



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO EM ESTUDOS FRONTEIRIÇOS
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
CAMPUS DO PANTANAL**

LAURENICE DA SILVA FERREIRA

**ANÁLISE DO FUNCIONAMENTO E DAS AÇÕES DA CAPITANIA
FLUVIAL DO PANTANAL/MARINHA DO BRASIL NA ÁREA DE
FRONTEIRA ENTRE CORUMBÁ-MS E PUERTO QUIJARRO
(BOLÍVIA).**

CORUMBÁ-MS

2023

LAURENICE DA SILVA FERREIRA

**ANÁLISE DO FUNCIONAMENTO E DAS AÇÕES DA CAPITANIA
FLUVIAL DO PANTANAL/MARINHA DO BRASIL NA ÁREA DE
FRONTEIRA ENTRE CORUMBÁ-MS E PUERTO QUIJARRO
(BOLÍVIA).**

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

Linha de Pesquisa: Desenvolvimento, ordenamento territorial e meio ambiente.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Beatriz Lima de Paula Silva.

Corumbá-MS

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte

F3831

Ferreira, Laurenice da Silva

Análise do funcionamento e das ações da Capitania Fluvial do Pantanal/ Marinha do Brasil na área de fronteira entre Corumbá-MS e Puerto Quijarro (Bolívia) / Laurenice da Silva Ferreira, 2023.

88 f. : il. color. tab. ; 30 cm.

Orientadora: Beatriz Lima de Paula Silva

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus do Pantanal, Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Estudos Fronteiriços, Corumbá, 2023.

Inclui bibliografia.

1. Capitania Fluvial do Pantanal. 2. Zona de fronteira. 3. Fiscalização e controle fluvial. 4. Marinha do Brasil. I. Silva, Beatriz Lima de Paula, orientadora. II. Título.

Catalogação: Bibliotecária Marina Miranda Fagundes - CRB 14/1707

LAURENICE DA SILVA FERREIRA

**ANÁLISE DO FUNCIONAMENTO E DAS AÇÕES DA CAPITANIA
FLUVIAL DO PANTANAL/MARINHA DO BRASIL NA ÁREA DE
FRONTEIRA ENTRE CORUMBÁ-MS E PUERTO QUIJARRO
(BOLÍVIA).**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Estudos Fronteiriços da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Câmpus do Pantanal, como requisito para obtenção do título de Mestre. Aprovado em ____/____/_____, com Conceito _____.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Beatriz Lima de Paula Silva
(Universidade Federal do Mato Grosso do Sul)

1º avaliador: Prof^ª. Dr. Frederico dos Santos Gradella
(Universidade Federal do Mato Grosso do Sul)

2º avaliadora: Prof^ª. Dr^ª. Luciana Escalante Pereira
(Universidade Federal do Mato Grosso do Sul)

AGRADECIMENTOS

Desenvolver este trabalho foi um grande desafio, porém utilizar uma página para agradecer as pessoas que direta ou indiretamente fizeram parte desta trajetória acadêmica tornou-se também bastante desafiador.

Início agradecendo aos meus pais Sr. Ruy e Sra. Eurenice (in memoriam) que sempre me apoiaram e incentivaram meu crescimento pessoal e profissional. Como agradecer a Deus esse privilégio? Palavras me faltam e jamais serão suficientes pra expressar tamanha gratidão em tê-los como pais nesta vida.

À minha orientadora, Prof^a. Dr^a. Beatriz Lima de Paula Silva por acreditar em meu potencial, por sua paciência e docilidade em suas orientações. Foi uma honra conhecê-la e mais uma vez obrigada!

À minha pequena família, Irmã Cynthia e sobrinha Lohaynna, pelo carinho e apoio e ao meu namorado Mauro pelo incentivo, companheirismo e dedicação ao longo do desenvolvimento desse trabalho.

À Capitania Fluvial do Pantanal, em especial ao Capitão dos Portos, Comandante Gleidir e ao 1º Ten Wolney, pela ajuda prestada em diversos momentos da elaboração da dissertação.

Aos colegas e funcionários do Programa de Mestrado em Estudos Fronteiriços da UFMS, pelo excelente convívio e amizade ao longo dos dois últimos anos.

Aos professores do Mestrado em Estudos Fronteiriços da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, pelo excelente convívio e conhecimento compartilhados.

Agradeço a Deus por colocar todas essas pessoas tão caprichosamente em minha vida.

RESUMO

As cidades de Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro fazem parte da zona de fronteira e são áreas que recebem atenção especial quanto à segurança nacional. Trata-se de uma região de interesse econômico-estratégico, por serem via de acesso e escoamento de riquezas. Por se tratar de fronteira que envolve quatro países sul-americanos e devido ao grande vulto de movimentação de pessoas e mercadorias, acaba por propiciar a ocorrência de problemas de ilícitos transfronteiriços. Nesse contexto, a presença das Forças Armadas nesta região fronteiriça é de suma importância para a garantia da soberania. Desta forma, o objetivo geral deste trabalho foi verificar as capacidades e limitações da Capitania Fluvial do Pantanal no desenvolvimento de suas atividades de fiscalização e controle fluvial da zona de fronteira entre Corumbá e Ladário e Puerto Quijarro (Bolívia). E os objetivos específicos foi realizar levantamento do processo histórico do transporte aquaviário na área de fronteira Brasil/Bolívia, a estruturação da Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN), identificar as rotinas, atividades e ações realizadas pela CFPN e propor ações, consideradas adequadas, à Capitania Fluvial e outras instituições de fiscalização. A metodologia deste trabalho consistiu em pesquisas bibliográficas, consulta à literatura sobre fronteira e materiais já publicados como artigos, sites e outros. Foram realizadas entrevistas, não estruturadas, junto a militares da Capitania Fluvial, pesquisas em artigos, livros, publicações e documentos da internet que apresentaram contribuições teóricas relevantes sobre transporte, segurança e fiscalização fluvial da fronteira Brasil/Bolívia.

Palavras-chave: Fronteira, Segurança, Fiscalização e Capitania Fluvial do Pantanal.

ABSTRACT

Corumbá, Ladário and Puerto Quijarro cities are part of what we called border zone and have a red warning light leading to national awareness. It is a vital region with great economic strategy due to its accessibility and commercial exploitation. Also, this area is bordered by four of all South America countries. It is populated, in fact, which makes transnational illegal activities increase. In this sense, the Brazilian Armed Forces' interference is of paramount importance to make sure our country is properly safe. In this way, the purpose of this work is to check the Pantanal Fluvial Captaincy's inspection development, and their control over the border zone between Corumbá, Ladário and Puerto Quijarro (Bolivia). And the specific point was to give thought on the historical process of Maritime transport through the borders of Brazil/Bolivia, the Pantanal Fluvial Captaincy infrastructure (CFPN), identify routines, activities and actions that were done by CFPN and suggest actions that best fits to this institution and others from the same area. The methodology of this academic work consists of accurate sources, starting at bibliographic content, borders' literature, published articles, websites and similar things. Some unstructured interviews were reported, jointly with the armed forces from Fluvial Captaincy, research articles, books, publications and documents from the internet that somehow introduce relevant contributions on transport, safety and Fluvial investigation at Brazil - Bolivia border.

