo a saída para o mar da Bolivia sob o controle do Chile, que deveria construir uma ferrovia ligando La Paz ao porto de Arica, garantindo liberdade de trânsito ao comércio boliviano pelos portos chilenos.

Segundo Niquito e Oliveira (2006, p. 3)a Bolívia possui cerca de 9 milhões de habitantes, sem costa marítima, faz fronteira com os seguintes estados brasileiros: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Acre e Rondônia. E a primeira cidade brasileira que faz fronteira

com a Bolívia, no Mato Grosso do Sul é Corumbá e a primeira cidade boliviana é Puerto Quijarro.

Puerto Quijarro localiza-se a leste do Departamento de Santa Cruz na Bolívia, cuja capital é Puerto Suarez. As atividades econômicas de Puerto Quijarro são a exportação de derivados, cereais e o comércio. Essa cidade boliviana também possui algumas características ambientais semelhantes à cidade de Corumbá, no Brasil, pois parte do Pantanal se encontra no território dessa cidade, essa área é conhecida como "Pantanal Boliviano" (JUNIOR, 2010).

Segundo Burg e Galeano (2009, p.3), Puerto Quijarro é um pequeno núcleo urbano boliviano, localizado bem na fronteira, às margens do rio Paraguai e possui um dos poucos portos fluviais soberanos da Bolívia onde se encontra uma das zonas francas e foi fundado em 1940, com a construção de uma estrada de ferro ligada a Corumbá, com a ajuda da Comissão Mixta Boliviana- Brasileira.

Segundo esses mesmos autores, Porto Quijarro leva esse nome em memória de seu fundador Ministro Confidencial do Paraguai, Dom Antonio Quijarro que organizou uma expedição em busca de uma saída soberana para o mar, por meio da Hidrovia Paraguai-Paraná, partindo das margens do Canal do Tamengo. Em sua homenagem, a estação ferroviária ganhou o nome de Quijarro e posteriormente o acréscimo da palavra Puerto, devido à criação de um porto sobre a Bahia de Cáceres, denominado Puerto Tamengo. (BURG e GALEANO, 2009, p.3).

A Bolívia, portanto, utiliza o rio Paraguai, através do Canal Tamengo, apenas para o transporte comercial de mercadorias a granel. O deslocamento de pessoas aos centros comerciais, tanto de Corumbá (BR), quanto de Arroyo Concepción, distrito de Puerto Quijarro (BO), é feito por uma via asfaltada a uma distância de 5 km.

Segundo Oliveira (2005, p.380) a fronteira é um espaço bipolar e multiforme, um meio geográfico que exige uma quase necessidade de se transportar seus limites. "Este ambiente plural transformou as fronteiras em territórios singulares". Dessa maneira, cada fronteira é única, própria dos seus arranjos, da sua formação histórica.

De acordo comCarvalho (2007), as fronteiras entre Brasil e Bolívia, caracterizam uma das regiões mais belas e ricas do continente Sul Americano, pois está constituída por áreas de grande interesse ambiental. E podem ser chamadas de fronteiras irmãs, pois, seus limites estão constituídos por unidades geográficas que não se interrompem pelos limites humanos e econômicos. Elas ultrapassam as fronteiras nacionais impondo a continuação de suas

características, constituindo uma só paisagem. E por mais que mude a cultura, as leis, os serviços e as tecnologias o ambiente é o mesmo.

A opção da realização deste estudo, nessa franja de fronteira, Brasil-Bolívia, onde estão localizados os municípios brasileiros de Corumbá e Ladário (Estado de Mato Grosso do Sul) e os municípios bolivianos de Puerto Quijarro e Puerto Suarez (BO) (Departamento de Santa Cruz de La Sierra), deu-se pela facilidade de transposição do limite internacional dado às relações amigáveis historicamente estabelecidas.

Estudos relativos ao transporte hidroviário de "cargas e passageiros" no rio Paraguai são escassos, os poucos trabalhos existentes são referentes ao transporte hidroviário de carga a granel e de turismo.

Neste contexto vale destacar a importância das "Freteiras" que, além do transporte de mercadorias, atendem tambémos moradores da região do Pantanal do Paraguai. Portanto, não há nenhum dado sobre a característica desse tipo de transporte, das dificuldades enfrentadas, pelos passageiros e proprietários, ou da importância social e econômica que esses transportes exercem nessas regiões de difícil acesso. As regiões de abrangência deste trabalho estão destacadas na Figura 01.

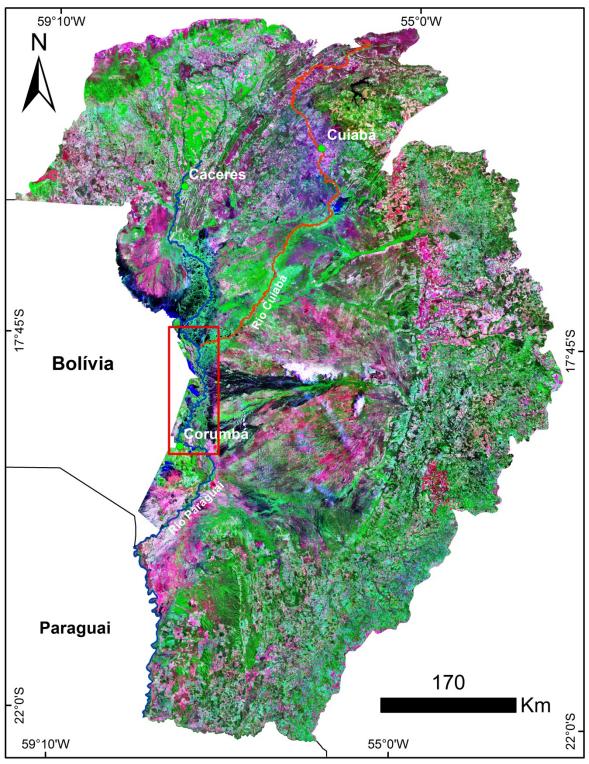


Figura 1.- Imagem de satélite da Bacia do Alto Paraguai, com a localização da área estudada (retângulo em vermelho). Composição falsa cor RGB 742. Fonte: mosaico NASA Geo cover Sircas 2000.

Assim, este trabalho tem como objetivo analisar a importância das "freteiras" para as comunidades ribeirinhas que vivem em faixa de fronteira, Brasil/Bolívia, às margens do rio

Paraguai entre a foz do rio Cuiabá (MT) e a cidade de Corumbá (MS), bem como, caracterizar esse tipo de transporte que navega na região do Pantanal do Paraguai. A importância desta pesquisa se dá, por não haver na região nenhum dado sobre a característica dessa modalidade de transporte, e por, elas, as "freteiras" possuírem um grande valor social e econômico entre os ribeirinhos e fazendeiros que vivem na região doPantanal do Paraguai.

Sendo assim, sugere-se que os resultados podem, igualmente, contribuir para o entendimento desse tipo de transporte e auxiliar em projetos importantes para melhorias e desenvolvimento no setor.

#### 2. MATERIAIS E MÉTODOS

Para atingir os objetivos propostos, foram utilizados os seguintes métodos:

- 1- Pesquisa bibliográfica sobre transporte hidroviário e as características do rio Paraguai;
- 2- Coletas de dados em órgãos públicos e privados, como a Administração da Hidrovia do Paraguai -AHIPAR, Capitania Fluvial do Pantanal, IBGE e a ONG (ECOA), por meio de visitas as esses órgãos, conversas informais com os responsáveis do setor de interesse para identificar: os tipos e quantidade de embarcações que navegam no rio Paraguai na região de Corumbá e Ladário; para identificar e caracterizar os portos; tipos de carga e a frequência de embarque e desembarque de mercadoria nos portos dos Municípios Corumbá e Ladário; os destinos das mercadorias, entre outros, transportado na faixa de fronteira (BR/BO).
- 3- Elaboração de mapas a partir de imagens de satélite Geocover para localização das comunidades;
- 4- Foram realizadas três viagens a campo, nos meses de setembro de 2011, junho de 2012, e dezembro de 2012, períodos do ano que marcama dinâmica de cheia (junho) e seca (setembro e dezembro)no rio Paraguai, com duração média de quatro dias cada, para conhecer as comunidades e realizar as entrevistas.
- 5- Foram aplicados questionários semiestruturados conforme apêndice A, gravações das entrevistas e conversas informais, registro fotográfico das famílias entrevistadas das três regiões estudadas, a fim de conhecer o perfil dos principais usuários desse meio de transporte (as freteiras).
- 6- Observações *in loco* de cada embarcação que fazem o transporte de cargas e passageiros no rio Paraguai, na região da fronteira Brasil/Bolívia, para averiguação das condições estruturais e físicas dessas embarcações; conversas informais com os proprietários das "freteiras", realização de entrevistas com aplicação de questionário semiestruturado conforme apêndice B, para verificar qual a frequência das viagens, rota navegada, capacidade de transporte de carga geral, tais como: mercadorias, animal e de passageiro, para posterior caracterização e registro fotográfico das embarcações.
- 7- Análise dos dados quantitativos: elaboração de tabelas e gráficos.

## 3.CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA NAVEGAÇÃO NO RIO PARAGUAI

Este capítulo tem a finalidade de rememoraro surgimento da navegação e a importância que ela teve na expansão territorial e socioeconômica do interior do Brasil, possibilitando a compreensão da realidade de hoje, quanto ao estabelecimento de inúmeras cidades e povoados ao longo do rio Paraguai. O desenvolvimento do conteúdo foi baseado em uma pesquisa bibliográfica feita através do levantamento de fontes primárias, livros e artigos científicos.

Navegar, no século XV segundo Gressier *et al* (2008), significava lançar-se à aventura e correr todos os riscos. Nessa época, os dois países com maiores conhecimentos de navegação e com mais condições econômicas para financiar expedições marítimas eram Espanha e Portugal.

Nos século XV e XVI os navios foram os principais meios de transporte para as viagens de muitas descobertas e conquistas históricas.

Isso motivou os portugueses a fundarem um importante centro de estudos dedicado ao desenvolvimento da navegação e para onde se dirigiam pesquisadores de vários lugares da Europa, inclusive das cidades italianas de Veneza e Gênova. Lá, eles conseguiram aperfeiçoar uma embarcação apropriada para a época, para as viagens em alto mar: a caravela.

Com as intensificações das navegações a procura de uma rota mais curta para as Índias, levou-os às novas descobertas. Primeiro, do continente Americano, pelas expedições espanholas a partir do ano 1492 com Colombo; segundo, o descobrimento do Brasil pelas expedições portuguesas no ano de 1500, com Cabral. (GRESSIER *et al*, 2008).

Os portugueses, nos séculos XVI e XVII, com o objetivo de consolidar e defender a posse das novas terras iniciaram a ocupação e exploração econômica do continente baseada na extração do pau-brasil e depois com a agricultura extensiva e a produção de açúcar, porém, essa política de ocupação retardou uma exploração mais sistematizada do interior do continente, fixando-se ao longo do litoral brasileiro, fundando cidades como Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Olinda (GRESSIER *et al*, 2008).

Em compensação, os espanhóis não tendo acesso pelo litoral, penetraram no interior do continente, através dos rios: Paraná, Iguaçu e Salto de Santa Maria, em busca de ouro, diamante e prata a partir do estuário do Prata. Logo, alcançaram o rio Paraguai e fundaram cidades como Assunção (Paraguai) em 1537 e através da atual região de Corumbá,

atravessaram o Alto Chaco e penetrando entre os rios Pilcomaio e Guapaí, a Santa Cruz de La Sierra (Bolívia), em 1560 (GRESSIER et al, 2008).

A partir de então, as grandes navegações estiveram presentes nos rios que compõem a Bacia da Prata desde o período da colonização, processo que marca a ocupação do interior da América do Sul, promovido pelas duas potências ibéricas da época, a saber: a Coroa Portuguesa e a Coroa Espanhola. Sendo assim, entre os séculos XV e XVI, numa fase de expansão do capitalismo mercantil, as vias fluviais foram importantes artérias para que as expedições colonizadoras adentrassem nas terras "descobertas", conforme Chamorro (2009).

Já no início do século XVIII, ignorando os limites fixados em 1494 pelo Tratado de Tordesilhas, mamelucos paulistas seguindo as rotas abertas no final do século anterior pelos bandeirantes, continuavam adentrando à bacia do Alto Rio Paraguai e avançando em terras espanholas. Mais ao norte, não encontraram cidades fabulosas ou reinos encantados, tão sonhados pelos conquistadores do século XVI, mas sim palpáveis e lucrativos veios de ouro. Denominaram a região *Minas do Cuiabá*.(GRESSIER *et al*, 2008)

Para dar condições de sobrevivência aos conquistadores que se instalaram nas novas minas foram empreendidas expedições fluviais conhecidas como *Monções*. Utilizando canoas de tecnologia indígena, os monçoeiros saíam de São Paulo pelo rio Tietê e cruzavam as águas da bacia paraguaia pelos rios Paraná, Ivinhema, Campos das Vacarias, Santo Inácio e Vale do Paraguai. Era uma viagem longa, difícil e perigosa até alcançarem as Minas do Cuiabá, para realizarem o comércio de gênero alimentício e manter a comunicação dos conquistadores com os grandes centros. (COSTA, 2007).

As monções partiam sempre na época das cheias (março e abril), quando os rios apresentavam trechos navegáveis mais extensos, tornando a viagem menos difícil e arriscada. Era importante fazer isso, pois, alguns rios possuíam cachoeiras e saltos que podiam causar naufrágios, tendo como consequência perdade vidas e das provisões. Além, das canoas serem construídas de forma rudimentar, cavadas em um só tronco e muito raso, ainda transportavam cargas de até 4.500 kg. (GRESSIER *et al*, 2008).