Keywords: Border, Security, Inspection and River Captaincy of the Pantanal.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AM	Autoridade Marítima
AM	Amazonas
AB	Arqueação Bruta
AFTA	Ação de Fiscalização do Tráfego Aquaviário
AgCáceres	Agência Fluvial de Cáceres
AgPMurtinho	Agência Fluvial de Porto Murtinho
AgSFAraguaia	Agência Fluvial de São Félix do Araguaia
AgSinop	Agência Fluvial de Sinop
AHIPAR	Administração Hidroviária do Paraguai
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
BA	Bahia
BFLa	Base Fluvial de Ladário
CeIMLa	Centro de Intendência da Marinha em Ladário
CF	Constituição Federal
CFPN	Capitania Fluvial do Pantanal
CHA	Carteira de Habilitação de Amador
CHN-6	Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste
CIR	Carteiras de Inscrição e Registro
Com6°DN	Comando do 6°Distrito Naval
ComFlotMT	Comando da Flotilha de Mato Grosso
CP	Capitão dos Portos
CPMT	Capitania dos Portos do Estado do Mato Grosso
DF	Distrito Federal
DN	Distrito Naval
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EFBP	Especial de Familiarização em Balsas Transportadoras de Petróleo.
EPM	Ensino Profissional Marítimo
EsqdHU-61	Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Oeste
ETA	Tempo Estimado de Chegada
ETSP	Estado no Serviço Público

FIPEC	Festival Internacional de Pesca Esportiva de Corumbá
FSMSUP	Federação Sul Mato-grossense de Stand up Paddle
GAP	Grupo de Atendimento ao Público
GEMar	Grupo de Escoteiros do Mar
GrEOpRibMT	Grupo de Embarcações de Operações Ribeirinhas do Mato Grosso.
GVI	Grupo de Vistoria e Inspeção
HNLa	Hospital Naval de Ladário
HPP	Hidrovia Paraguai-Paraná
IAFN	Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos de Navegação
IAGRO	Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMO	Organização Marítima Internacional
IN	Inspeção Naval
INE	Instituto Nacional de Estatística
ISAIM	Investigações de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos
ISO	International Organization for Standardization
LBAI	Lancha Balizadora de Águas Interiores
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
LESTA	Lei de Segurança de Tráfego Aquaviário
MAF	Marinheiro auxiliar fluvial de convés
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MMA	Marinheiro auxiliar fluvial de máquinas
MS	Mato Grosso do Sul
MT	Mato Grosso
NORMAM	Normas de Autoridade Marítima
NPCF	Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial
OM	Organização Militar
OMPS-I	Prestadora de Serviços Industriais
OND	Objetivos Nacionais de Defesa
PA	Pará
PEO	Planejamento Estratégico Organizacional

PM	Polícia Militar
PMA	Polícia Militar Ambiental
PND	Política Nacional de Defesa
PREPOM	Programa de Ensino Profissional Marítimo
R/E	Rebocador/Empurrador
RJ	Rio de Janeiro
RN	Rio Grande do Norte
RS	Rio Grande do Sul
SECOM	Serviço de Secretaria e Comunicações
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SISTRAM	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SP	São Paulo
STA	Segurança do Tráfego Aquaviário
3ºBtlOpRib	Terceiro Batalhão de Operações Ribeirinhas
TI	Tecnologia da Informação
TIE	Título de Inscrição de Embarcação
TIEM	Título de Inscrição de Embarcação Miúda
TILABRAS	Tilápias do Brasil
TUP	Terminal de Uso Privado
UFMS	Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização das cidades de Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro na fronteira Brasil/Bolívia.....	24
Figura 2: Espaço fronteiriço Brasil-Bolívia... ..	25
Figura 3: Cartão postal do Porto de Corumbá, ano de 1910	26
Figura 4: Porto de Corumbá, ano de 1910.	27
Figura 5: Os nove Distritos Navais da Marinha do Brasil.. ..	32
Figura 6: Fonte de captação de água – Canal do Tamengo.....	36
Figura 7: Rastreo de embarcações que navegam na fronteira Brasil/Bolívia	40
Figura 8: Política Nacional de Defesa (PND).	42
Figura 9: Rua Antônio Maria Coelho: Capitania do Porto-Intendência Municipal - Corumbá, MS.	44
Figura 10: Sede atual da Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN).....	45
Figura 11: Estrutura Organizacional do Com6ºDN.	45
Figura 12: Estrutura Organizacional da CFPN.. ..	47
Figura 13: Combate ao lixo no rio Paraguai.. ..	51
Figura 14: World Clean up Day 2020.	51
Figura 15: CFPN participa do festival internacional de pesca esportiva de Corumbá-MS. ...	52
Figura 16: Apoio do Circuito Stand Up Paddle.	52
Figura 17: Regata de canoinhas.. ..	53
Figura 18: CFPN apóia procissão do padroeiro dos pescadores.. ..	53
Figura 19: Capitania Fluvial do Pantanal promove palestra ao Instituto Novo Olhar.	54
Figura 20: CFPN promove palestra ao grupo de escoteiro do “Mar Antenor Martins”.....	54
Figura 21: Resgate de família ribeirinha que ficou à deriva no rio Paraguai.	55
Figura 22: Combate a incêndio e apoio ao corpo de bombeiros.	55
Figura 23: Sinal náutico em manutenção a bordo da LBAI.....	56
Figura 24: Sinal náutico em manutenção a bordo da LBAI.....	56
Figura 25: Aviso Hidroceanográfico Fluvial Caravelas realiza levantamento hidrográfico no rio Paraguai.....	57
Figura 26: Aviso Hidroceanográfico Fluvial Caravelas realiza levantamento hidrográfico no rio Paraguai.....	57
Figura 27: Inspeção e restabelecimento do balizamento do rio Paraguai – Lancha Piracema.	58
Figura 28: Lancha “Joaninha” realizando levantamento batimétrico.	59

Figura 29: CFPN realiza entrega de certificados do Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP).....	61
Figura 30: CFPN ministra curso especial para tripulação de embarcações de estado no serviço público.....	62
Figura 31: CFPN realiza aula inaugural do curso de formação de aquaviários.	63
Figura 32: CFPN promove curso para militares da Polícia Militar Ambiental (PMA) e realiza o Projeto Capitania Itinerante.....	63
Figura 33: Aula inaugural do curso de aquaviários no Distrito de Albuquerque.....	64
Figura 34: Aula inaugural do curso de aquaviários no Distrito de Albuquerque.....	65
Figura 35: CFPN realiza curso especial de familiarização em balsas.....	65
Figura 36: Renovação do Certificado ISO 9001- Sistemas de Gestão da Qualidade.	66
Figura 37: Operação navegue com segurança.....	67
Figura 38: CFPN Participa da II Operação Travessia Segura.....	68
Figura 39: CFPN Participa da IV Operação Travessia Segura.	68
Figura 40: Alunos recebem instruções práticas sobre o uso correto do colete salva-vidas. ...	69
Figura 41: Inspeção com teste de bafômetro realizada pela CFPN.....	71
Figura 42: Fiscalização no Porto da Manga e Porto Morrinho.	72
Figura 43: Capitania Itinerante Selvíria – MS..	73
Figura 44: Capitania Fluvial do Pantanal recebe visita de cortesia do titular da Capitania de Puerto Mayor “Quijarro”, Bolívia..	74
Figura 45: Militares da CFPN participam de instrução de defesa pessoal em parceria com a academia Templários.....	74
Figura 46: Reunião com representantes da Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal (IAGRO)..	75
Figura 47: Marinha do Brasil recebe visita do secretário de desenvolvimento econômico do município de Três Lagoas..	76
Figura 48: Visita de representante do Grupo Centro Oeste..	76
Figura 49: Cais do Com6°DN.....	77
Figura 50: Projeto de ampliação e melhoria do Cais	78
Figura 51: Projeto de ampliação e melhoria do Cais.	78

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Quantidade de acidentes registrados nos anos de 2017 a 2021.....	29
Tabela 2: Cursos oferecidos pela CFPN.....	60
Tabela 3: Total de carteiras de habilitação de amador emitidas no ano de 2022	67
Tabela 4: Inspeções Navais realizadas pela CFPN de 2016 a agosto de 2021.....	69
Tabela 5: Vistorias e perícias em embarcações brasileiras em 2022	70
Tabela 6: Vistorias e perícias em embarcações estrangeiras em 2022.....	70
Tabela 7: Total de embarcações existentes até 31 de dezembro de 2022, em operação e com inscrição válida.....	71

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 OBJETIVOS	17
1.1.1 Objetivo geral	17
1.1.2 Objetivos específicos	17
1.2 PROBLEMATIZAÇÃO E JUSTIFICATIVA	17
1.3 METODOLOGIA	17
1.3.1 Delineamento	18
1.3.2 Procedimentos.....	19
1.3.3 Análise dos dados	20
1.4 PROPOSTA DE AÇÃO	20
2 REFERENCIAL TEÓRICO, HISTÓRIA E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	21
2.1 Conceitos de fronteira	21
2.2 Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro: um breve histórico.....	22
2.3 Um breve histórico da navegação fluvial na fronteira Brasil/Bolívia	25
2.4 A presença naval na fronteira Brasil/Bolívia	29
2.5 O transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia	34
2.6 A segurança no transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia	37
2.7 Planejamento estratégico	41
3 HISTÓRICO DA CAPITANIA FLUVIAL DO PANTANAL	44
3.1 Caracterização da organização militar	44
3.2 Estrutura organizacional da Capitania Fluvial do Pantanal.....	46
3.3 Missão da Capitania Fluvial do Pantanal	47
4 AÇÕES E SERVIÇOS PRESTADOS PELA CAPITANIA FLUVIAL DO PANTANAL	50
4.1 Ações socioambientais.....	50
4.2 Recuperação e manutenção dos sinais náuticos	56
4.3 Levantamento hidrográfico do Canal do Tamengo.....	58
4.4 Cursos oferecidos.....	59
4.5 Ações de conscientização e palestras educativas	67
4.6 Fiscalizações realizadas pela CFPN na fronteira Brasil/Bolívia	69
4.7 Capitania Itinerante.....	72
4.8 Apoio a projetos, eventos e parcerias.....	73
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	79
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	81

1 INTRODUÇÃO

A fronteira Brasil-Bolívia possui extensão de 3.423 km e envolve quatro estados, Acre, Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, estando delimitado ao Mato Grosso do Sul pelos municípios brasileiros de Corumbá e Ladário, localizados no Pantanal Sul, e a Bolívia por Puerto Quijarro e Puerto Suarez (FIGUEIREDO; COSTA; PAULA, 2011).

Costa (2009) afirma que a fronteira é formada a partir de áreas próximas de dois territórios nacionais, compõe o que se vem denominando zona de fronteira, área de fronteira, franja fronteiriça, dentre outras designações que remetem a um espaço repleto de relações sociais, socioeconômicas, de convivência e de produção. Neste contexto, as relações fronteiriças entre Corumbá e a vizinha área urbana de Puerto Quijarro são processuais, relacionais e híbridas, produzindo e sendo produzidas por territorialidades, por fluxos, por câmbios variados e próprios dos interesses de cada indivíduo ou grupo (COSTA, 2012).

As cidades de Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro fazem parte da zona de fronteira, áreas que recebem atenção especial quanto à segurança nacional e possuem normas diferenciadas asseguradas pela Lei nº 6.634 de 02/05/79¹, que dispõe sobre Faixa de Fronteira, regulamentada pelo Decreto nº 85.064, de 26/08/80 e nas Instruções da Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional, de 28/07/81². Além de estar situada em zona de fronteira, Corumbá também é denominada Cidade Gêmea conforme descrito na Portaria nº 213, de 19 de julho de 2016, do Ministério da Integração Nacional³, tais características evidenciam a importância da região no que tange a segurança nacional, integração econômica e posição estratégica com o país vizinho (Bolívia).

Segundo Machado (2005) um dos modelos de interação às cidades gêmeas é do tipo capilar, caracterizadas por trocas entre as aglomerações. Na zona de fronteira uma das cidades gêmeas que podem ser assim caracterizadas em situação geográfica são as cidades de Corumbá (MS) e Puerto Quijarro/Puerto Suárez na Bolívia.

A faixa de fronteira que abrange os municípios de Corumbá, Ladário-MS e Puerto Quijarro(Bolívia),possui um grande potencial hídrico favorecendo intensa movimentação de transporte nacional e internacional, necessitando da presença constante dos organismos de

1Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6634.htm> Acesso: 20 de ago. de 2021.

2Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d85064.htm>Acesso: 1 de ago.de 2021.

3Disponível em:https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/21772550/do12016-07-20-portaria-n-213-de-19-de-julho-de-2016-21772471> Acesso: 20 de ago. de 2021.

proteção e defesa do território tais como a Polícia Federal, Receita Federal, Vigilância Sanitária, Forças Armadas e outros.

Outra característica da região é estar banhada pela bacia do rio Paraguai, uma das mais importantes bacias do país, facilitando assim a comunicação, a importação e exportação de produtos lícitos e ilícitos.

Segundo Olic (2003) além de terras platinas, a Bolívia também é cortada pela Cordilheira dos Andes e tem parcela considerável de seu território drenado por rios da bacia Amazônica. Essa localização faz da Bolívia, um país de suma importância na integração entre os Andes, o Pacífico e entre as bacias Platina e Amazônica e ainda permite atingir o oceano Atlântico.

A preocupação com a manutenção da segurança da fronteira vem desde o descobrimento do Brasil. Segundo Borba (2013), no século XVI, era difícil delimitar a linha que dividia os territórios, como previa o Tratado de Tordesilhas. Devido a isso, diversas expedições portuguesas entraram na América do Sul, invadindo terras espanholas, como a liderada por Martin Afonso de Sousa. Os Bandeirantes, que buscavam riquezas minerais, também entraram em solo espanhol e delimitaram as fronteiras até aproximadamente os limites atuais (BORBA, 2013).

De 1800 a 1850, iniciaram os movimentos de independência de diversos países da América do Sul. Porém, ainda não haviam limites fronteiriços bem definidos, pois diversas tentativas diplomáticas para demarcação das fronteiras fracassaram. A derrota da diplomacia acabou por desencadear diversos conflitos na região ao sul do Brasil, como a Guerra da Tríplice Aliança, a Guerra contra Aguirre e a Guerra contra Oribe e Rosas (BORBA, 2013).

A demarcação das fronteiras brasileiras iniciou em 1851, através de tratados firmados com os países vizinhos. A partir de então foram nomeadas as Comissões de limites, que trabalharam por mais de um século para definir as atuais fronteiras do Brasil (BORBA, 2013).

O Brasil foi atacado pelo Paraguai na província de Mato Grosso, por onde pretendiam chegar a Montevideu. O território brasileiro não possuía limites bem definidos na região em questão. Por isso, foram tomadas medidas para a manutenção da fronteira, como a construção do Forte de Coimbra e das colônias militares de Dourados e Miranda (OLIVEIRA, 2017).

Com base neste pequeno contexto histórico, nota-se uma fragilidade na vigilância e defesa das fronteiras brasileiras no século XIX. Desta forma, fica evidente a importância desta área fronteiriça, tornando-se indispensável a presença das forças armadas, em especial a Marinha do Brasil, foco deste trabalho, como agente da segurança e fiscalização aquaviária na fronteira Brasil/Bolívia.

Neste sentido, a reflexão do tema possui relevância acadêmica, uma vez que, busca trazer à discussão e avaliar as ações de segurança e fiscalização da Marinha do Brasil, por meio da Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN) na região de Corumbá, Ladário-MS e Puerto Quijarro (Bolívia).

Para compreender a presença da Marinha na fronteira Brasil/Bolívia, faz-se necessário avaliar a história da região, bem como a dinâmica e o surgimento da presença naval na fronteira oeste do Brasil.

Sendo assim, verificar os desafios atuais, enfrentados pela Capitania Fluvial do Pantanal na manutenção da segurança e fiscalização das embarcações que por aqui trafegam, faz desta pesquisa algo pertinente.

No intuito de conhecer e avaliar a estratégia de segurança e fiscalização da Capitania Fluvial do Pantanal, nesta zona fronteiriça e na tentativa de trazer à discussão sobre a colaboração da Marinha do Brasil para a segurança da navegação fluvial na fronteira Brasil/Bolívia, bem como as dificuldades encontradas no desempenho de suas atividades, este trabalho foi conduzido.

Propõe-se que este trabalho esteja organizado em quatro capítulos. No primeiro capítulo apresenta-se a introdução, onde se encontram a justificativa, os objetivos e a metodologia utilizada.

O segundo capítulo aborda o referencial teórico escolhido para a construção da pesquisa e apresenta uma breve história e as principais características das cidades de Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro, bem como a história da navegação fluvial na fronteira, a presença naval, o transporte aquaviário e a importância da segurança no transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia, demonstrando a presença da Marinha do Brasil em Ladário e Corumbá através de uma retrospectiva histórica a criação do Arsenal de Marinha do Ladário, bem como sua posição estratégica, definida após as diversas batalhas travadas na intenção de tomada e retomada do território em questão.

O terceiro capítulo discorre sobre a organização militar em estudo, assim como seu histórico, sua estrutura, missão e sua importância na fronteira.

O quarto capítulo apresenta a preocupação da CFPN com a responsabilidade social e ambiental na zona de fronteira. E visa analisar as ações de controle e segurança na navegação nesta zona fronteiriça, levando em consideração a missão, as práticas educativas adotadas pela CFPN no intuito de minimizar as irregularidades existentes na navegação fluvial, além de seus desdobramentos para atender a comunidade local de maneira social e ambiental, bem como os avanços alcançados e os desafios enfrentados.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Levantar as capacidades e limitações da Capitania Fluvial do Pantanal no desenvolvimento de suas atividades de fiscalização e controle fluvial da zona de fronteira entre Corumbá e Ladário e Puerto Quijarro (Bolívia).