A expansão territorial em direção ao interior do Brasil e a posse dessas terras pela coroa Portuguesa, marcado pelo Tratado de Madri em 1750, fizeram com que os portugueses construíssem fortificações militares para defender a terra ocupada contra investidas dos colonos espanhóis. Foi a partir daí que mais tarde alguns desses fortes passaram a ser importantes núcleos de povoamento do estado.

O exemplo disso é a cidade de Corumbá (MS), que surgiu a partir da instalação de uma fortificação militar chamada Albuquerque no ano de 1778 e foi elevada a vila em 1850 sob o governo imperial. Mais tarde, a navegação fluvial do Rio Paraguai possibilitou a emergência do núcleo urbano de Corumbá (MS), na divisa com a Bolívia, que desde os começos do século XVIII experimentou certo florescimento populacional e comercial, inicialmente sustentado pela extração mineral e depois pela extração de madeira e mate nativo. Na verdade, em virtude das dificuldades e da precariedade das rotas terrestres de penetração, a navegação pela bacia do Paraguai foi a principal via de acesso e integração de algumas áreas do Centro-Oeste com o restante do país nos séculos XVIII e XIX (GUIMARÃES e LEME, 1997 p. 22).

Tão logo, no início do século XX, várias companhias faziam o transporte fluvial e marítimo, entre elas o *Lloyde* Brasileiro, que mantinha linhas regulares entre Montevidéu, Buenos Aires, Assunção e Corumbá (SOUZA, 198-).

De acordo com Silva (2012), o porto de Corumbá viveu seus momentos de glória no final do século XIX até meados do século XX, sendo a cidade cogitada a ser a capital do Estado, pois tamanha era sua utilização fluvial. As embarcações faziam viagens nacionais e internacionais. Segundo a autora, a cidade de Corumbá ficou conhecida em todo o país por ter um transporte fluvial conhecido como um dos melhores do Brasil e as viagens que ligavam o Sul de Mato Grosso a Cuiabá, perpassou por vários anos e dominou a economia do Estado.

Essas viagens eram feitas por embarcações movidas a vapor (mais modestas, de menos porte) conhecidas como "chalanas", sendo que uma delas, preparada com melhorias para conforto dos passageiros, tornou-se símbolo da navegação no trecho mais alto do rio Paraguai – o vapor *Etrúria*, comparado, hoje, a algumas lanchas de turismo, porque possuía acomodações para 20 passageiros e rebocava duas chatas de 100 toneladas, cada. A Figura 02 apresenta a rota navegada, no final do século passado e inicio do século atual, pelo vapor *Etrúria* do Rio de Janeiro (RJ) a Cáceres (MT) (WWF-BRASIL, 2001).

Por volta de 1914, inicia-se um processo de declínio da soberania comercial do porto de Corumbá, que segundo Galeano (2006), por inferência de alguns fatores como: a primeira guerra mundial, que trouxe mudanças na conjuntura internacional; o advento da era ferroviária; a falta de saneamento básico na cidade com a proliferação de epidemias; a gradativa desarticulação de Corumbá como entreposto mercantil de Mato Grosso; grandes enchentes periódicas no rio Paraguai e as crises política e econômica nacionais.

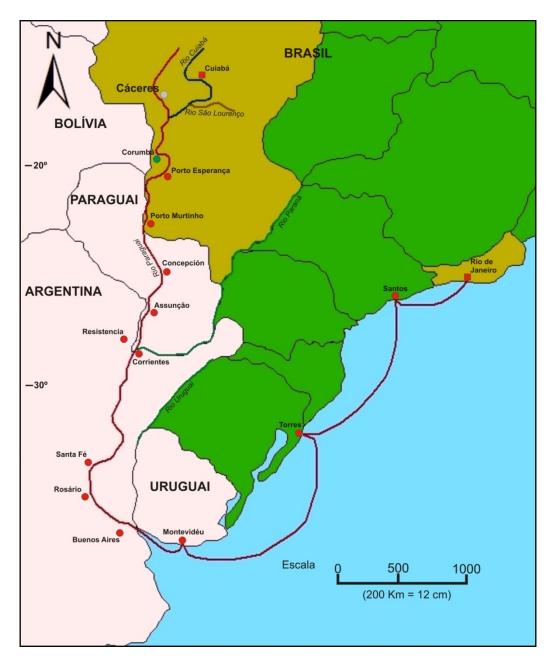


Figura 2. - Rota navegada pelo vapor Etrúria, no final do século XX e inicio do século XXI, modificado por: FERREIRA, W. T. S. F.

Por fim, a chegada, em 1952, da estrada de Ferro Noroeste do Brasil na região, com a sua extensão e liberação até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, segundo Nunes (2007), foi um golpe fatal para o transporte fluvial, pois provocou a diminuição da importância do porto, a escassez das viagens de navios de Assunção, Montevidéu e Buenos Aires e, o esvaziamento do ancoradouro.

Entretanto, para manter a navegação interior dos rios Paraguai, Paraná e afluentes, o governo federal criou, por do Decreto lei nº 5.252 de 16 de fevereiro de 1943, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), antes, uma entidade autárquica, atualmente transformada em sociedade anônima. Na época a sua implantação trouxe enormes benefícios para Corumbá e zona do Pantanal, com a frota mercante, e ainda hoje presta relevantes serviços aos pecuaristas por meio de navios currais destinados ao transporte de gado para exportação, além desalvá-los das enchentes periódicas dos campos. A esses navios currais vinham comboios integrados com empurradores para exportação de minério, sem chegar, contudo, a navegação à fase áurea de outrora. (SOUZA, 198-).

Já na década de 1970, por Corumbá estar situada em pleno Pantanal, surge uma nova tendência econômica no Município, o turismo de pesca esportiva, e consequentemente uma nova modalidade de navegação começa a movimentar o rio Paraguai e o porto geral, iniciando assim o transporte hidroviário com finalidade de lazer e turismo de pesca. Porém, isso só se consolidando, na década seguinte, segundo Andrade (2004).

Dessa forma, segundo a autora, o Município se transformou em atração turística, pois atraiu principalmente empresas que exploraram o ramo, estando em plena efervescência as iniciativas particulares, tornando-se uma importante atividade geradora de emprego e renda para as populações de pescadores profissionais, para os guias de pesca, e aos catadores de iscas e empresários do *trade* turístico local (ANDRADE,2004).

O transporte fluvial de carga e passageiro realizado atualmente pelas "Freteiras", objeto do nosso estudo, mantém os mesmo perfil dos tempos pré-coloniais, que é de atender as necessidades de suprimentos de mercadorias, comunicação e locomoção dos ribeirinhos e fazendeiros. Além do escoamento da criação de gado, da região do Alto Paraguai, visto que nessas regiões há uma enorme dificuldade de transporte pela distância com as cidades e pelo fato do acesso só acontecer via fluvial e também através de pequenos aviões.

# 4. CARACTERIZAÇÃO DOS TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS NA FRONTEIRA BRASIL/BOLÍVIA.

O transporte hidroviário consiste no transporte de mercadorias e de passageiros por barcos, navios ou balsas, engloba tanto o transporte marítimo, queutilizacomo via de comunicação os mares abertos, quanto o transporte fluvial, que navega por lagos, rios e baías (BRASIL, 2012).

Os termos hidrovia, aquavia, via navegável, caminho marítimo ou caminho fluvial são considerados sinônimos. Todavia, o termo hidrovia designa a via navegável interior que foi balizada e sinalizada para uma determinada embarcação tipo, isto é, aquela que oferece boas condições de segurança às embarcações, às suas cargas, aos passageiros e tripulantes e que dispõem de cartas de navegação (ANA, 2005).

O Brasil possui um dos maiores sistemas aquaviários do mundo, contendo oito Bacias hidrográficas, onde existe movimentação de quase meio milhão de toneladas de cargas (NUNES, 2007). Entretanto, a participação do modal hidroviário na matriz de transporte corresponde a 2,7% do total de carga transportada no país, IPEA (2004 *apud* BRITO, 2008, p.1).

Durante o ano de 2000 foram transportados por esse modal 22,1 milhões de toneladas de carga, segundo levantamento feito pelo Departamento de Hidrovias Interiores do Ministério dos Transportes. Deste total, 69,7% foi transportado pela calha do rio Amazonas. As hidrovias dos rios Madeira, Paraguai e do sistema Tietê–Paraná, responderam por cerca de 8,9%, 8,7%, e 5,9% do total, respectivamente (ANTAQ, 2009).

Portanto, estudos comparativos revelam as significativas vantagens do transporte fluvial em relação ao ferroviário e ao rodoviário, em se tratando de movimentação de cargas não perecíveis, de grande volume e peso. Por exemplo, para transportar equivalente a 1.600 toneladas, por via fluvial, seria necessária apenas uma barcaça, enquanto, por ferrovia, utilizar-se-iam 40 vagões e, por rodovia, 80 caminhões(ZUGAIB, 2006).

Essas vantagens traduzem-se em baixos custos de frete; grande capacidade de escoamento de carga; facilidade de transporte de cargas indivisíveis, muito volumosas ou pesadas; economia de combustível e menor impacto ambiental (ZUGAIB, 2006).

#### 4.1 - A Hidrovia Paraguai Paraná-(HPP)

O rio Paraguai é um dos principais tributários da Bacia da Prata, e a segunda maior bacia da América do Sul, com mais de 3,1 milhões de km², a qual é superada apenas pela bacia do Amazonas, e conta com 3.100.000 km² em sua totalidade (BRASIL, 2004). Esse rio abrange parte do Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai. É formada por quatro subbacias principais: Paraná, Paraguai e Uruguai e a própria sub-bacia da Prata. O maior sistema é o rio Paraná com 48,7% da superfície total da bacia. Os rios Paraguai e Uruguai compreendem 35,3% e 11,8% da bacia, respectivamente (SILVA, 2010).

De todos os rios que formam a bacia do rio da Prata, o rio Paraguai é o que penetra mais em direção ao centro do continente, e a porção localizada em território brasileiro está na região Centro-Oeste, nos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, abrangendo uma área de 1.095.000 km². (CHAMORRO, 2009, p.24).

O rio Paraguai nasce no estado do Mato Grosso, na serra de Tapirapuã, perto da Vila de Parecis (I.I.E. op. cit., p. 95. ZUGAIB, 2006). Seu nome é de origem guarani, e significa "um grande rio", mais tarde o nome do rio batizou o país que hoje éconhecido como Paraguai. A foz do rio encontra-se no rio Paraná, e a navegabilidade em suas águas é satisfatório desde Cáceres, Mato Grosso do Sul até a foz do rio Apa, delimitador da fronteira entre Brasil e Paraguai, e em um dos seus trechos mais ao sul serve de demarcador de fronteira com a Bolívia (SANTIAGO, 2010).

Fluindo de norte para sul, percorre uma extensão de 2.621km, dos quais 1693 km em território brasileiro, até sua confluência com o rio Paraná na altura da cidade de Corrientes, na Argentina (INNOCENCIO,1977).

Outra característica importante da Bacia do Alto Paraguai - (BAP) é o seu regime hidrológico, que regula o ciclo anual de seca e cheia no Pantanal. Segundo Calheiros (2003), é o fenômeno ecológico mais importante da planície de inundação de um rio, pois controla sua estrutura e funcionamento, desempenhando papel preponderante na ciclagem de nutrientes e disponibilidade de água, proporcionando um ambiente de alta produtividade primária e secundária.

Historicamente, quando o nível máximo do rio Paraguai, se iguala ou supera o nível de alerta de enchente, que é de 4,0 metros, conforme a régua de Ladário (MS) (BRASIL, 1974),

o ano é considerado de cheia no Pantanal, caso contrário, como sendo de seca. Tanto as cheias excepcionais quanto as pequenas cheias e, principalmente, a seca no Pantanal causam impactos socioeconômicos e ambientais.

Para Galdino (2002), as cheias excepcionais são altamente prejudiciais aos pecuaristas e à população ribeirinha. Os fazendeiros têm que movimentar grande quantidade de animais para as partes mais altas, o que implica em prejuízos financeiros. Já os ribeirinhos são obrigados a abandonar as suas casas. E a seca, também, é altamente prejudicial para a navegação de grandes embarcações, seja para o transporte de cargas, bem como de pessoas que vivem na região do Pantanal, seja as que vêm à região passearem e/ou pescarem (turismo).

Existe nos rios Paraguai e Paraná um sistema fluvial que abrange uma área de 1,75 milhões de quilômetros quadrados que forma uma via navegável de 3.442 quilômetros, que se inicia no município de Cáceres, no Estado de Mato Grosso – Brasil, percorre território brasileiro até a foz do rio Apa, quando então segue por território do Paraguai, depois pela Argentina, desembocando no rio Paraná. Continua como via navegável até o porto de Nueva Palmira, no Uruguai, na costa atlântica, na sua desembocadura entre Argentina e Uruguai. Perfaz então um percurso de 2.202km no rio Paraguai e 1.240km no rio Paraná, num total de 3.342km. Portanto, essas vias sempre foram utilizadas pela população da região como via de transporte. Caracterizam-se como via fluvial contínua, atualmente denominada de Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP), segundo Cardoso *et al*, (2006).

No trecho que compreende a foz do rio Cuiabá a Porto Murtinho, o rio Paraguai apresenta leito único de grande largura com um canal amplo e pouco sinuoso, mas com algumas curvas críticas, como mostra a Figura 03. Contudo, admitindo o tráfego de comboios com até 150 m de comprimento, sem nenhum desmembramento (WWF BRASIL, 1999). Vale destacar aqui, que a foz do rio Cuiabá, também, é bastante conhecida pelos antigos como Barra do São Lourenço.