1.1.2 Objetivos Específicos

- Realizar levantamento do processo histórico do transporte hidroviário na área de fronteira Brasil/Bolívia e a estruturação da CFPN;
- Identificar as rotinas, atividades e ações da CFPN; e
- Propor ações para contribuir com a CFPN e outras instituições de fiscalização.

1.2 PROBLEMATIZAÇÃO E JUSTIFICATIVA

O tema escolhido para esta pesquisa ainda é pouco explorado, porém de suma importância para a área de fronteira em estudo, uma vez que, o tema segurança ocupa papel de destaque nas regiões de fronteira.

Mediante o exposto surgem, entre outras, as seguintes indagações: Quanto à segurança fluvial, quais ferramentas são utilizadas pela CFPN na realização de suas atividades de controle de embarcações nesta faixa de fronteira? Quais os desafios encontrados na manutenção da segurança aquaviária?

Com a finalidade de bem conhecer esta Organização Militar, as peculiaridades e a colaboração na preservação da segurança do transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia é que esta dissertação foi realizada.

1.3 METODOLOGIA

Este tópico aborda alguns conceitos das ferramentas de pesquisa bem como os procedimentos utilizados para a realização desta pesquisa.

1.3.1 Delineamento

Pesquisa é um ato dinâmico de questionamento para buscar respostas à dúvidas ou problemas a respeito de determinados objetos. É a adoção de uma metodologia cuidadosa que faz com que esta pesquisa seja científica, tornando-se fundamental para o pesquisador fazer o levantamento dos temas e abordagens já trabalhados por outros pesquisadores, para que assimile os conceitos e explore os aspectos já publicados (BARROS E LEHFELD, 2007).

Para Vergara (2004) pesquisa bibliográfica é “um estudo sistematizado desenvolvido com base em material publicado em livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, isto é, material acessível ao público em geral”.

Segundo Oliveira (2005), a pesquisa descritiva é abrangente, permitindo uma análise aprofundada do problema de pesquisa em relação aos aspectos sociais, econômicos, políticos, percepções de diferentes grupos, comunidades, entre outros aspectos e completa que tal procedimento adota, para a coleta de dados, o uso de entrevista e da observação, e como recursos, os questionários e/ou formulários, entre outros.

Mattar (2007) dá sua colaboração: “o levantamento bibliográfico é uma das formas mais rápidas e econômicas para tratar de um problema de pesquisa, uma vez que utiliza o conhecimento de trabalhos realizados por terceiros. O autor expande sua colaboração dizendo que pesquisa exploratória pode utilizar-se de levantamentos em fontes secundárias, experiências, estudos de casos selecionados e observação informal”.

Neste contexto Marconi e Lakatos (2011) enfatizam:

A observação ajuda o pesquisador a identificar e obter provas a respeito de informações, histórias e acontecimentos que desconheça. Desempenha papel importante nos processos observacionais, no contexto da descoberta e obriga o investigador a um contato mais direto com a realidade.

O levantamento em fontes secundárias dá-se por meio de levantamentos bibliográficos, estatísticos, documentais e de pesquisas já realizadas. O levantamento de experiências trabalha, geralmente, com entrevistas individuais ou em grupo. Samara e Barros (2007) explicam que a pesquisa exploratória é realizada “a partir de dados secundários (já disponíveis)”.

Barros e Lehfeld (2007) colaboram afirmando que as entrevistas podem ser estruturadas ou não estruturadas. A estruturada possui questões previamente elaboradas num roteiro de perguntas em que não há liberdade de se alterar ou fazer inclusão de tópicos, já a

entrevista não estruturada baseia-se em conseguir, durante a conversação, dados que possam ser relevantes para o problema de pesquisa.

De acordo com Severino (2007), a pesquisa exploratória busca levantar informações de determinado objeto, para assim, delimitar um campo de trabalho e mapear as condições de manifestações desse objeto.

Reis (2010) observa que:

A pesquisa exploratória é o primeiro passo de qualquer pesquisa que acontece quando o tema escolhido é pouco explorado e o pesquisador precisa incorporar características inéditas e buscar novas abordagens [...] Usa a técnica de pesquisa exploratória, pois ela possibilita:

- aproximar o pesquisador do tema e do objeto de estudo;
- construir questões importantes para a pesquisa;
- proporcionar uma visão geral acerca de determinado fato ou problema;
- aprofundar conceitos preliminares sobre determinada temática;
- identificar um novo aspecto sobre o tema a ser pesquisado;
- possibilitar a primeira aproximação que o pesquisador tem com o tema em estudo, quanto a análise de exemplos que estimulem a compreensão do assunto pesquisado.

Este estudo, quanto aos meios de investigação, pode ser classificado como sendo uma pesquisa exploratória e descritiva, pois foi elaborado com base em material já publicado e verificações in loco. Sendo assim, o trabalho fundamentou-se em verificações e estudos presenciais junto a Capitania Fluvial do Pantanal, entrevistas não estruturadas direcionadas aos profissionais da área, pesquisas em artigos, livros, sites, publicações e documentos da internet que apresentaram contribuições teóricas relevantes sobre transporte, segurança e fiscalização fluvial na fronteira Brasil/Bolívia.

1.3.2 Procedimentos

Como procedimento preliminar foi encaminhado ao Comandante do Sexto Distrito Naval, o Contra-Almirante Paulo César Bittencourt Ferreira, um ofício de nº48/2021, redigido pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, formalizando o pedido de autorização para a realização da coleta de dados.

Durante a realização desta pesquisa, foram realizadas visitas junto a Capitania Fluvial do Pantanal onde foram realizadas entrevistas junto ao Capitão dos Portos, Comandante Gleidir e junto aos militares do setor de navegação, fiscalização e de ensino profissional marítimo, a fim de conhecer e registrar a sistemática utilizada na fiscalização do transporte fluvial na fronteira entre Corumbá-MS e Puerto Quijarro (Bolívia), bem como visitas ao

Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6), Organização Militar, prestadora de serviços hidrográficos como cartografia náutica e sinalização fluvial. Tais observações consubstanciaram a coleta de dados, a fim de fundamentar a elaboração desta dissertação.

Em paralelo às visitas foram feitas pesquisas bibliográficas e documental para aprofundamento nos temas pertinentes ao estudo. De acordo com Gil (2008) “a pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”. A pesquisa documental foi feita, a fim de conhecer de forma mais aprofundada sobre a Capitania Fluvial do Pantanal e as ações realizadas na fronteira Brasil/Bolívia. As pesquisas bibliográfica e documental serviram de base para todas as etapas da pesquisa.

1.3.3 Análise dos dados

Foram levantadas as rotinas administrativas, de segurança e controle aquaviário bem como os esforços e dificuldades encontradas pela Capitania Fluvial do Pantanal na manutenção da segurança da navegação, nesta zona fronteira.

1.4 PROPOSTA DE AÇÃO

Como proposta de ação, este trabalho buscou apresentar elementos para a solução de possíveis problemas ligados aos processos de fiscalização fluvial e que possam servir de apoio às demais Organizações Militares situadas em área de fronteira, tais como Agências e Delegacias fluviais.

Apresentar as atividades voltadas à comunidade local tais como palestras educativas a respeito de normas de segurança, prevenção da poluição hídrica, cursos aquaviário realizados pela CFPN e ações conjuntas com os demais organismos de segurança e defesa nacional e sugerir melhorias consideradas adequadas.

Por se tratar de um programa de mestrado que trabalha a temática fronteira de forma interdisciplinar, o ambiente profissional do próprio mestrando se mostra o local ideal de aprimoramento das práticas e das técnicas cotidianas como objeto de estudo e entendimento das questões que permeiam a fronteira. Devido ao fato de servir na Marinha do Brasil, junto a Organização Militar Base Fluvial de Ladário (BFLa), levou-nos a buscar a compreensão acerca do papel da Instituição, Marinha do Brasil, por meio da CFPN, inserida nesta área fronteira.

2 REFERENCIAL TEÓRICO, HISTÓRIA E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.

Neste capítulo, serão apresentados o referencial teórico, uma breve história e as principais características das cidades de Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro, bem como a história da navegação fluvial na fronteira, a presença naval, o transporte aquaviário e a importância da segurança no transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia.

A finalidade deste referencial é fazer uma revisão teórica sobre conteúdos de segurança e fronteira. Conceitos, teorias e ferramentas, encontrados na literatura técnica e que tenham relação com a pesquisa. Trata sobre as atividades realizadas pela organização militar em estudo e aborda aspectos relativos à segurança, responsabilidade social e ambiental, salvaguarda da vida humana dentre outros conceitos e atitudes adotadas visando o alcance dos resultados almejados.