Portanto, no trecho entre Corumbá/MS e Cáceres/MT a hidrovia compõe um sistema de transporte fluvial de utilização tradicional, em condições naturais (ANTAQ, 2009) ligando as comunidades ribeirinhas e fazendeiros, que vivem em locais de difícil acesso às cidades.

A Hidrovia Paraguai-Paraná é um dos mais extensos e importantes eixos continentais de integração política, social e econômica e servem a cinco países: Brasil, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai (AHIPAR, 2010).

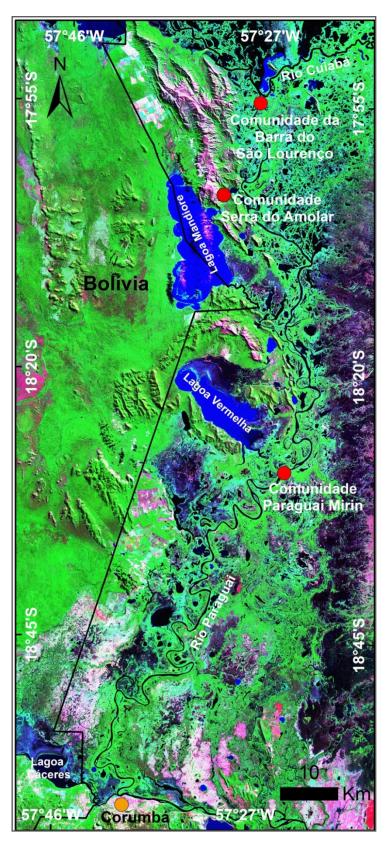


Figura3. - Imagem do segmento do trecho estudado.Composição Falsa cor RGB 742. Fonte: mosaico NASA Geo cover Sircas, 2000.

Muitos acordos e tratados internacionais foram celebrados entre esses países para regulamentar o uso do sistema fluvial, pois a navegabilidade pelo rio Paraguai se tornou essencial para alguns países, que não possuem costa marítima, tais como: Bolívia e Paraguai.

Em 1967,na cidade de Santa Cruz de La Sierra (Bolívia), os Chanceleres dos países da Bacia o Prata, por meio da Resolução nº. 210 declararam interesse prioritário para o desenvolvimento do sistema fluvial pelos rios Paraguai-Paraná (AHIPAR, 2010).

A Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai firmaram,em 1969,o Tratado da Bacia do Prata, em Brasília. Em Campo Grande-MS no ano de 1988 aconteceu o primeiro encontro internacional para o desenvolvimento da Hidrovia Paraguai-Paraná.

Os chefes de Estados e de Governo assinaram em 15 de novembro de 2003 a Declaração de Santa Cruz, que dá indicativos de como os cinco países que compõem o CIH (Comitê Internacional da Hidrovia), devem proceder para o desenvolvimento da Hidrovia (AHIPAR, 2010).

No trecho, da Hidrovia Paraguai-Paraná, que compreende Cáceres – Corumbá,ocanal possui 1,80m de profundidade média, tendo um calado médio de seis (6) pés ou 1,82 m durante 70% do ano. Nos outros 30% o calado se reduz para cinco (5) pés ou 1,52 m devido à formação de banco de areia num trecho de 150 km próximo à cidade de Cáceres. (AHIPAR, 2010). Esse trecho, porém, é de muita sinuosidade e pouca profundidade, duplicando a distância em linha reta e as maiores dificuldades localizam-se acima da confluência de seu afluente, o rio Cuiabá, que apresenta obstáculos sérios em seu leito e profundidades de apenas dois ou três metros nos pontos críticos no período de estiagem (ZUGAIB, 2006).

Os principais portos da hidrovia do Paraguai em território brasileiro são Ladário e Cáceres, que embarcam principalmente granéis agrícolas e minérios com destino aos portos fluviais na Argentina, Uruguai, Paraguai e Bolívia. (LACERDA, 2004).

O Porto Geral de Corumbá, como é conhecido, é público, administrado pela Prefeitura Municipal de Corumbá por meio do Convênio de Delegação 13/1998 do Ministério dos Transportes (Informação verbal)<sup>1</sup>. Atualmente, esse porto é utilizado para embarque, desembarque e ancoradouro dos barcos de turismo (barco hotel e de passeio), como ilustra a Figura 04.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>Conversa informal com André de Melo Fattori Abbade Miguel – Chefe da Unidade Administrativa Regional de Corumbá- MS. (Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ)



Figura 4. - Vista lateral esquerda do Porto Geral de Corumbá (MS), área de ancoradouro dos barcos hotel e de passeio turístico. Foto de Josias Santana, 2011.

A70 m aproximadamente do Porto Geral, na rua Domingos Sahib, há outro porto, como mostra a Figura 05, que atende ao embarque e desembarque de cargas e passageiros das "freteiras".

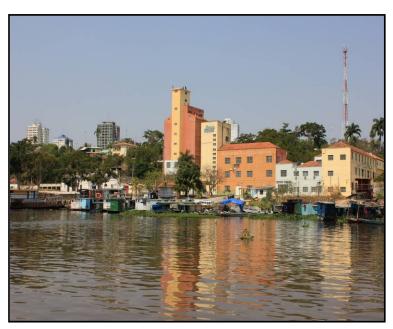


Figura 5. - Vista posterior da área de ancoradouro das "Freteiras" e Chatas. Canal do rio Paraguai, Corumbá (MS). Foto de Lígia Lopes T. de Santana, 2011.

Corumbá (MS) conta, ainda, com os arrendamentos portuários e terminais privativos. São eles: o porto da empresa Votorantim Cimentos do Brasil S.A., situado na Avenida Rio Branco 1904, que não está operando; o porto Sobramil, da empresa Sociedade Brasileira de Mineração e o terminal Gregório Curvo, da empresa Mineração Corumbaense Reunida, em Porto Esperança, ambos em operação.

Em Ladário (MS), município vizinho de Corumbá (MS), possui também porto público situado à Rua dos Boiadeiros sem nº, que é Administrado pela Companhia Docas do Maranhão. Além do terminal portuário privativo, em operação, da empresa Granel Química, Figura 06.

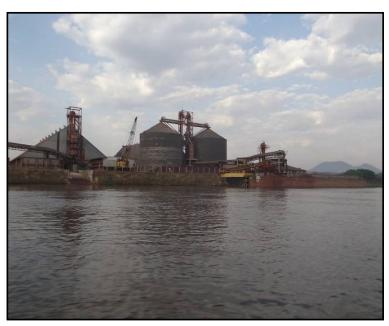


Figura 6. - Vista frontal do terminal portuário Granel Química-Ladário (MS). Foto Lígia Lopes T. de Santana,2012.

Embora denominado de "porto", os portos públicos tanto de Corumbá (MS) quanto de Ladário (MS), não atendem as especificações contidas na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 e na Resolução nº 055- ANTAQ de 16 de dezembro de 2002, para serem caracterizados e/ou cadastrados na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, como tal, sendo, portanto denominado por esta Agência de orla fluvial ou beira de rio.

Situados no canal do Tamengo – Bolívia, distantes a 7 km da cidade de Corumbáestão os terminais bolivianos da Central Aguirre em Arroyo Concepción e Gravetal em Puerto Quijarro, Figura 07. Estes são considerados entroncamentos intermodais, e os produtos movimentados são: fumo/tabaco, soja, farelo de soja, óleo de soja, combustíveis e diversos, (BRASIL, 2010).



Figura 7.A -Vista frontal do terminal portuário boliviano Gravetal em Puerto Quijarro – Bolívia. B- Vista frontal do terminal portuário boliviano Central Aguirre em Puerto Suarez – Bolívia. Foto de Josias Santana, 2012.

Embora chamamos de "porto" toda a orla fluvial de Corumbá e Ladário, segundo a lei de Modernização dos Portos - Lei 8630, de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências,no Capitulo I, que trata da Exploração do Porto e das Operações Portuárias, Art. 1°, § 1°, nos incisos: I, IV, V e VII consideram-se:

I- Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário.

VII - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. (BRASIL, 1993).

### 4.2 - Tipos de Transportes Hidroviários

A Capitania Fluvial do Pantanal<sup>2</sup>, é uma jurisdição situada em Corumbá, MS., que atende ao tráfego aquaviário dos rios: Paraguai, Miranda, Aquidauana e Coxim no Estado de Mato Grosso do Sul. Dentre as inúmeras funções dessa agência, destacamos: a segurança do tráfego aquaviário, a prevenção de poluição por parte de embarcações ao meio ambiente e a implementação e fiscalização ao cumprimento das leis e regulamentos, no mar e águas interiores (rios, baías e lagos).

Essa agência, também, realiza o registro e inscrições de todos os tipos de embarcações existentes e/ou que navegam nos rios de sua jurisdição, conforme a lista na tabela 01, possibilitando, assim, a classificação dessas embarcações quanto aos tipos, sendo de grande porte os empurradores e barcaças; demédio porte a embarcação de transporte de passageiro, de gado e de carga geral; depequeno porte as lanchas, botes e voadeiras. Além da navegação das embarcações artesanais,

Tabela 1. - Tipos e quantidade de transportes hidroviários existentes ou que navegam pelo rio Paraguai na região de Corumbá (MS).

Tipo de Transporte Hidroviário-Estrangeiro / Nacionais	Classificação quanto ao tamanho: grande, médio e pequenoporte.	Quantidade de Embarcações
Barco de alumínio / voadeira	Pequeno porte	5161
Moto aquática e similar	Pequeno porte	155
Chata sem propulsão	Médio porte	59
Flutuante (casa flutuante)	Médio porte	33
E/r- paraguaio	Grande porte	33
Passageiros (turismo)	Médio porte	29
E/r- boliviano	Grande porte	22
Passageiros e carga geral (Freteira)	Médio porte	21
Empurrador	Grande porte	16
Balsa	Médio porte	15
Rebocador	Médio porte	10
Barcaça	Grande porte	05
Canoa (isenta de inscrição)	Pequeno porte	02
Draga	Médio porte	01
Carga geral sem propulsão	Médio porte	01

Fonte Capitania Fluvial do Pantanal- Brasil.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup>Capitania Fluvial do Pantanal- Rua Delamare, nº 806- Centro – Corumbá, MS. Informação fornecida pelo funcionário civil Sr. Luiz Carlos Primo de Pinho, do setor de cadastro de embarcação e pelo 1º Ten. Lauther da Silva Serra Jr. através de visita ao órgão e conversa informal.

De acordo com a Capitania, navegam no rio Paraguai, diferentes tipos de transportes hidroviários, tanto nacionais como internacionais. Todas devidamente cadastradas e inspecionadas, seus comandantes sãos habilitados para operarem, caso contrário a embarcação é retida para regularização. A respeito da poluição do rio por derrame de óleo ou combustível, a informação de que dispomos é que não houve nenhuma notificação nos últimos seis meses.

Conforme dados apresentados na tabela 1, vale ressaltar que a quantidade dos tipos de embarcações inscritas e registradas naCapitania Fluvial do Pantanal está distribuída nos rios de sua jurisdição, que cobre os municípios de Corumbá, Ladário, Miranda, Aquidauana e Coxim. Por isso, não se observam com frequência determinadas quantidades de embarcaçãotrafegando no rio Paraguai, tais como: flutuante, balsa e rebocador. De igual modo, pode-se verificar, também, que o quantitativo dos barcos de Alumínio que trafegam no rio Paraguai, na região de Corumbá, é inferior ao total apresentado na tabela.

Descreveremos a seguir, as embarcações de maiorrelevância social eeconômica que navegam no rio Paraguai na região de Corumbá, MS.

### 4.2.1 - Navio Empurrador e Barcaça/Graneleiro

São embarcações com grande capacidade de escoamento de mercadorias a granel, ou seja, cargas indivisíveis, muito volumosas ou pesadas. Essas embarcações transportam principalmente, os produtos agrícolas provenientes do sul do Mato Grosso, sobretudo soja em grão e farelo de soja, o minério de ferro e o minério de manganês extraídos do Maciço de Urucum, da região de Corumbá (MS) e Ladário (MS). Um tipo de navio empurrador, barcaça ou graneleiro pode ser visto na Figura 08.



Figura 8. A - vista anterior do navio empurrador conduzindo uma barcaça carregada de minério de ferro do Terminal Granel Química, rio Paraguai – Ladário, (MS) abril/2012. B - vista frontal das barcaças/graneleiros ancorados na margem esquerda do rio Paraguai Terminal Granel Química – Ladário, (MS) abril/2012.

O tráfego desses transportes (comboio-tipo) na hidrovia Paraguai obedece segundo Brito (2008), às características físicas da via, tais como, extensão da hidrovia e o regime hidrológico. Além disso,os comboios têm sua formação máxima permitida e definida pela Capitania Fluvial do Pantanal (WWF, 2001).

#### 4.2.2 -Lazer e Turismo de Pesca

O turismo é um dos segmentos econômicos que mais tem crescido no mundo, e nos últimos anos vem apresentando crescimento médio de 7% ao ano, enquanto setores como agricultura e indústria vêm tendo crescimentos médios anuais de 2,3% e 3%, respectivamente(LOPES, 1990).

Atualmente navega no rio Paraguai aproximadamente 60 embarcações, com finalidade de lazer e turismo de pesca, como pode ser observado na figura 09, totalizando 836 leitos que oferecem diferentes tipos de acomodação para atender a um público de exigências variadas. Essas embarcações possuem as melhores estruturas, em se tratando, de luxo e tecnologia, são operados por equipes de profissionais competentes, na sua maioria inscrita na Capitania Fluvial do Pantanal da Marinha do Brasil(ANDRADE, 2004).



Figura 9. A- vista lateral esquerda do barco hotel, aguardando os turistas da pesca, Pantanal (MS).B- vista lateral direita do barco de passeio turístico, rio Paraguai- Ladário, (MS),novembro/2011

Os barcos hotéis são uma importante fonte geradora de emprego e renda, para os pescadores profissionais, guias de pesca, catadores de iscas e empresários do *trade* turístico local.

### 4.2.3 - Carga e Passageiro- "FRETEIRA"

São embarcações de pequeno calado<sup>3</sup> e fundo chato, normalmente rebocam chatas com similar característica como ilustra a figura10.



Figura 10. -A- vista superior da "Freteira" e chatas ancoradas na orla fluvial, Corumbá (MS), agosto/2011. - B - vista lateral esquerda da "Freteira" ancorada na orla fluvial.

Transportam mercadorias diversas, tais como, gênero alimentício, combustível, ração para animais, sal para gado, material de construção, gado, além de passageiros, para as regiões do Pantanal e Corumbá (MS). Figura 11.



Figura 11. - A - vista frontal da "freteira" e mercadoria (combustível) para ser embarcada, orla fluvial de Corumbá- MS, setembro/2011. -B- vista superior do caminhão de um supermercado local, fazendo entrega de gênero alimentício a ser transportado pela "freteira", agosto/ 2012. C- Vista frontal da "freteira" carregada de carga perecível. - D- Vista frontal da balsa acoplada na "freteira" carregada com carga perigosa (Combustível). Fotos de Josias Santana, fevereiro/2013.

<sup>3</sup> Medida da profundidade a que se encontra a quilha do navio: Calada é designação dada à profundidade a que se encontra o ponto mais baixo da quilha de uma embarcação.

\_

A quantidade de mercadoria transportada varia de acordo com a capacidade de cada barco, entre 25 a 80 toneladas, e para o transporte de pessoas fica entre 12 a 40 passageiros e para gado entre 150 a 200 reses. Essas embarcações contêm compartimentos exclusivos para acomodação das cargas, denominados porões. As chatas servem para transporte de gado e cargas não perecíveis, figura 12.

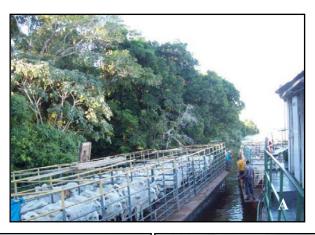






Figura 12. - A- embarque de gado no "Porto Zé Viana", na região do Paiaguás. Foto de Manoel Diomedes Franco de Moraes, em agosto/ 2010; B – embarque de material de construção na orla fluvial de Corumbá, Foto de Josias Santana, setembro/2011; C – transporte de passageiros no rio Taquari, foto utilizada, apenas, para ilustração de como é realizado esse transporte de passageiros, foto de Aguinaldo Silva, abril/2012.

Os passageiros se acomodam, nesses barcos em redes, dispostas uma próxima a outra pelo salão, pelos currais quando estes estão vazios, isso geralmente ocorre ao sair de Corumbá (MS), e pelo piso quando se esgotam os armadores das redes, conforme Figura 13. Há também camarotes, contudo, a maioria das embarcações não oferece essa acomodação aos passageiros, servido de dormitório apenas da tripulação. Afigura 14 retrata os compartimentos da lancha Ipê, a única que contém camarotes para passageiros.



Figura 13.Forma de acomodação para os passageiros e tripulantes que viajam nas "Freteiras"; - A- redes dispostas uma ao lado da outra na parte superior da lancha. - B – Passageiro Sr. Antonio Amado, proprietário de fazenda na região do rio São Lourenço, acomodado entre as mercadorias na parte inferior da lancha. – C- redes entre mercadorias, na parte inferior da lancha. - D e E- camarotes utilizados pela tripulação. Fotos de Josias Santana, fevereiro/2013.

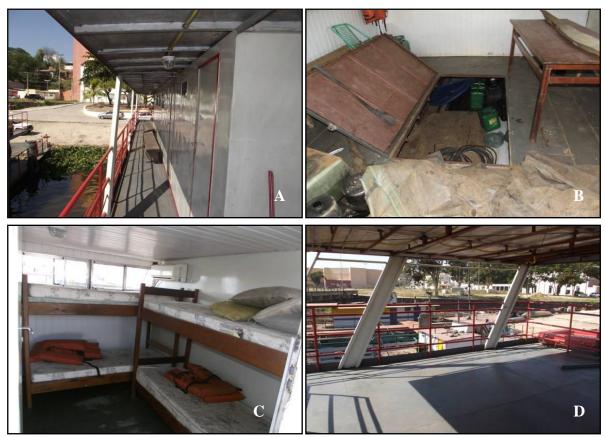


Figura 14. - Compartimentos da Lancha IPÊ, A- corredor; B- porão; C- camarote; D - salão. Fotos de Josias Santana, Julho /2012.

De acordo com informações verbais, do mais antigo proprietário de "freteira", o surgimento das "freteiras" é bem antigo, supõe que foram elas que assumiram a função que, outrora, era desempenhado pelos monçoeiros, de transporte e abastecimento do povoado instalados ao longo do rio Paraguai na época da colonização.

A "Freteira" é uma modalidade de transporte voltada para transportar mercadoria de menor volume para as regiões de difícil acesso, tanto por via terrestre quanto por via aérea no Pantanal sul- mato- grossense. Esse tipo de transporte de passageiros nessas embarcações surgiu a partir da necessidade de não haver outro tipo de transporte, ou mesmo, uma embarcação apropriada para atender aos fazendeiros, os trabalhadores rurais e os ribeirinhos que moram nesses locais.

E os fazendeiros e os peões das fazendas tendo que acompanhar e ajudar no manejo do gado durante o embarque e desembarque dos animais, passaram a viajar nessas embarcações em condições semelhantes aempregada na condução do gado por rota terrestre, em "comitivas", dormindo em redes ou pelo chão, se alimentando de comida simples e de fácil preparo.

Logo a população ribeirinha, famílias de pescadores e de catadores de iscas que moram no Pantanal (MS), acabaram aproveitando a ocasião e passaram a usar as "freteiras" de igual forma.

Após entrevistar alguns proprietários de "freteiras", pudemos identificar e destacar algumas características desse tipo de transporte aquaviário, conforme apresentado na tabela 02.

**Tabela 2 -** Características das embarcações que fazem o transporte de carga e passageiros nas regiões do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço - Corumbá (MS).

Características/Lanchas	20 de Janeiro	Nova Laurinha	Laura Vicunã	Ipê
Tempo de atuação no setor Aquaviário	4 anos	40 anos	15 anos	4 anos
Rota navegável	Corumbá/rio Taquari/porto Campo Maior	Corumbá/porto do Alegre	Corumbá/rio São Lourenço	Corumbá/rio São Lourenço
Intervalo de tempo para manutenção	De 6 em 6 meses	De 5 em 5 anos (p/ o casco)	De 6 em 6 meses	1 vez por ano
Capacidade para transporte de passageiros	12 passageiros	12 passageiros	25 passageiros	40 passageiros
Capacidade para transporte de mercadorias	25 toneladas	40 toneladas	80 toneladas	80 toneladas -
Capacidade para transporte de gado	150 reses	200 reses	200 reses	Não transporta
Produtos mais transportados	Sal para gado e gênero alimentício	Sal para gado e gênero alimentício	Gênero alimentício, Combustível e gás	Gênero alimentício e Materiais p/ Construção
Quantidade de viagens/ano	48	96	96	48

#### 4.3 - Discussão dos Resultados

Verificamos que as dificuldades enfrentadas pelo setor, são comuns a todos os empresários. Tais como: a) período de seca (baixa do rio), o qual dificulta a navegabilidade em alguns trechos do rio Paraguai, tornando mais demorada a chegada ao destino, b) as queimadas que se configuram como um problema para quem navega pelo rio Paraguai, no período de estiagem, pois a fumaça prejudica a visibilidade principalmente no período noturno, obrigando os comandantes a atracarem e pernoitarem, para depois seguirem viagem e c)as exigências da Capitania Fluvial do Pantanal, segundo narração de um empresário, é uma dificuldade enfrentada pelo seguimento, diz ele:

"[...] a Capitania usa uma legislação que é para o transporte marítimo, que nada tem a ver com a nossa realidade de transporte fluvial, aqui no rio Paraguai existe outras situações que são próprias do local, e por isso deveria ter uma legislação adequada [...]."

Dentre todas essas dificuldades, ambientais ou legais, os empresários ainda enfrentam problemas de falta de espaço físico para atracar suas embarcações na orla fluvial, além, da falta de infraestrutura do local, tais como: iluminação, segurança, limpeza, rampa para acesso ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, bancos para sentar, banheiros, entre outros.

Ao serem questionados sobre as condições do local que utilizam como ancoradouro, obtivemos respostas que demonstravam insatisfação e mágoa, conforme registro abaixo.

"[...] as condições são péssimas, o porto é pequeno, barcos que não navegam mais ficam atrapalhando os outros que estão carregando, tomando o lugar dos que estão trabalhando. Alem, do local estar feio, com pedras e sujo [...]".

"[...] nós não temos escolha, é o único espaço que nos restou, só falta organização e força de vontade política para melhorar esse porto pra nós. Aqui somos esquecidos, excluídos, o Poder Público só da atenção para o Turismo [...]".

No decorrer das entrevistas percebemos que o setor empresarial não está organizado e de acordo com alguns entrevistados, os empresários nunca procuraram fazer contato com representantes do Poder Público para apresentar suas reivindicações, a não ser em período eleitoral.

"[...] nós não cobramos do Poder Público, se cobrássemos talvez tivesse melhorado [...]".

As principais reivindicações daqueles que utilizam esse transporte como fonte geradora de emprego e renda e daqueles que as utilizam como meio de acesso aos locais de moradia no Pantanal (MS), são: melhorias e padronização nos valores das tarifas para

passageiros e cargas transportadas, infraestrutura do "porto" (iluminação, segurança, limpeza, banheiros, bancos para sentar, rampas, etc.) e organização no embarque e desembarque.

Ao serem questionados quanto à qualidade da acomodação, refeição, conforto, segurança, higiene, valor da tarifa para criança e adulto, etc, foi nos respondido que as condições são satisfatórias, pois obedecem às exigências da Capitania Fluvial do Pantanal. Na questão da tarifa, consideram o valor defasado, conforme relato a seguir:

"[...] a cada saída da lancha temos uma despesa de R\$ 4.000,00, a passagem está defasada a mais de 10 anos [...]".

"[...] é barato para as condições que barco oferece (café da manhã, almoço e janta). Criança até 05 anos paga metade [...]".

"[...] é uma vida, independente de ser criança ou adulto [...]".

Relato de um empresário a respeito do transporte de passageiros:

"[...] na verdade a finalidade das "freteiras" é de transportar carga e gado, não compensa transportar passageiros, temos mais despesas que lucro. Para compensar a viagem, a passagem deveria ser R\$ 150,00, [...]".

Quanto ao aspecto econômico, não há uma estimativa e nem foi possível mensurá-la neste estudo, por não haver dados quantitativos, mas pode-se afirmar que esse tipo de transporte movimenta uma boa parcela dos negócios locais, tais como: frigoríficos, postos de gasolinas, supermercados, lojas de materiais de construção, comércio de produtos veterinários, etc. e regionais, a saber o sal mineral, pela quantidade de mercadorias embarcadas semanalmente ou mensalmente nessas "freteiras".

Mas, ao consultar um gerente de um posto de combustível na cidade, sobre a quantidade de combustível vendida para os fazendeiros e ribeirinhos da região do Pantanal (MS), obtivemos os recibos de entrega do produto às "freteiras" responsáveis pelo transporte, então, foi possível analisar a quantidade em litro de combustível (diesel e gasolina) transportada por "freteira" no decorrer de 2011 e no primeiro semestre de 2012, conforme figura 15.

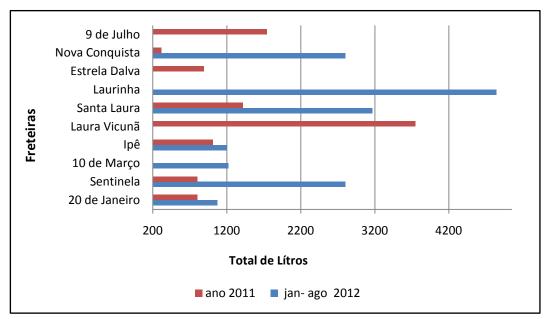


Figura 15. - Total de combustível (litros) transportado pelas "Freteiras" durante o ano de 2011 e no primeiro semestre de 2012.

Conforme o gráfico acima, verificou-se que já no primeiro semestre de 2012 o posto de gasolina havia superado as vendas realizadas durante todo o ano de 2011, uns dos motivos, segundo informações do gerente do posto de gasolina e de alguns proprietários de freteiras, seria que no final de 2011 e início de 2012 muitos empresários adquiriram fazendas na região do Pantanal, e em decorrência disso, fizeram novos investimentos e melhoraram as condições da fazenda. Outro fator seria o ciclo de seca e cheia no Pantanal, pois no ano de 2011 a cheia foi maior que no ano de 2012. E quando a cheia chega até as fazendas, fica mais difícil de manejar o gado, e por isso ficam eles confinados em um determinado lugar, sem movimentar trator, máquinas ou qualquer outro equipamento movido a diesel ou a gasolina, por essa razão o consumo de combustível é menor.

Entretanto, no período seco os fazendeiros já têm mais possibilidade de trabalho, movimentando tratores, geradores, bombas de água, dentre outros equipamentos que requeiram combustível, e consequentemente haverá um consumo maior desse produto.