2.1 Conceitos de fronteira

O termo fronteira é oriundo do meio militar: seu original francês *frontière* significava, no século XIII, a vanguarda das tropas militares. O termo *front*, que se utiliza até hoje para especificar a porção avançada das tropas de um exército no território, tem a mesma origem (COUTO, 2007).

[...] características da fronteira entre o Brasil e a Bolívia: uma extensão de aproximadamente 3.400 km, dos quais 80% correspondem à fronteira molhada. De modo distinto das situações entre Chile e Argentina, cujos cursos compartilhados podem ser intermitentes ou permanentes, os pulsos de inundação regulam os fluxos de água na fronteira (RIO; DRUMMOND, 2013).

Tradicionalmente, a fronteira é conhecida como área de contenção de ameaças estrangeiras, onde principalmente os organismos militares e de segurança do Estado-Nação devem manter a soberania sobre o território nacional. Esta concepção está presente até hoje na regulamentação sobre a faixa de fronteira. No Brasil, esta faixa de 150 km a partir do limite internacional é um território especial onde incidem legislações específicas sobre a posse de terras e de recursos naturais, como reservas minerais (STEIMAN, 2002b).

De acordo com as diversas tipologias, as fronteiras prestam-se a unir, separar, aproximar, isolar ou proteger e segundo Meira Mattos (1990), são sempre regiões de contato,

de grande sensibilidade, que necessitam de ser respeitadas e preservadas sob pena de provocarem antagonismos, pressões e conflitos.

2.2 Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro: breve histórico

Por ocasião da assinatura entre os Reinos de Portugal e da Espanha do Tratado de Santo Ildefonso, em 1777, que determinava o rio Paraguai como a fronteira natural entre os territórios dos reinos e as posses portuguesas na margem direita do rio deveriam ser passadas aos espanhóis, desta forma o Forte de Coimbra também seria transferido. Porém, os portugueses apresentaram a alegação de que não havia terrenos na margem esquerda para povoamento, tornando-se necessário manter uma posição na margem direita, a fim de preservar o controle sobre o rio, fazendo com que permanecesse sob seus domínios o Forte de Coimbra (RIBEIRO, 2018).

Preocupados com o avanço da ocupação portuguesa na região, os espanhóis construíram, em 1792, o Forte Olimpo, na margem direita do rio Paraguai, próximo do Forte de Coimbra, com o objetivo de frear futuros avanços portugueses descendo a margem espanhola (RIBEIRO, 2018).

Pela sua posição estratégica, o Forte de Coimbra foi alvo de diversos ataques, porém a sua manutenção proporcionou a consolidação da posse portuguesa da margem direita do rio Paraguai. Em consequência dessa disputa territorial, foi fundado, em 1778, na margem direita do rio, o Arraial de Nossa Senhora de Conceição de Albuquerque, atual cidade de Corumbá-MS, a fim de impedir os avanços espanhóis na região à procura de metais preciosos. Transformou-se no marco de posse da colonização portuguesa e de vigilância da navegação a montante do rio Paraguai, tornando-se um importante local de fluxo comercial para os navios que navegavam rio acima (IBGE, 2015).

Em 1838, o Arraial de Nossa Senhora de Conceição de Albuquerque tornou-se Distrito e em 1850 foi elevada à Município, servindo de porta de entrada para as riquezas na região, posteriormente passou a denominar-se Corumbá, que vem do tupi-guarani Curupah, que significa lugar distante (CORUMBÁ, 2021).

Inicialmente, a cidade de Corumbá foi fundada como um destacamento militar a fim de barrar o avanço espanhol nessa região (ESSELIN, 2000). Logo após sua fundação, Corumbá, tornou-se uma das maiores rotas comerciais de navegação do império brasileiro no século XIX. As mercadorias que por aqui passavam, abasteciam a província de Mato Grosso, tornando-se o terceiro maior porto fluvial das Américas (OLIVEIRA, 2005).

Rocha (1997) reforça dizendo que, como povoação, Corumbá surgiu nos moldes de cidade para guardar nossas fronteiras. Devido a sua localização estratégica e por abrigar cerca de 60% do Pantanal sul-mato-grossense, Corumbá tornou-se a principal cidade do estado de Mato Grosso do Sul e foi palco de importantes acontecimentos históricos como a Guerra do Paraguai, e foi o terceiro maior porto da América Latina até 1930.

O município de Corumbá faz parte de quatro localidades da fronteira Brasil-Bolívia, com cerca de 170 mil pessoas e constante fluxo para ambos os lados. São elas: Puerto Suárez e Puerto Quijarro, no lado boliviano; e Ladário e Corumbá, no lado brasileiro. Corumbá funciona como corredor e principal centro econômico regional (OLIVEIRA e ESSELIN, 2015).

Conforme Correa (1980), de 1870 a 1920, a cidade de Corumbá viveu um ciclo dinâmico que teve por base uma atividade econômica mercantil caracterizada pelo comércio de exportação e importação de toda a região de Mato Grosso. Isso ocorreu devido a localização estratégica, às margens do rio Paraguai, o que permitiu a exploração da malha fluvial da Bacia do Prata. Desta forma, Corumbá urbanizou-se “sob o impulso do movimento fluvial e mercantil, aumentando significativamente o número de casas comerciais e de estrangeiros atraídos pelo comércio mato-grossense” (CORREA, 1980).

Já o município de Ladário foi fundado em 02 de setembro de 1778, por João Leme do Prado, constituindo-se como Distrito de Corumbá até 11 de dezembro de 1953. Com a promulgação da Lei Estadual nº 679 o Distrito tornou-se autônomo e foi elevado a categoria de cidade (SOUZA 198-. p.26).

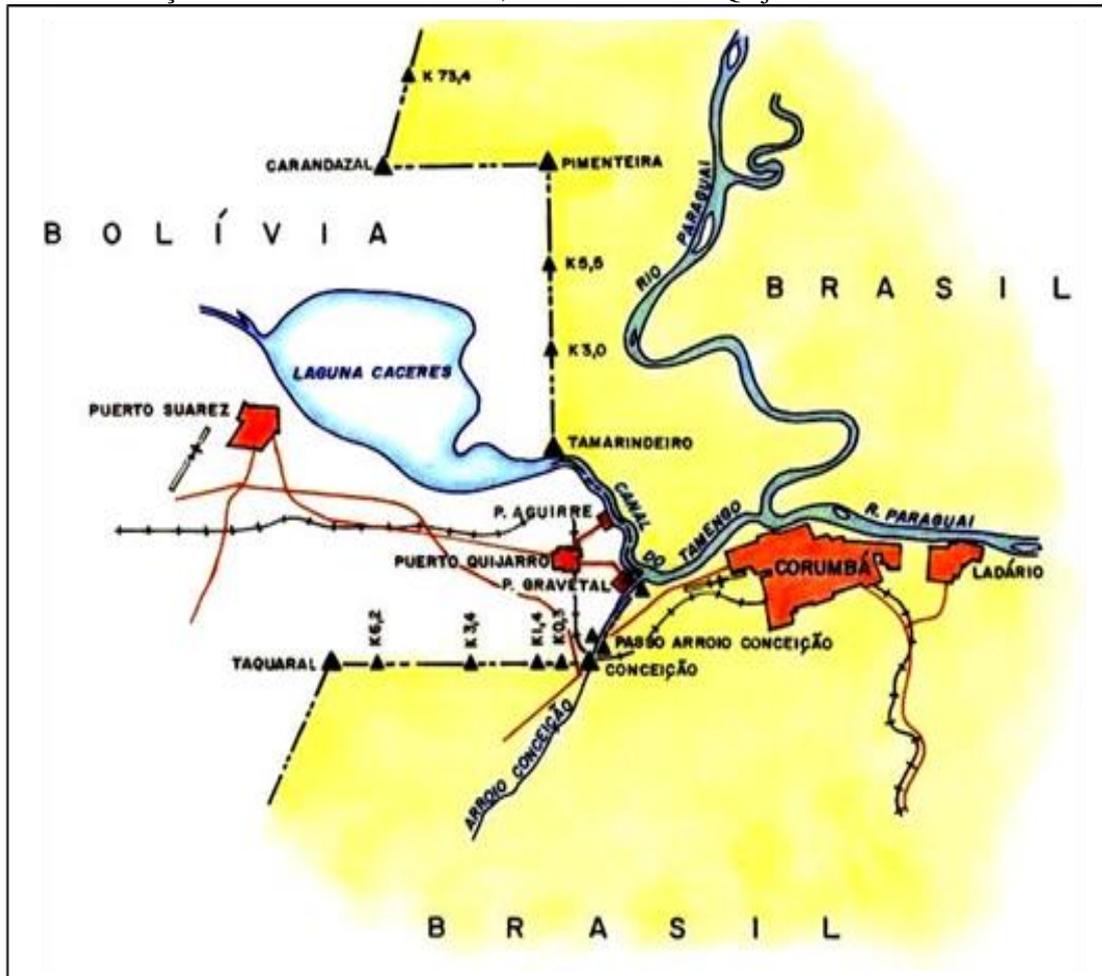
Puerto Quijarro, pequeno núcleo urbano boliviano, que se localiza bem mais próximo à fronteira, foi fundada em 1940, com a construção de uma estrada de ferro ligada a Corumbá-Brasil, com a ajuda da Comissão Mista Boliviana-Brasileira. Puerto Quijarro leva este nome em memória de seu fundador Ministro Confidencial do Paraguai, Dom Antônio 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 a criação de um porto sobre a Lagoa de Cáceres, denominado Puerto Tamengo (GALEANO, 2006).