Após as entrevistas, com os proprietários das "freteiras", identificamos as reais condições em que se encontra o setor atualmente, e concluímos que os empresários enfrentam vários conflitos, tais como: falta de apoio de órgãos públicos, ausência de ordenamento e estruturação do local usado para ancoradouro, concorrência desleal entre os empresários, e

carência de fonte de crédito específico para ampliação e melhorias no setor de transporte hidroviário.

O uso, pela Capitania Fluvial do Pantanal, de uma Legislação para transporte marítimo e não fluvial, a lei 9.537 de 11/12/1997- Lei de Segurança do Tráfico Aquaviário (LESTA) que prevê punição da lancha ou comandante por exceder o número de passageiros, muitas vezes, é desrespeitada por motivo de doença, trabalho de parto de mulheres gestantes ou incidentes com os moradores dessas regiões de difícil acesso. Nesses casos, os comandantes são obrigados ou movidos pelo sentimento de solidariedade a prestarem socorro aos ribeirinhos e acabam, infligindo a lei, transportando além da capacidade permitida para o número de passageiros.

A receita gerada é mínima, para cobrir os encargos, as despesas da lancha e, dividir com os trabalhadores, que geralmente é filho ou parente que foram empregados pelo empresário. Portanto, faz-se necessário um envolvimento e comprometimento dos órgãos públicos responsáveis pelo ordenamento desse tipo de transporte hidroviário e uma estruturação e regulamentação na utilização desse meio de transporte.

# 5. A IMPORTÂNCIA SOCIAL E ECONÔMICA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE CARGA E PASSAGEIROS.

No Pantanal sul-mato-grossense há comunidades que há várias gerações habitam as regiões: do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar, da Barra São Lourenço, e assim como o sistema Amazônico, no Pantanal, também eles só possuem duas alternativas de transporte, o aéreo e o hidroviário. Como o aéreo tem um custo muito alto o transporte hidroviário acaba sendo o mais utilizado pelas comunidades.

Este estudo teve como público alvo os ribeirinhos de três comunidades das regiões do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço por enfrentarem problemas como distância da cidade, conforme tabela 03, e pela dificuldade de acesso à cidade e aos serviços públicos, uma vez que existe apenas um tipo de transporte, as "freteiras", que chegam a esses locais.

**Tabela 3** – Relação das comunidades estudadas a distancia de Corumbá, total de famílias residentes, total de entrevistados e escolas.

Comunidades	Distância aproximada em Km de Corumbá as comunidades	Total de Famílias	Total de entrevistas / comunidade	Escolas nas comunidades
Paraguai	140 km	38	13	02
Mirim				
Serra do	185 km	35	05	0
Amolar				
Barra do São	240 km	17	11	01
Lourenço				

A comunidade do Paraguai-Mirim localiza-se a 140 km a norte da cidade de Corumbá. Habitada por 38 famílias, das quais cerca de 80% são pescadores e coletores de iscas vivas. No total são 216 pessoas, moradoras fixas, espalhadas por um vasto território nas margens do rio Paraguai, do Paraguai-Mirim e seus corixos. Possui uma escola em funcionamento a Escola Municipal Polo Porto Esperança (ECOA, 2009).

A Serra do Amolar fica na borda oeste do pantanal brasileiro, próximo à fronteira com a Bolívia, entre Cáceres (MT) e Corumbá (MS) e não sofre tanto o ciclo das águas, pois permanece alagado durante todo o ano. Cerca de 35 famílias habitam a região. Com 80 km de extensão e algumas elevações que alcançam pouco mais de mil metros acima do nível do mar, essa formação rochosa faz parte do maciço conhecido pelo mesmo nome, uma barragem natural que ao reduzir a velocidade de escoamento dos rios Paraguai, Cuiabá, também, denominado de São Lourenço pelos antigose afluentes, represa a água corrente e forma com

ela três grandes lagoas na região: a Mandioré, a Gaíva e a Uberaba, esta última a maior de todas(ECOA, 2009).

No porto Amolar, em 2010 segundo Amâncio *et al.*,(2010) a comunidade contava com sete famílias moradoras fixas, um total de 16 pessoas. Atualmente, há apenas duas famílias como moradoras fixas, e na ocasião da entrevista, só estava no local um casal, como mostra a figura 16. Os demais moradores foram embora para a cidade por razão de estudo e melhores oportunidade de trabalho.



Figura 16. - Casal morador na comunidade do Amolar. Jun/2012

A comunidade da Barra do São Lourenço possui, aproximadamente, 244 habitantes e está localizada a 240 km a norte da cidade de Corumbá. Isolados, os moradores convivem com restrições no acesso a serviços públicos essenciais, o que resulta na violação de diversos direitos, como o direito à saúde, ao transporte, à assistência social e à informação (ECOA, 2009).

Com as visitas às comunidades: Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço, obteve-se um total de 29 (vinte e nove) entrevistas, das quais 13 (treze) são famílias residentes na região do Paraguai Mirim, cinco famílias moradoras ao longo do rio Paraguai na região do Amolar e 11(onze) da Barra do São Lourenço. A idade dos entrevistados das comunidades do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço variou de 18 a 89 anos, agrupado em faixa etária para melhor compreensão, conforme tabela 04.

TD 1 1 4	т.		1	1
- Laneia 4	Paixa	eraria	aos	entrevistados.

Faixa etária	Comunidade do Paraguai Mirim	Comunidade da Serra do Amolar	Comunidade da Barra do São Lourenço
18 anos a 28 anos	06	02	02
29 anos a 39 anos	03	-	04
40 anos a 50 anos	01	-	03
51 anos a 61 anos	02	01	01
Mais de 62 anos	01	02	01
Total	13	05	11

De acordo com a tabela acima, a maioria dos moradores dessas comunidades são jovens, pois nasceram, criaram e estão constituindo suas famílias, também, nesses locais.

Quanto ao tipo de moradia, constatou-se que na comunidade do porto Amolar a moradiaé mais estruturada, de alvenaria. Enquanto que, na comunidade da Barra do São Lourenço as moradias são mais precárias, além de serem compartilhadas por mais de uma família, como é o caso do Sr. Leonardo Rodrigues de Jesus e sua filha, Rosenilda e família, que residem juntos, figura 17.



Figura 17. - Barraco feito de bambu e coberto por palha. Sr. Leonardo Rodrigues de Jesus e sua filha Rosenilda e família, moradores da Comunidade da Barra do São Lourenço.

Na comunidade do Paraguai Mirim, algumas casas são de tábuas, com cômodos separados por paredes, também, de madeiras e com banheiro dentro da casa.

Os ribeirinhos entrevistados são brasileiros, naturais da própria região e a maioria vive no local há mais de dez anos, conforme indica a tabela 05.

Tabela 05. Quantidade de anos residindo na Região

Tempo de residência na região	Comunidade do Paraguai Mirim	Comunidade da Serra do Amolar	Comunidade da Barra do São Lourenço
de 1 a 5 anos	02	01	03
de 6 a 10 anos	03	-	03
Mais de 10 anos	08	04	05
Total	13	05	11

Algumas famílias chegaram à comunidade da Barra do São Lourenço há pouco tempo, pois residiam próximos à fazenda Acurizal, de onde foram retirados, porque o local foi transformado em Reserva Particular do Patrimônio Natural, impossibilitando-os de trabalhar, pois, pescar naquela região está proibido.

A escolaridade desses ribeirinhos é baixa. A maioria não chegou a concluir o ensino fundamental. Até o ano de 2010 a unidade escolar existente na comunidade da Barra, só oferecia até o 5° ano do ensino fundamental, a partir de 2011 iniciou-se a implantação gradativa do 6° e 7° anos.

Os jovens que vão para a cidade a fim de concluírem os estudos, não se acostumam com o ritmo da cidade e preferem voltar para a região. Todavia, sem escolarização e sem oferta de trabalho, eles acabam exercendo a única atividade profissional existente no local, conforme aponta a figuras 18.A coleta de iscas e a pesca profissional, são as principais fontes de renda das famílias que residem no Paraguai Mirim, na Serra do Amolar é a e Barra do São Lourenço.

Consequentemente essas famílias dependem do turismo de pesca, para comercializarem as iscas vivas e dos barqueiros para venderem o peixe. Logo, a renda familiar é baixa, não chegando, às vezes, a um salário mínimo.

Vivem precariamente com o pouco que ganham e com a ajuda da Prefeitura de Corumbá por meio da Secretaria Especial de Integração das Políticas Social com apoio do programa "Povo das Águas" que vai às comunidades de três em três meses, levando diferentes tipos de atendimentos tais como: médico, tratamento odontológico, apoio sociais, educacionais e assistenciais, entre outros, além do apoio esporádico da Marinha e ONGs.

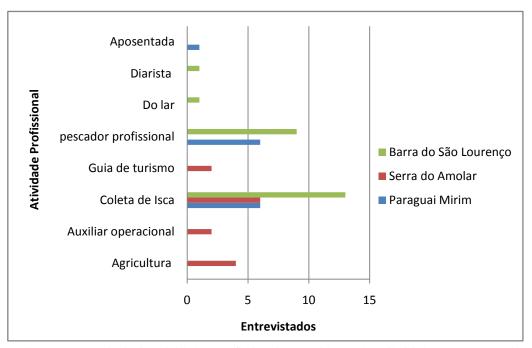


Figura 18. - Principais atividades profissionais exercidas pelos ribeirinhos do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

Nas comunidades não há postos de saúde, nem técnicos em enfermagem para fazer os primeiros socorros, tampouco um barco com motor à disposição para prestar socorro em caso de emergência. O ribeirinho que não tiver seu próprio meio de transporte tem que esperar as "freteiras", de dois a três dias às vezes, para se deslocar para Corumbá, isso se ela estiver vazia.

Ao serem questionados quanto ao meio de transporte utilizado para pescar e coletar iscas, chamou-nos a atençãoa comunidade do Paraguai Mirim, onde todos os entrevistados, mesmo com toda a carência financeira, possuem uma rabeta, pois esse tipo de motor são adquiridos em Puerto Quijaro na Bolívia. Quanto as demais comunidades, alguns possuem barco a motor, e os outros usam barco a remo, entre outros, conforme figura 19. Esse resultado nos leva a constatar o grau de dificuldade que essas famílias enfrentam para obterem seu sustento e sobreviverem com tão poucos recursos financeiros.

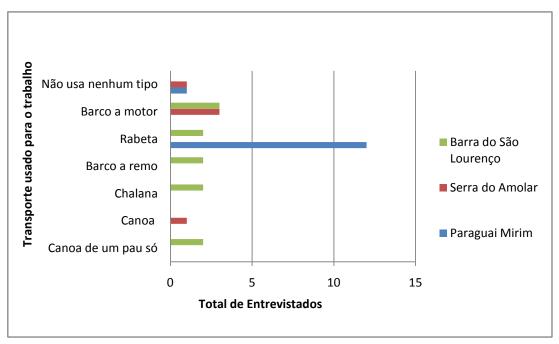


Figura 19. - Tipo de transporte utilizado pelos ribeirinhos para apesca e coleta de isca.

Quantoao meio de transporte utilizado para se deslocarem para a cidade, verificouseconforme figura 20 que as comunidades da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço são
as que mais utilizam as "freteiras", já que, são os que menos possuem rabeta ou barco a
motor. E mesmo, os que possuem esse tipo de transporte, muitas vezes não possuem recursos
financeiros para comprarem o combustível, e pela grande distância entre essas comunidades e
a cidade, o consumo de combustível para esse deslocamento é grande, ficando dessa forma,
muito oneroso para essas famílias. Portanto, acabam usando mais as "freteiras" para irem e
virem da cidade e, ainda, há possibilidade, em alguns casos, de pagarem depois.

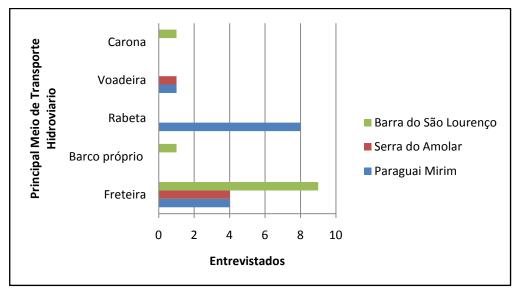


Figura 20.—Principal meio de transporte hidroviário utilizado pelas famílias das regiões: do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

Constatamos ainda, que a comunidade do Paraguai Mirim, são as que menos usam as "freteiras", pois a maioria dos ribeirinhos possuem barco movido a rabeta e, esta é econômica no consumo de combustível, além de a distância da cidade ser menor. Mas ainda, existem aqueles que utilizam as "freteiras" para transportarem mercadorias.

Portanto, o deslocamento dessas famílias para cidade é muito difícil, pois existem vários fatores que impossibilitam-lhes o acesso e o principal deles é o fator econômico, pois o valor da passagem das "freteiras" é muito alto para as condições econômicas dessas famílias, ainda mais, para as famílias com mais de dois filhos. A falta de vaga na lancha, horário não definido de chegada aos portos, tudo isso contribui para as péssimas condições de mobilidade dessas comunidades que vivem isoladas no Pantanal.

Os motivos que os levam a se deslocarem até a cidade e consequentemente a usarem as "freteiras" estão apontados na figura 21, que apresenta o total de vezes em que foi citado pelos entrevistados.

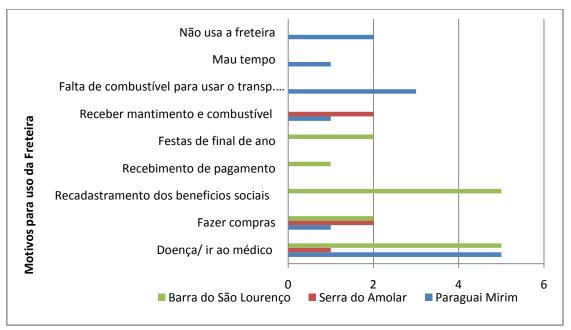


Figura 21. - Motivos pelo qual os ribeirinhos usam as "freteiras".

No entanto, o motivo doença ou ir ao médico foi o mais citado pelas famílias, seguido do motivo recadastramento dos benefícios sociais, porque são assuntos que não podem ser resolvidos por terceiros, como é o caso do recebimento de pagamento que ficou em ultimo lugar, o que quer dizer, que existe outra forma de essas famílias receberem o pagamento sem que seja necessário se deslocar para a cidade.

Apesar de as "freteiras" serem o principal meio de transporte dessa população, ainda há muita insatisfação, dos usuários, quanto ao atendimento e serviços prestados pelos donos ou tripulação de algumas lanchas.

Questionados quanto às condições de higiene, segurança, conforto, acomodação, refeição e cuidado com a carga transportada, apurou-se que no tocante à acomodação, segurança e conforto as lanchas deixam a desejar. Por outro lado, as refeições servidas foram consideradas satisfatórias pelas comunidades da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço, conforme figuras 22. Para a comunidade do Paraguai Mirim, a higiene, também, deixa a desejar, além dos já citados acima, figura 23.

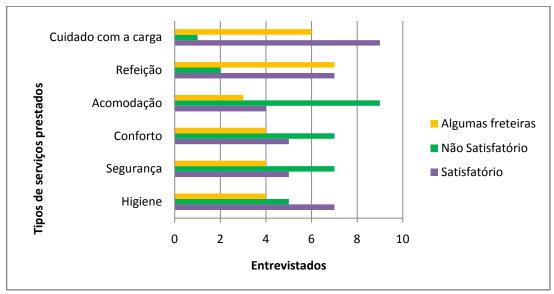


Figura 22. - Grau de satisfação dos usuários (comunidade da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço) das "freteiras", quanto aos serviços prestados pelas lanças durante as viagens.

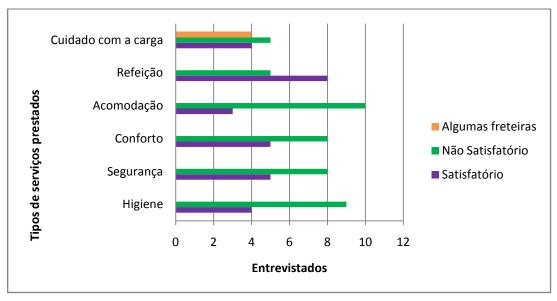


Figura 23. - Grau de satisfação dos usuários (comunidade do Paraguai Mirim) das "freteiras", quanto aos serviços prestados pelas lanças durante as viagens.

A frequência com que os ribeirinhos utilizam as "freteiras" depende muito da necessidade. Algumas famílias passam o ano todo sem irem à cidade e consequentemente, sem utilizarem as "freteiras", porque, geralmente na cidade há pessoas de confiança que resolvem todos os assuntos, sem que necessitem gastar com viagens para ir resolvê-los.

Verificamos que os moradores mais antigos ou idosos, não gostam de sair da comunidade, nem para resolver assuntos particulares. Mas, por outro lado há famílias que realizam viagem frequentemente. A figura 24, apresenta o total de viagem anual realizado pelos ribeirinhos nas "freteiras".

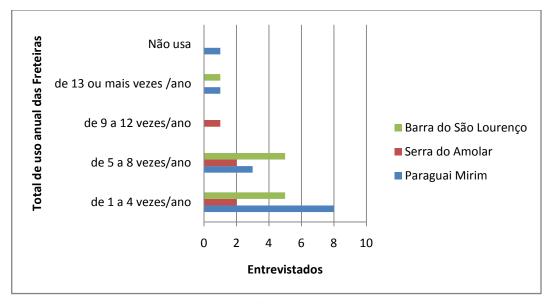


Figura 24. - Total de uso (viagem) anual das "freteiras" pelos ribeirinhos.

Conforme figura nº 24, verificou-se que a comunidade do Paraguai Mirim, apesar de a maioria, possuir barco movido a rabeta, eles ainda utilizam as "freteiras" em suas viagens, pelo menos de uma a quatro vezes por ano, como era de ser esperar. A comunidade da Barra do São Lourenço são as que mais utilizam esse meio de transporte, pois são os que menos possuem condução própria.

Portanto, as famílias que usam as "freteiras" com mais frequência são aquelas que fazem tratamento de saúde, mulheres gestantes e outros por terem interesses comerciais ou turísticos. Pode parecer pouco de uso anual, para viagens, mas as comunidades não deixam de usar os serviços das "freteiras" para o transporte de mantimentos, combustíveis, cartas, noticias etc., por ser dessa forma mais barato.

Quanto à preferência na utilização da "freteira", perguntou-se aos usuários se eles costumavam utilizar a mesma embarcação, tanto para as viagens, como para o transporte de mercadorias. Essas informações estão à mostrana figura 25.

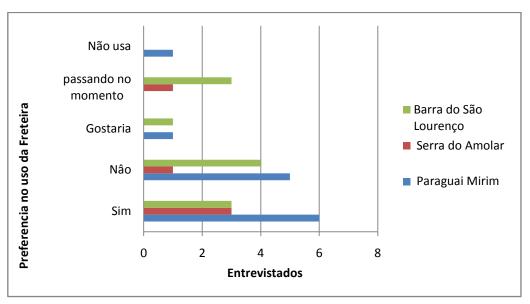


Figura 25. - Preferência no uso de mesma "freteira" para viagens.

Observou-se que na comunidade da Barra do São Lourenço, dos 11 entrevistados, quatro disseram que "não" e, três disseram que pegam a lancha que estiver"passando no momento" da espera. Por ser essa comunidade a mais distante da cidade, as "freteiras" levam mais tempo para poderem chegar ao local, além de outros contratempos, como relata um usuário:

<sup>&</sup>quot;[...] nem sempre dá pra pega a "freteira" que gosto, porque ela não tem dia certo para subiou desce o rio, as vez tá lotada ou passa de madruga [...]".

As demais comunidades que responderam "não" têm por costume pegar a mesma embarcação e as que responderam "gostariam" de realizar suas viagens sempre na mesma embarcação, expuseram os mesmos motivos já citados anteriormente. Os entrevistados, que responderam "sim", que costumam pegar a mesma lancha para irem à cidade, são os usuários eventuais, quando os motivos da ida a cidade não são de caráter de emergência, e se caso sejam utilizam a lancha que estiver navegando passando no momento.

Ademais, as razões pelas quais alguns ribeirinhos possuem o hábito de pegar sempre a mesma embarcação, são relatadas por eles:

- "[...] é mais confiável, mais rápida, a comida é melhor e tem camarote [...]";
- "[...] porque somos amigos de infância [...];
- "[...] são pessoas que confiam na gente e deixa nós pagar depois, quando não temos dinheiro [...];
- "[...] o comportamento dos passageiros é melhor e tem segurança [...]".

Para os ribeirinhos, existe diferença na qualidade da prestação de serviço de uma "freteira" para outra. Eles disseram que há lancha em que a tripulação não trata com civilidade os passageiros. Em outra, já há cortesia com as crianças, idosos e mulheres reservando-lhes osmelhores lugares.

Pelos relatos proferidos pelos entrevistados, percebeu-se que há um consenso nas opiniões dos passageiros quanto à diferença no tratamento, dos participantes, por parte dos prestadores de serviços do transporte hidroviário.

Os ribeirinhos, além de usarem as "freteiras" para se deslocarem para cidade, ainda as utilizam no transporte de mercadorias diversas, conforme apresenta a figura 26.

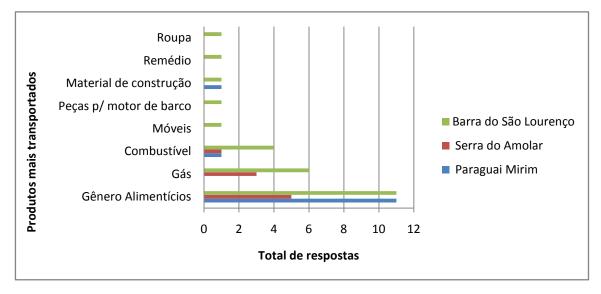


Figura 26. - Tipos de produtos transportados pelas "freteiras" de Corumbá para os ribeirinhos das regiões do Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

Os produtos quefrequentemente são transportados pelas "freteiras" para suprimento dos ribeirinhos, que dificilmente vão até a cidade são: gêneros alimentícios, gás e combustíveis. Esses valores só reforçam dados anteriores, revelando que muitos ribeirinhos deixam de usar as "freteiras" para seu próprio deslocamento por ser muito oneroso e optaram por depender de favor de parentes ou pagam para terceiros realizarem suas compras que, ainda assim, sai mais barato do que a passagem da "freteira".

Mesmo com todas as dificuldades já relatadas e vivenciadas pelos ribeirinhos, no que tange ao acesso à cidade e ao local de moradia as "freteiras" são, ainda, o meio de transporte que melhor atende as necessidades dessas comunidades. Questionou-se aos entrevistados se o tipo de transporte hidroviário, as "freteiras", atende suas necessidades. Portanto, 79,3% dos entrevistados responderam que "atende", conforme mostra a figura 27.

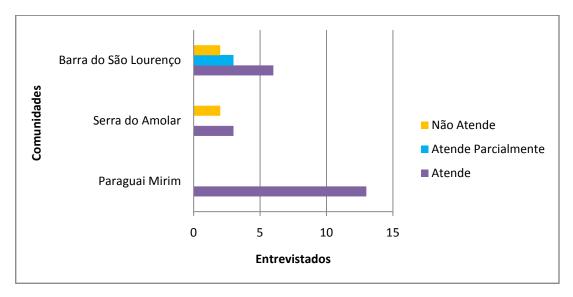


Figura 27. - Grau de satisfação dos ribeirinhos quanto ao atendimento das "freteiras" as suas necessidades.

Constatou-se que alguns entrevistados que responderam "atende", no final da fala, eles se contra dizem na forma como expõem seus comentários:

- "[...] vamos dizer que atende. Porque a gente chega, bem ou mal a gente vai [...]";
- "[...] atende, porque é o único que tem [...]";
- "[...] por um lado sim, porque são elas que fazem o transporte nosso [...]";
- "[...] sim, quando temos dinheiro para pagar [...]".

Acredita-se que os entrevistados consideraram essa resposta: "atende", por serem as "freteiras" o mais frequente meio de transporte e, muitas vezes, até de comunicação. Além da distância, ainda enfrentam várias dificuldades como as de caráter ambiental como: as cheias,

ataques de animais silvestres, criação de áreas de RPPNs (Reserva Particular do Patrimônio Natural) e de caráter funcionais, conforme apresentado na figura 28.

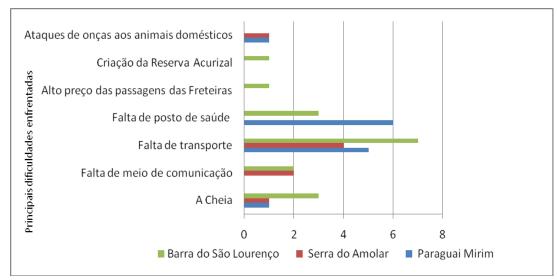


Figura 28 - Principais dificuldades enfrentadas pelas comunidades residentes nas regiões do Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

A figura acima revela que a falta de um transporte adequado para passageiros, com valor da passagem padronizada e uma escala de viagem definida é a maior dificuldade enfrentada, atualmente, por essas comunidades, seguido, da falta de meio de comunicação.

Apesar das "freteiras" não apresentarem características, funcionais e estruturais, ideias no atendimento destes usuários, ainda, é considerada pelos ribeirinhos, como sendo "muito importante" no seu dia a dia. A figura 29 apresenta o grau de importância desse tipo de transporte para eles.

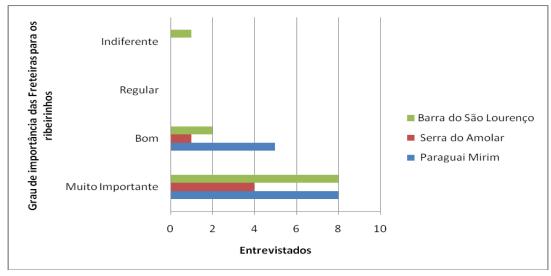


Figura 29 - A importância das "freteiras" no dia a dia das comunidades residentes nasregiões do Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

Aqueles que consideraram a importância das "freteiras" como indiferentes são aqueles que não as usam, por possuir condução própria ou por ser idoso e dificilmente sair da comunidade. Sendo assim, 68,9% dos entrevistados consideraram as "freteiras" como "muito importantes" para seu dia a dia. Conforme, registro abaixo, das considerações relatadas pelos entrevistados.

- "[...] muitas vezes é a única forma de sairmos daqui [...]";
- "[...] são elas que dão atenção pra nós quando precisamos [...]";
- "[...] elas são um meio de comunicação com a cidade, se elas passassem todos os dias [...]";
- "[...] é muito importante porque não temos condições de chegar até a cidade, e são elas que trazem alimentos e mercadorias para nós [...]";
- "[...] Porque sem elas o material do qual dependemos para trabalhar não chega até nós [...]";
- "[...] tudo depende delas, até uma carta para transportar [...]";
- "[...] são elas que trazem as noticias [...]";
- "[...] é elas que suprem a necessidade na emergência [...]";
- '[...] pelo preço da passagem é ruim, mas por outro lado é bom porque é a única alternativa de transporte [...]".