Puerto Quijarro é uma cidade que faz fronteira com Corumbá, situada na província de Germán Busch, Departamento de Santa Cruz na Bolívia e conta com aproximadamente 19.000 habitantes (INE,2017). As principais atividades são o comércio, armazéns e transporte, inclusive o fluvial, para o qual conta com o Canal do Tamengo para escoar os produtos de seu

porto. No tocante a biomas, localiza-se no chaco boliviano, o que torna relevante a preservação ambiental, assim como no pantanal de Corumbá.

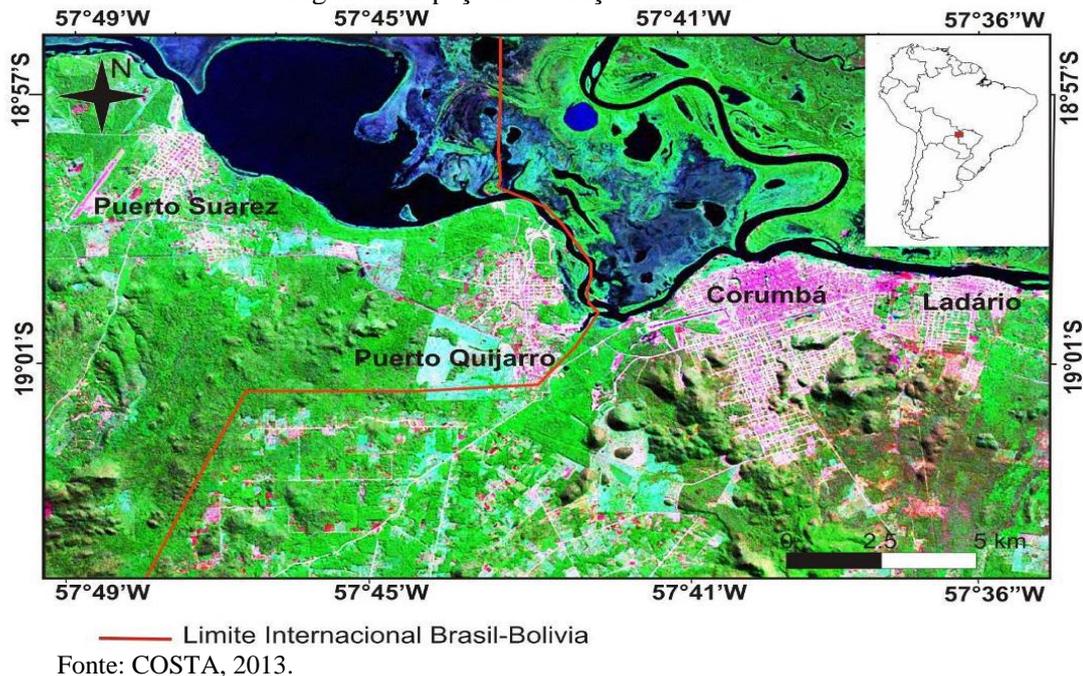
A região fronteiriça em questão possui um histórico de desafios, dificuldades, ascensão e estagnação. Desta forma, enfrentou um longo período de crise econômica causada pela falência portuária no final da década de quarenta do século XX e a estagnação do recente setor industrial na década de 60, ainda século passado (fomentado pela chegada da ferrovia Noroeste, inicia-se um maior estreitamento das relações de fronteira nessa região). Entretanto, foi só a partir da década de 1980 que ocorreu, de fato, uma aproximação maior entre as duas fronteiras, principalmente do lado brasileiro com Corumbá e Ladário, fato que historicamente não havia ocorrido nessa região. Essa aproximação ocorreu a partir do crescimento do lado boliviano, principalmente na área comercial impulsionado por capitais estrangeiros fazendo com que o departamento de Santa Cruz tivesse um surto de crescimento e com isso refletindo diretamente nessa região de fronteira (MACHADO, 1998).

Figura 1: Localização das cidades de Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro na fronteira Brasil/Bolívia.



Fonte: Adaptada de Galeano, 2006.

Figura 2: Espaço fronteiriço Brasil-Bolívia.



2.3 Um breve histórico da navegação fluvial na fronteira Brasil/Bolívia

Segundo Miguens (2000): “navegação é a ciência e a arte de conduzir, com segurança, um navio (ou embarcação) de um ponto a outro da superfície da terra”. De modo a garantir a segurança da navegação, faz-se necessário que o navegador disponha de conhecimentos específicos que o capacitem e instrumentos adequados para tal empreitada. E não há como falar de navegação, na fronteira Brasil/Bolívia, sem trazer um pouco da história portuária de Corumbá.

De acordo com Vieira (2001), o porto é “um espaço de terra e água provido de instalações e equipamentos que permitem o acolhimento de navios, bem como sua carga e descarga; o armazenamento de mercadorias; o intercâmbio modal (fluvial/marítimo e terrestre ou vice-versa) e o desenvolvimento de atividades comerciais ligadas ao transporte”. Keedi e Mendonça (2000) estruturam o porto como “o complexo composto por vários terminais, equipamentos portuários, fundeadouro, canal de acesso ao porto, vias de acesso ferroviário, rodoviário e fluvial, etc”.

O Porto de Corumbá está localizado à margem direita do rio Paraguai. É o maior porto da região Centro-oeste e um dos maiores portos fluviais do Brasil. Criado, em 1853, por meio de Decreto Imperial, contribuiu para fixar o domínio na fronteira e romper com o isolamento. Em 1914, era o 3º maior porto da América Latina. Atualmente, opera essencialmente para

apoiar o turismo (PORTO, 2021). Foi através do Porto de Corumbá que chegou a riqueza, o progresso, os migrantes, o desenvolvimento e a cultura nesta região fronteiriça.

De acordo com Queiroz (1992), Corumbá é convertida em ponto extremo das correntes do comércio internacional, colocando Mato Grosso em vinculação direta com o mercado mundial, sem qualquer mediação pelos centros mais populosos e desenvolvidos do país. Através do seu porto, Corumbá tornou-se um pólo comercial independente do Rio de Janeiro, Santos e São Paulo, e mais, continua o historiador: “estritamente vinculado aos centros do comércio platino, Buenos Aires e Montevideú”.

Desta forma, completa Correa (1980), “as atividades comerciais em Mato Grosso de meados do século XIX até o início de XX, representam uma alternativa viável graças a navegação fluvial do rio Paraguai” que, com a decadência da extração de ouro na região norte mato-grossense, proporcionou o crescimento econômico e urbano trazendo à Corumbá um dinamismo das relações comerciais, favorecendo o crescimento urbano, econômico, social e político da região. Porém, com a guerra do Paraguai, ocorrida no período de dezembro de 1864 a janeiro de 1869, a navegação fluvial através da Bacia do Prata é interrompida. Conforme Alves (1985), o governo paraguaio, “além de impedir o livre comércio em seu território, o bloqueio paraguaio retirava também o acesso à região brasileira de Mato Grosso” (ALVES, 1985). Outro advento que passou a desacelerar o crescimento alcançado foi a chegada da Estrada de Ferro que acarretou profundas consequências para a região de Mato Grosso. Para Corumbá “os trilhos da ferrovia contribuíram para a sua desativação com o entreposto comercial abastecedor mato-grossense, com o deslocamento de seu eixo econômico para Campo Grande” (CORREA, p.119 apud AZEVEDO s/d).

Figura 3 - Cartão postal do Porto de Corumbá, ano de 1910.



Fonte: Álbum Graphico de Matto Grosso (1914).

Figura 4 - Porto de Corumbá, ano de 1910.



Fonte: Álbum Graphico de Matto Grosso (1914).

Segundo Galeano (2006), o fluxo de água de determinado trajeto ou percurso que permita a navegação é denominado de aquavia, hidrovia ou via navegável. E quanto ao tipo, a navegação classifica-se em:

Navegação interior: navegação de canais, rios, lagoas, enseadas, baías e angras. Navegação de cabotagem: é aquela realizada entre os portos do território brasileiro, utilizando exclusivamente a via marítima ou a combinação da via marítima com as vias interiores. Navegação de longo curso: navegação realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, ou entre estes, utilizando a via marítima ou a via marítima e as vias navegáveis interiores. Navegação fluvial e lacustre: é aquela realizada ao longo dos rios e canais e nos lagos e lagoas, entre portos brasileiros, entre estes e portos estrangeiros integrantes das vias navegáveis. Navegação de apoio marítimo: navegação destinada ao atendimento das atividades de apoio para a exploração de hidrocarbonetos e outros minerais sob água. Navegação de apoio portuário: é aquela realizada em áreas portuárias marítimas ou fluviais e lacustres, nas atividades de navegação mercante, destinadas a apoiar as operações dos portos e terminais e as embarcações que os frequentam (GALEANO, 2006).

Segundo Miguens (2000) para realizar a navegação de maneira adequada é necessário uma sequência de operações e inicia-se com:

i) o estudo da viagem (planejamento e traçado da derrota), por meio de seleção das cartas náuticas, cartas piloto e publicações de segurança à navegação necessária. Adiante, verificar se estas estão atualizadas por meio de consulta ao Aviso aos Navegantes, realizar um estudo da área em que se vai navegar, traçar a derrota nas cartas gerais e de grande escala, e registrar os rumos, velocidades e ETAs (tempos estimados de chegada). Durante a derrota, ii) determinar a posição do navio, iii) prever a posição futura do navio utilizando técnicas de navegação estimada, iv) determinar novamente a posição do navio, v) confrontar a posição estimada e a determinada para conhecer a corrente e corrigir rumo e velocidade empenhados e,

por fim, vi) repetir as operações de ii) a v) com a frequência necessária (MIGUENS, 2000).

A carta náutica é uma representação, sobre um plano, do globo terrestre ou partes de sua superfície, por meio da qual se pode determinar precisamente distâncias e direções. É também dotada de linhas isobáticas da área representada, informação importante para realizar a comparação entre calado da embarcação e a profundidade do local (MIGUENS, 2000).

Segundo Miguens (2000) o aviso aos navegantes contém alterações nas cartas náuticas que devem ser verificadas pelo navegador para que seu aparato de navegação se mantenha atualizado. Tais ferramentas são necessárias, a fim de diminuir os acidentes de navegação.

Segundo a NORMAM-09/DPC (2003) os acidentes de navegação podem ser:

Abalroação: “choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios”;
 Água aberta: “ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação”.
 Alijamento: “é o ato deliberado de lançar n’água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens”.
 Arribada: “fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino”.
 Colisão: “choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, boia, cabo submarino etc”.
 Encalhe: “contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação”.
 Explosão: “combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade”.
 Incêndio: “destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo”.
 Naufrágio e varação bem como avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo é o “afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido adernamento, emborcamento ou alagamento”.
 Varação é: “ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha” (NORMAM-09/DPC, 2003).

A CFPN realiza, nesta área de fronteira, atividades de socorro e salvamento, bem como processos administrativos, a fim de apurar acidentes envolvendo embarcações que trafegam pela fronteira. A tabela a seguir, mostra a quantidade de acidentes ocorridos nos anos de 2017 a 2021 na fronteira Brasil/Bolívia.

Tabela 1: Quantidade de acidentes registrados nos anos de 2017 a 2021.

ANO	Qtde de Acidentes	Tipo de Embarcação	Quantidade	Tamanho (M)
2017	8	MTA	1	3,20
		BOTE	2	6,00
		R/E	4	40,00
		BARCAÇA	1	60,00
2018	5	LANCHA	2	12,00
		R/E	2	48,50
		BOTE	1	6,00
2019	13	LANCHA	4	15,00
		CANOA	1	5,30
		BOTE	4	6,00
		R/E	4	40,00
2020	7	LANCHA	2	20,00
		MTA	1	3,20
		CANOA	1	6,00
		BALSA	1	20,00
		BOTE	1	6,00
		R/E	1	6,00
2021	8	BOTE	6	6,00
		LANCHA	2	17,00
		R/E	2	15,00
		BARCAÇA	1	60,00
		BALSA	1	20,00

Fonte: Capitania Fluvial do Pantanal.

Águas de jurisdição brasileira, segundo Lebre (2009), estão elencadas no Art.20, incisos III e VI da CF/88 e, na Lei nº 9.966/00 que dispõe sobre a prevenção, controle da poluição causada por óleo em Águas Jurisdicionais, em seu Art.3º, elas se encontram mais detalhadamente expostas. Dado a relevância, o Art 3º da referida Lei está transcrito abaixo:

“Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional – águas interiores; a) as compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir de onde se mede o mar territorial; b) as dos portos, as das baías, as dos rios e de suas desembocaduras; c) as dos lagos, das lagoas e dos canais, as dos arquipélagos, as águas entre os baixios a descoberta e a costa; águas marítimas - todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores” (LEBRE, 2009).

Uma navegação segura, nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), depende de aspectos jurídicos, legislativos, sociais, ambientais e materiais em quantitativo suficiente, embarcações, pessoal qualificado e recursos financeiros.

2.4 A presença naval na fronteira Brasil/Bolívia

Em 1825, o Governo Imperial tomou a iniciativa de construir seis barcas canhoneiras, resultando na criação do Arsenal de Marinha da província de Mato Grosso, em Cuiabá, em 19 de fevereiro de 1827, fato considerado o início formal das atividades dessa Força na região (COSTA, 2013).

Os primórdios da Força Naval remontam à Flotilha de Canoas Artilhadas, embarcações de troncos inteiros esculpidos sob técnica indígena, fundamentais para cumprir os objetivos do colonialismo português com fundações de povoados e fortificações, nas margens opostas dos rios Paraguai e Guaporé e que negavam o uso dos rios e margens aos jesuítas e espanhóis. Em 1825, sob os auspícios do Brasil livre e independente, o Governo Imperial resolve construir seis barcas canhoneiras, resultando na criação do Arsenal de Marinha (COSTA, 2013).

A presença naval data de 19 de fevereiro de 1827 com a criação do Arsenal de Marinha da Província de Mato Grosso, em Cuiabá-MT. Seu primeiro comandante foi o oficial da Armada João Augusto Leverger. Em 1861 a Marinha efetiva sua presença na cidade de Ladário-MS, através da criação da Capitania dos Portos, transferida para a cidade de Corumbá-MS no ano de 1907 (MARINHA DO BRASIL, 2021).

O Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN), com sede do município de Ladário surge no ano de 1933 com a criação do Comando Naval do Mato Grosso e em 1945 houve a mudança de nome, passando-se para a expressão “Sexto Distrito Naval”, sendo o único comando distrital da Marinha do Brasil (MB) a se localizar em uma região de faixa de fronteira (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Em 15 de novembro de 1829, o Arsenal de Marinha da província de Mato Grosso passou a dispor de seu primeiro Comando de Força Naval, sob a responsabilidade do tenente Augusto Leverger. Mais tarde, em 29 de dezembro de 1864, as tropas paraguaias de Solano Lopez tomaram o Forte de Coimbra aportando, no dia 1º de janeiro de 1865, em Albuquerque, já abandonada, chegando em 04 de janeiro de 1865, à Vila de Corumbá, o que levou os brasileiros a uma dramática retirada em direção a Cuiabá, obrigando-os a uma marcha de aproximadamente 430 km, distância que, em linha reta, separava aquela Vila da capital da então província de Mato Grosso (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Entrelaçam-se neste rincão da fronteira oeste do Brasil uma história de vitórias e crescimento do território de nossa Nação que remontam ao início do século XIX com a criação, em Cuiabá, do Arsenal de Marinha da Província do Mato Grosso em 1827. Mas com a Guerra do Paraguai, não obstante a grande vitória, passados oito anos da Batalha Naval do Riachuelo, foi observada a fragilidade na distância em prover a defesa da Pátria naquelas circunstâncias. Com isso, em 1873, foi determinada a transferência do Arsenal para a cidade de Ladário, hoje Mato Grosso do Sul e suas conseqüentes evoluções para Comando Naval em 10 de junho de 1933 e, finalmente, Distrito Naval em 1945 (MARINHA DO BRASIL Ordem do Dia nº 3/2016, do Com6ºDN).