Portanto, após ouvir e conhecer todas as dificuldades e anseios dessas comunidades, foi-lhes perguntado então, como deveria ser o transporte de pessoas no rio Paraguai, conforme apresenta a figura 30, a comunidade da Barra do São Lourenço foi a que mais respondeu que deveria ter uma lancha que transportasse apenas pessoas, sem estar misturado com animais, pois eles são os que mais sofrem nessas viagens, por passarem dias e noites viajando, mal acomodados e, ainda, tendo que dividir o pouco espaço que têm com os animais.

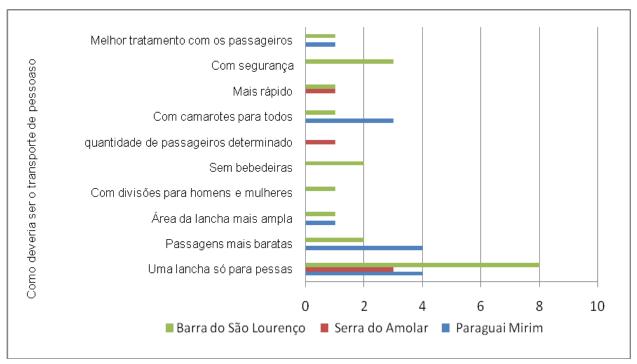


Figura 30 - Como deveria ser o transporte de pessoas no rio Paraguai, segundo desejo dos residentes nas regiões do Paraguai Mirim, Serra do Amolar e Barra do São Lourenço.

Passagem mais barata, camarotes para todos e sem o infortúnio de viajar com bêbados, estão em segundo lugar no desejo desses passageiros. Transportar número de passageiros de acordo com a capacidade da lancha, ter mais segurança e ser mais rápida a viagem, também, são anseios dessas comunidades.

Ao longo das entrevistas e coletas de dados, constatou-se a precariedade e privações em que vivem as famílias ribeirinhas das regiões do Paraguai Mirim, da Serra do Amolar e Barra do São Lourenço, distantes da cidade e dos direitos que lhes são garantidos por lei na Constituição Federal, pois só vivem nesses locais, muitas vezes, por não terem na cidade alternativa de moradia, trabalho ou por simplesmente não se adaptarem a vida na cidade.

Apesar de viverem em locais de difícil acesso, privados de vários recursos e benefícios sociais, essas famílias desejam e merecem ser tratados com o mínimo de respeito e consideração. Por isso, ao serem questionados como deveria ser o transporte de pessoas no rio Paraguai, percebeu-se que havia um consenso nas respostas desses usuários, e os resultados foram que as famílias desejam ser transportadas com mais dignidade, pois, atualmente o transporte de pessoas realizado pelas "freteiras" é muito precário, segundo relatos dos próprios usuários, e na maioria das vezes, para irem para a cidade as lanchas estão sempre cheias e, as pessoas são obrigadas a dividirem o espaço com animais, Além de outros fatos como: assédio sexual, por parte de passageiros embriagados, ou mesmo de tripulantes, sofrem muitas humilhações, entre outros.

As condições estruturais e físicas das lanchas, mesmo com as manutenções rotineiras, ainda estão muito aquém do que poderia ser para atender esses usuários. Essas pessoas já se sentem excluídas do mundo, e ainda, quando vão usar um serviço em que estão pagando, são maltratadas e humilhadas, e sem ter a quem reclamar seus direitos ou usar outro transporte, por não existir outro que ofereça essas comunidades, acabam tendo que se sujeitar a essas situações.

Acredita-se que as "freteiras", por não estarem sujeitas a uma regulamentação e fiscalização, por parte do poder público, no que tange à qualidade da prestação do serviço aos usuários, os empresários se descomprometem com as melhorias das embarcações, deixando a desejar no atendimento aos passageiros.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constatou-se que o transporte hidroviário de carga geral, gado e passageiro que navega pelo rio Paraguai são de porte médio,pois essas embarcações são de pequeno calado e fundo chato, rebocam chatas com similar característica, com capacidade entre 25 a 80 toneladas para mercadorias e entre 150 a 200 reses, nas chatas. Portanto, são adequadas para transportarem mercadorias diversas, desde gêneros alimentícios, até combustíveis a gado. Porém, para o transporte de pessoas a capacidade é bem restrita, e as condições de higiene, segurança, conforto deixam a desejar na opinião dos usuários.

Verificou-se, a partir das entrevistas e conversas informais, que o transporte de pessoas pelas "freteiras" não é o principal objetivo desses empresários, pois esse tipo de transporte requer mais investimento e o lucro é mínimo.

Pode-se perceber, ainda, que o transporte oferecido à população ribeirinha enfrenta dificuldades, como: período de seca (baixa do rio), as queimadas no Pantanal, a ausência de uma legislação específica para o transporte fluvial, que abranja todas as particularidades da região, falta de apoio do poder público na regulamentação desse tipo de transporte e no ordenamento do uso da orla fluvial, a falta de infraestrutura no local usado como ancoradouro, tais como: falta de espaço físico para atracar as embarcações na orla fluvial, falta de iluminação, segurança, limpeza, rampa de acesso para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, banheiros e bancos para espera.

Constatou-se, também que os usuários das "freteiras", são famílias que fixaram moradia na região há mais de 10 anos, vivem em barracos precários, a escolaridade da maioria é baixa e possuem mais de dois filhos. Essa populaçãoretira seu sustento da coleta de isca e da pesca profissional, logo, eles dependem do turismo de pesca para comercializarem as iscas e dos barqueiros para comercializarem o peixe. A renda familiar é muito baixa, portanto, são beneficiários dos programas sociais do governo e da Secretaria Especial de Integração das Políticas Social do Município de Corumbá no programa "Povo das Águas". Nessascomunidades não possuem postos de saúde, transporte de fácil acesso, energia e nem água tratada. O principal meio de comunicação e transporte é feito pelas "freteiras".

Verificou-se, também, que mesmo com todas as precariedades e insatisfações, por parte, dos usuários a "freteira" é o principal meio de acesso que esses ribeirinhos possuem

para poderem chegar à cidade ou vir dela, e poder receber seus mantimentos e mercadorias em geral.

Constatou-se, que as "freteiras" possuem uma importância muito grande no dia a dia dessas comunidades, seja, levando noticias (recados ou cartas), suprimentos (gênero alimentício, materiais para trabalho, combustível e etc.) e fazendo o transporte do pessoal quando necessário. As "freteiras" contribuem, ainda, na movimentação da economia local, ao prestarem serviços aos pecuaristas, situados no Pantanal, no que tange ao transporte de grandes quantidades de combustíveis, rações para animais e transporte de gado para os frigoríficos. Além da sua própria participação na economia local criando oportunidades de empregos, realizando compras no comércio de combustíveis, suprimentos alimentícios e manutenção das embarcações a cada viagem realizada.

Espera-se, portanto, que os resultados obtidos neste estudo possam servir, tanto como fonte de informação, quanto de subsídio aos órgãos públicos Federal, Estadual e Municipal, para que, os dirigentes políticos, tomem conhecimento das reais necessidades enfrentadas por essas comunidades e busquem soluções viáveis para a melhoria da qualidade de vida dessas comunidades que vivem no mais completo isolamento.

A fim de garantir, as comunidades em questão, o acesso digno à cidade, para que usufruam dos direitos que lhes são garantidos por lei, seria fundamental que o poder público municipal viabilizasse uma lancha para transportar essas pessoas, pelo menos uma vez no mês, com um cronograma de viagens pré-estabelecidos, de preferência que seja próximo ao período de recebimento dos benefícios sociais.

O Ministério Público Federal já vem desenvolvendo ações para melhorar a vida desses ribeirinhos. Juntamente com aSuperintendência do Patrimônio União - SPU, entregaram a essas famílias o Termo de Autorização de Uso Sustentável- TAUS, regularizando e garantido a permanência dessas famílias nesses locais, Além de proporcionar aos pescadores e isqueiros o curso para obtenção da carteira de Arrais amador e fornecê-las a esses trabalhadores. Atualmente, o Ministério Público Federal já viabilizou para a comunidade da Barra do São Lourenço a instalação de um telefone público, que muito facilitará a comunicação dessa comunidade.

Quanto às "freteiras" seria importante, também, que o poder público municipal apoiasse esses micro empresários, criando políticas públicas que contemplem o ordenamento desse tipo de transporte, melhorando a infraestrutura do local usado como ancoradouro, além de buscarem soluções, para melhorar a qualidade do atendimento aos passageiros.

Além disso, está em via de implantação no município o "Projeto Orla Fluvial", um projeto desenvolvido pela Superintendência do Patrimônio União- SPU, que visa promover o reordenamento do uso e ocupação da orla fluvial de Corumbá, a fim de eliminar/mitigar os problemas existentes no local.

Conclui-se, portanto, que pouco se tem feito em benefícios dessas comunidades e que seus direitos constitucionais não estão sendo garantidos pelo poder publico, quando deixam essas famílias a mercê da própria sorte.

### 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AHIPAR - Administração da Hidrovia do Paraguai- Ministério dos Transportes. 2010. Disponível em: www.ahipar.gov.br/?s=historico acesso:18/07/2012.

AMÂNCIO, C. O. G.; et al. Caracterização Socioeconômica da Comunidade do Amolar, Subregião do Paraguai, Corumbá, MS. Circular Técnica 92. EMBRAPA. Corumbá, MS - Dezembro, 2010.

ANA- Agência Nacional de Águas. A Navegação interior e sua interface com o setor de Recursos Hídricos. Ministério do Meio Ambiente. Brasília- DF. 2005, 49p. Disponível em: www.ana.gov.br - acessado em 20/07/2012.

ANDRADE, F.A. M. de; PAIXÃO, R. O. Diagnóstico do turismo de pesca de Corumbá-MS, 2004.

ANTAQ- Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Panorama Aquaviário, v.3, 2009. Disponível em: www.antaq.gov.br acesso:

BRANDÃO, J. da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Editora Livro Matogrossense. p.01. 1991.

BRASIL, Agência Nacional de Águas- ANA. Projeto implementação de práticas de gerenciamento integrado de bacia hidrográfica para o pantanal e bacia do alto Paraguai. ANA: Subprojeto 5.4 – Modelo Integrado de Gerenciamento Hidrológico da Bacia do Alto Paraguai. Relatório Final. 2005, 554p. p.1. Porto Alegre, RS.

BRASIL, Ministério do Interior. Departamento Nacional de Obras e saneamento. Estudos Hidrológicos da Bacia do Alto Paraguai. Rio de Janeiro, 1974. v.1, il.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário/Ministério dos Transportes. Brasília, 2010. Disponível em: WWW.transportes.gov.br , acessado em: 24/08/2012.

BRASIL. Lei Nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Presidência da República- Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/18630.htm acesso 20/06/2012.

BRITO, E. G. Transporte Hidroviário Interior de Passageiros na Região Amazônica: Metodologias Aplicadas ao Cálculo do Valor da Tarifa. 2008, 201p. Dissertação Mestrado em Ciências em Engenharia de Transporte)- Universidade Federal do Rio de Janeiro – RJ.

BURG, Volnei; GALEANO, Roberto Domingues. O processo da soja em região de fronteira: o caso da empresa Gravetal Bolívia S.A. 2° Seminário Internacional América Platina. Campo Grande - MS. 2009.

CALHEIROS, Débora. Estudos Hidrológicos da Bacia do Alto Paraguai do Ministério do Interior. Departamento Nacional de Obras e saneamento. 1974. v.1, il.

CARDOSO, E. R.; *et al.* Considerações sobre a viabilidade econômica-ambiental da Hidrovia Paraguai-Paraná. Mega diversidade, v. 2. N° 1-2. 2006. Disponível em: www.conservacao.org/publicacoes/files\_mega2/consideracoes.pdf acesso: 27/02/2012.

CARVALHO, A. de C., *et al.* A dinâmica entre as fronteiras: Brasil Bolívia. A relação entre as regiões Pantaneiras e Chiquitanas. 2007, p.20.

CHAMORRO, J. C. Dias. A modernização da hidrovia do paraguai e as Transformações no espaço regional: o caso da Microrregião Geográfica do Baixo Pantanal. 2009, 158p. p.49. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS.

CORRÊA, L. Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920). Dissertação (Mestrado em História). São Paulo: FFLECH/ USP, p. 85.1980.

COSTA, Maria de Fátima. De Xarayes ao Pantanal: a cartografia de um mito geográfico. 2007.

ECO- Ecologia e Ação. Sierra do Amolar y rocas: uma relación de equilibio y perfección. 2009. http://www.riosvivos.org.br/Canal/2009/628 acessado: 08/08/2011.

FERNANDES, H. Dias; CASTILHO, M. Augusta. O patrimônio cultural tombado do porto geral de Corumbá - MS no contexto da comunidade local. Campo Grande, MS. UCDB, p.2-3. 2010.

FILHO, J. V. Camelo – Zuza. A política econômica regional do Vale do São Francisco: uma busca do desenvolvimento do interior brasileiro-Revista de Estudos Sociais - ano 10, n. 20, v. 2, p.71. 2008.

FREIRE, Eduardo Maganha. Bolívia: Crise de coesão territorial no coração da América do Sul. 2008. 116 f. Tese. (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP.

GALDINO, S.; *et al.* Mudanças no regime hidrológico da bacia hidrográfica do Rio Taquari - Pantanal. Corumbá: Embrapa Pantanal, 2002. 24p. (Embrapa Pantanal. Boletim de Pesquisa, 26). Disponível em: http://www.cpap.embrapa.br/publicacoes/online/BP26.pdf. Acesso em 21/02/2012.

GALEANO, R. D. Transporte de commodities do agronegócio e de minerais na Fronteira Brasil-Bolívia: um estudo sobre a estrutura portuária em Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro. 2006, 138p. (Dissertação de Mestrado) — Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, MS.

GONÇALVES, R. P. "23. RELAÇÕES BRASIL-BOLIVIA: A MISSÃO LOPES NETTO." [200-]. Disponível em:http://www.ronaldogoncalves.com.br/artigos/Artigo\_23.pdf, acessado em 08/01/2013.

GRESSIER, L. A.; VASCONCELOS, L. M.; SOUZA, Z. Peres de. História do Mato Grosso do Sul - 5º ano. São Paulo: FTD, 2008.

GUIMARÃES, E. N.; LEME, H. J. de C., Caracterização Histórica e Configuração Espacial da Estrutura Produtiva do Centro-Oeste. NEPO nº 33. UFU, 1997.

INNOCENCIO, N. R. Hidrografia. *In*: IBGE (ed.) *Geografia do Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE, vol. 1 (Região Centro Oeste). 1997. p. 73-90

IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (2004). Investimento em infraestrutura no Plano Plurianual (PPA) 2004-2007- Uma visão Geral. Texto para Discussão Nº 1024, Brasília, DF.

JUNIOR, A. O.dos Santos. O Espaço Turístico na Fronteira do Brasil (Corumbá-MS) com a Bolívia. 2010. 123p. Dissertação (Mestrado em Estudos Fronteiriços) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/ Campus do Pantanal, Corumbá, MS.

LACERDA, Sander M. Evolução recente do transporte hidroviário de cargas. 2004.

LOPES, J. C. O turismo e o desenvolvimento regional do Norte e Nordeste. Informações FIPE, n.120, p.15-17, jul. 1990.

NIQUITO, Thais Waideman; OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de. Territorialização e redes na região de fronteira: estudo sobre as indústrias na fronteira Brasil — Bolívia (Corumbá). UFMS — Universidade Federal de Mato Grosso do Sul — MS. 2004. Disponível em:

NUNES, Orlando Augusto. Transporte Fluvial. P.1, 2007. Disponível em: <a href="http://www.webartigos.com/articles/2181/3/Transporte-Fluvial/pagina3.html#ixzz116uUrCaE">http://www.webartigos.com/articles/2181/3/Transporte-Fluvial/pagina3.html#ixzz116uUrCaE</a>. Acessado em: 23/02/2012.

OLIVEIRA, V. W. Neto de. *Estrada móvel, fronteiras incertas: Os Trabalhadores do: Rio Paraguai* (1917 - 1926). Campo Grande: Editora da UFMS, 2005.

OLIVEIRA, T. C. M. *Tipologia das relações fronteiriças: elementos para o debate teórico-práticos*. In: OLIVEIRA, T.C.M(Org). Território sem Limites – Estudos sobre fronteiras. Campo Grande: Ed. UFMS, 2005. p.377-408.

SANTIAGO, E. Bacia do Paraguai: Hidrografia. Infoescola Navegando e Aprendendo. 2010. Disponível em: http://www.infoescola.com/hidrografia/bacia-do-paraguai/ - acessado em 14/12/2011.

SILVA, A. Geomorfologia do Mega leque do rio Paraguai. Quaternário do Pantanal Mato-Grossense, Centro-Oeste do Brasil. Tese de doutorado (Programa de Pós-Graduação em Geociências e Meio Ambiente – UNESP) Rio Claro –SP, 2010.

SILVA, Lucimara N. da; CASTILHO, Maria Augusta de; MEMÓRIA DOCUMENTAL SOBRE O TRANSPORTE FLUVIAL DE CORUMBÁ, 2010. Disponível em: <a href="mailto:</a> <a href="mailto://neppi.ucdb.br/pub/ampulhetta/ftp/ARTIGOLUCIMARA.pdf">ftp://neppi.ucdb.br/pub/ampulhetta/ftp/ARTIGOLUCIMARA.pdf</a> . Acessado em: 22/02/2012.

SILVA, C. J. da; SILVA, J. A. F.No Ritmo das Águas do Pantanal. São Paulo: NUPAUB/USP, 1995. p. 210.

SOUZA, Lécio Gomes de. História de Corumbá. [S.I.]: [s.n.], [198-]. 153p. il. L.296.

WWF BRASIL. Retrato da Navegação no Alto rio Paraguai: Relatório de Expedição técnica. Brasília: WWF-Brasil, 2001. 66p.

ZUGAIB, Eliana. A hidrovia Paraguai-Paraná e seu significado para a diplomacia sulamericana do Brasil. Brasília: Funag, 2006. 438p. (Cursos de Altos Estudos, n. 98)

# APÊNDICE-A.QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA PARA A POPULAÇÃO RIBEIRINHA

Data do preenchimento do quest	tionário://	_ Horário::	
Comunidade da Região do: ( ) I	Paraguai Mirim ( )	Serra do Amolar ( ) B. São Lo	urenço
1. Dados Gerais:			
1.1. Nome:			
1.2. Sexo: Masculino ( ) Fe	eminino ( )		
1.3. Nome da Propriedade/Porto	):		
1.4. Nacionalidade:	UF:	Naturalidade:	
2. Escolaridade:	( ) Quantos?	Masculino ( ) Feminino ( )	
Sem alfabetização ( )			
Fundamenta: 1 ( ) completo ( )	-		
Médio: () completo () incomp	` '		
Universitário: ( ) completo ( ) i	=		
Qual curso			
3. Renda Familiar:	00 17:	( ) 0.4 10 14 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
` '		( ) 04 a 10 salários mínimos ( )	
11 a 20 salários mínimos ( ) aci	ma de 21 salários m	inimos ( )	
4. Habitação/Dados do Imóvel	10		
4.1.Quanto tempo reside no loca	al ?		
4.2. Local da última moradia?			
4.3. Porque resolveu mudar-se?			
4.4. Como era o local quando ch	negou?		
		etário ( ) aluguel ( ) mo	ora de
favor ( ) uso capião ( ) ou			
4.6. Possui documento do imóvo	el?		
4.7. Dimensão da área?			
4.8. Área			
Construída?			
4.9. Área de quintal? <i>Á</i>	Area de roça?	Área de cultivos?	Área de
mata outras áreas?			

5. Atividade Profissional
5.1. Atividade que
exercia?
5.2. Qual atividade atual exercida:
Pelo esposo?
Pela esposa?
6. Cria Animais () sim () não
6.1. Quais espécies? ( ) galinha ( ) pato ( ) porco ( ) cachorro ( ) gado ( ) outros
6.2. Finalidade? ( ) consumo próprio ( ) comercialização ( ) estimação
6.3. Se comercializa, como escoa sua produção?
6.4. Para onde?
6.5. Instalações? ( ) cercado ( ) solto
7. Organização Social
7.1. O sr.(a) pertence a alguma associação?
Qual?
7.2. Quem Planeja as atividades a serem realizadas em sua
propriedade?
7.3. Como é feito o planejamento?
7.4. Quem executa o que foi planejado?
7.5. O sr. (a) paga salário para alguém na sua propriedade? ( ) sim ( ) não
7.6. Para quem?
7.7. Qual é o valor pago?
8. Assistência Social /Atendimento público
8.1. O sr.(a) recebe assistência de alguma instituição? () sim () não
8.2. Especificar:
8.3. Há escola próxima da sua propriedade?
8.4. Qual o meio de transporte disponível para chegar à escola?
8.5. As aulas são o ano todo? Ou em algumas épocas do ano?
8.6. Qual órgão público mantém a escola e os professores? ( ) Municipal ( ) Estadual
8.7. Há Posto de saúde na
Região?
8.8. Em caso de emergência, há algum profissional da saúde para prestar os primeiros
socorros?
8.9. O atendimento prestado na área da saúde, pela prefeitura, é
satisfatório?
9. Dados sobre a pesca
9.1. O sr. (a) pesca onde?

9.2. Quanto tempo gasta da sua propriedade até o local onde pesca?
9.3. Qual o transporte que o sr.(a) usa?
9.4. Qual é o tempo que o sr.(a) gasta
pescando?
9.5. Em que época o sr.(a) pesca? ( ) cheia ( ) vazante ( ) seca.
9.6. Pesca fora da sua propriedade? Onde?
9.7. Pesca: ( ) muito ( ) pouco.
9.8. Quantos dias da semana o sr.(a) pesca?
9.9. Qual a finalidade da pesca?
10. Meio de transporte
10.1. Qual o meio de transporte mais utilizado pelo sr. (a) e sua família para chegar a cidade
de Corumbá,MS.?
10.2. Quando a família utiliza a freteira?
10.3. As freteiras excedem o número de passageiros?
10.4. Qual período é mais difícil de embarcar para ir para Corumbá ou voltar?
10.5. Quanto o sr. (a) paga por pessoa, tanto adulto quanto criança, para utilizar esse transporte?
10.6. As condições de higiene, segurança e conforto na embarcação são satisfatórias?
10.7.Como você considera a qualidade das acomodações oferecidas aos passageiros?
10.8 Como você considera a qualidade das refeições oferecidas aos passageiros?
10.9. As Cargas transportadas são bem cuidadas, chegam ao destino em perfeito estado de conservação?
10.10.O sr. (a) utiliza esse transporte quantas vezes por ano?
10.11. O sr.(a) costuma utilizar sempre a mesma embarcação para fazer suas viagens? Por quê?
10.12 Em sua opinião existe diferença na qualidade da prestação de serviço oferecido pelas
embarcações?
10.13. Quais são os produtos que mais o sr.(a) transporta para a
cidade?  10.14. Quais são os produtos que mais o sr. (a) transporta da Cidade para sua propriedade?
10.15. Em sua opinião qual a maior dificuldade enfrentada para quem mora nessa
Região?

# APÊNDICE- B. QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA PARA O PROPRIETÁRIO DA "FRETEIRA"

1. Data do preenchimento do questionário:/ Horário::
1.1.Nome da Embarcação:
1.2.Nome do Proprietário(a) da
embarcação:
1.3.Nome do Responsável pela
embarcação:
1.4. Nacionalidade:, UF:, Naturalidade:
1.5. Sexo: Masc. () Fem. ()
1.6. Idade:
1.7. Estado civil: Solteira/o ( ) Casada/o ( ) Companheira/o ( ) Separada/o ou Divorciada/o ( ) Viúva/o ( )
1.8. Tem filhos/as: Sim ( ) Não ( ) Quantos?Masculino ( ) Feminino ( ) 2. Profissão:
2.1. Função ou Cargo Atual que exerce
2.2. Quanto tempo você trabalha na sua função atual?
2.3. Participou de cursos ou treinamentos nos últimos 2 anos para atividade que exerce?
() Sim () Não. Se sim quais e em que ano?
3. Escolaridade:
Fundamenta: l ( ) completo ( ) incompleto ( )
Médio: ( ) completo ( ) incompleto ( )
Universitário: ( ) completo ( ) incompleto ( )
Qual curso
4. Faixa Salarial:
Até 01 salário mínimo ( ) 02 a 03 salários mínimos ( ) 04 a 10 salários mínimos ( ) 11 a 20
salários mínimos ( )
acima de 21 salários mínimos ( )
4.1. Renda familiar:
Até 01 salário mínimo ( ) 02 a 03 salários mínimos ( ) 04 a 10 salários mínimos ( )
11 a 20 salários mínimos ( ) acima de 20 salários mínimos ( )
5. Condições da embarcação:
5.1. Qual a rota que mais navega?
5.2. As condições de higiene, segurança e conforto na embarcação são satisfatórias?
5.3. A manutenção da embarcação é realizada de quanto em quanto tempo?
5.4. Qual é a capacidade de transporte de passageiros?
5.5.Qual é a capacidade de transporte de mercadorias?

5.6. Qual é a capacidade de transporte de carga viva?
5.7. Existem épocas de maior procura no transporte hidroviário? Qual?
6.Qualidade nos serviços prestados:
6.1. Você considera justa a tarifa cobrada por passageiros, tanto adultos quanto crianças?
6.2. Em sua opinião como deveriam ser cobradas as tarifas?
6.3. Como você considera a qualidade das acomodações oferecidas aos passageiros?
6.4. Como você considera a qualidade das refeições oferecidas aos passageiros?
6.5. As Cargas transportadas têm compartimentos apropriados para serem armazenadas durante o transporte? Onde?
6.6. Quais são os produtos mais transportados?
7. Dificuldades enfrentadas:
7.1.Quais são as maiores dificuldades enfrentadas pelo setor?
7.2.Na sua opinião as condições do porto de embarque e desembarque são apropriadas?
7.3.Na sua opinião como e onde deveria ser o porto para esse tipo de transporte?
7.4. Existe alguma dificuldade em se navegar no rio Paraguai? Quais e em período ou época
8. Aspecto político:
8.1.O poder público abre espaços participativos para a discussão sobre melhorias nesse setor
8.2. Existe planejamento no transporte hidroviário promovido pelo poder público?
8.3.Quais têm sido as principais reivindicações dos proprietários e tripulações para o setor? Como elas têm sido tratadas?
8.4. Os proprietários estão organizados? Como? Quem são as
lideranças?
8.5.Há disputas /conflitos entre proprietários, Comandantes e tripulações? Quais os interesses
em conflito?
9.Aspectos econômicos:
9.1. Essa atividade econômica apresentou algum crescimento nos últimos anos?
9.2. Existe uma estimativa sobre o percentual da participação do transporte hidroviário na economia local ou
regional?

3. Existem fontes de crédito para empreendedores locais? O crédito é específico para
atividades ligadas ao transporte
hidroviário?
4. Quantos empreendedores de outras localidades se instalaram no
Município?
5. Quais os principais negócios locais alavancados pelo transporte hidroviário?
·
6. A renda (salários ou outro tipo) de quem trabalha nesse setor é mais elevada que a dos
demais?
7. Há algum incentivo ou recomendação ou capacitação para abrir novos
negócios?