O Arsenal de Marinha foi implantado em 1873 e foi considerado como início da urbanização, das cidades de Corumbá e Ladário. E foi o conjunto gerador do primeiro

loteamento em Ladário, a partir do qual seguindo pela via de acesso a Corumbá, atual Avenida Rio Branco (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Segundo Corrêa (1985), a ocupação do povoado originou-se, num primeiro período, em razão da segurança e defesa, isto é, foi estabelecida na região de abrangência do Forte de Coimbra. Nesse momento, dá-se a implantação de um pequeno povoado a ser habitado por poucas famílias oriundas de Cuiabá. “A povoação de Albuquerque, como foi batizada, recebe o nome de “Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque”, com lavratura de fundação em 21 de setembro de 1778” (CORRÊA, 1985).

Segundo Corrêa (2009) a história da região mato-grossense, desde a chegada dos sertanistas paulistas até meados do século XX foi literalmente a história de um povo armado. As relações de violência ficaram estabelecidas no confronto com uma natureza hostil e pelas disputas fronteiriças.

A posição geográfica de Mato Grosso, localizado numa área de fronteira, teve grande ascendência na forma de ocupação e de colonização portuguesa. Na primeira etapa, o confronto de interesses deu-se entre os impérios português e espanhol. Já na segunda década do século XIX, esse confronto deu-se em função das formas de organização dos estados nacionais, contrapondo o governo monárquico brasileiro e as repúblicas paraguaia e boliviana. Desta maneira, a posição estratégica de Mato Grosso tornou-se área divisora e anteparo às aspirações espanholas, como também, em fase posterior, às influências republicanas (CORRÊA, 2009).

Segundo Mello (2009), foram as circunstâncias que envolveram a invasão do Sul da antiga província de Mato Grosso pelos paraguaios no início da Guerra da Tríplice Aliança (aqui incluída a tomada do Forte de Coimbra e a invasão da Vila de Corumbá), que levaram as autoridades imperiais a ter clareza da necessidade de reforçar a defesa a jusante do rio Paraguai.

Devido às fragilidades do Arsenal de Marinha de Cuiabá, foram feitos estudos visando sua transferência, e Ladário por ser uma região estratégica, foi o lugar escolhido para a instalação do Arsenal de Marinha. A transferência do Arsenal de Marinha de Cuiabá-MT para Ladário foi feita em 1873, tendo início a sua construção no dia 14 de março do referido ano (MELLO, 2009).

Em 1873 as autoridades responsáveis pela Marinha do Brasil resolveram promover a transferência do Trem Naval de Mato Grosso (Arsenal, canhoneiras e Companhia de Imperiais Marinheiros) para Ladário, o que levaria essa Força a ocupar uma posição estratégica na hidrovia (CAMPESTRINI, 2002).

Em 10 de junho de 1933, foi criado o Comando Naval de Mato Grosso, tendo sua denominação mudada, em 1945. Com efeito, no ano de 1945 o Arsenal passou a denominar-se Base Fluvial de Ladário e em novembro do mesmo ano o Comando Naval passou a

denominar-se Sexto Distrito Naval. No entanto, o Sexto Distrito Naval foi transferido para São Paulo, em 1966, só retornando para Ladário em 1975. A criação da Base Fluvial de Ladário representou a consolidação da presença da Marinha do Brasil no Pantanal Mato-grossense.

Atualmente, a Marinha do Brasil possui nove Distritos Navais (DN), sendo eles: 1º Distrito Naval, localizado no Rio de Janeiro - RJ; 2º Distrito Naval, localizado em Salvador - BA; 3º Distrito Naval, localizado em Natal - RN; 4º Distrito Naval, localizado em Belém - PA; 5º Distrito Naval, localizado em Rio Grande - RS; 6º Distrito Naval, localizado em Ladário - MS; 7º Distrito Naval, localizado em Brasília - DF; 8º Distrito Naval, localizado em São Paulo - SP e 9º Distrito Naval, localizado em Manaus - AM. Dos nove distritos, apenas três estão fora da região costeira (Brasília, Ladário e Manaus), ressaltando que eles incluem somente águas interiores (fluviais e lacustres) e destes três distritos, apenas um está localizado na faixa de fronteira, o Comando do Sexto Distrito Naval (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Cada Distrito Naval é responsável pelas tarefas da MB em sua região de abrangência. Executam operações navais, aeronavais e de fuzileiros navais, controlam atividades relacionadas com a segurança da navegação marítima, coordenam e controlam as atividades de patrulha costeira, inspeção naval e socorro e salvamento marítimo e realizam atividades de assistência cívico-social às populações ribeirinhas, entre outras atividades específicas (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Figura 5 – Os nove Distritos Navais da Marinha do Brasil.



Fonte: Com6ºDN.

O Com6ºDN está inserido dentro de um espaço de defesa conhecido como Complexo Naval, situado na cidade de Ladário-MS, é composto pelas seguintes Organizações Militares: Base Fluvial de Ladário (BFLa); Centro de Intendência da Marinha em Ladário (CeIMLa); Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Oeste (EsqdHU-61); Comando da Flotilha de Mato Grosso (ComFlotMT) e navios subordinados; Grupo de Embarcações de Operações Ribeirinhas do Mato Grosso (GrEOPRibMT); Terceiro Batalhão de Operações Ribeirinhas (3ºBtlOpRib); Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN); Agência Fluvial de Porto Murtinho (AgPMurtinho); Capitania Fluvial do Mato Grosso (CFMT); Agência Fluvial de Cáceres (AgCáceres); Agência Fluvial de São Félix do Araguaia (AgSF Araguaia); Agência Fluvial de Sinop (AgSinop); Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6); e Hospital Naval de Ladário (HNLa). Excetuando-se a CFMT e CFPN e suas Agências, as demais OM do Com6ºDN estão localizadas no interior do Complexo Naval de Ladário.

A Base Fluvial de Ladário (BFLa) é outra Organização Militar, que tem por missão prover o apoio logístico, tanto às organizações terrestres, como aos navios, no âmbito do Sexto Distrito Naval, a fim de contribuir para o aprestamento dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais da área, bem como suas ações subsidiárias. Classificada como Prestadora de Serviços Industriais (OMPS-I), a BFLa possui em sua estrutura um Departamento Industrial, responsável pela execução de todas as atividades industriais de manutenção e reparos navais.

O Centro de Intendência da Marinha em Ladário (CeIMLa), cujo propósito é, contribuir para a prontidão dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, sediados ou em trânsito em suas respectivas áreas de responsabilidade, bem como dos estabelecimentos de terra por eles apoiados. Dentre suas atividades estão o gerenciamento de compras, abastecimento, pagamento dentro outros.

O Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Oeste (EsqdHU-61), possui a missão de “prover os meios aéreos às unidades de superfície e de tropa e, secundariamente às demais Organizações Militares da Marinha”, especialmente no que tange às tarefas de esclarecimentos, ataques aéreos, buscas e salvamentos, transportes de materiais e pessoas, apoio aéreo e apoio às populações ribeirinhas.

O Comando da Flotilha de Mato Grosso (ComFlotMT) que, no intuito de contribuir para a aplicação do poder naval na área de jurisdição do Comando do 6º Distrito Naval, se ocupa das operações ribeirinhas, exercendo a patrulha fluvial, cooperando em ações de inspeção naval, realizando ações de busca, socorro e salvamento fluvial e prestando assistência cívico-social às populações ribeirinhas através de seus navios.

O Grupo de Embarcações de Operações Ribeirinhas do Mato Grosso (GrEOpRibMT) cuja missão é apoiar os navios da Flotilha de MT, quando em patrulha fluvial, apoio logístico ao Exército Brasileiro e nas Operações Ribeirinhas.

O Terceiro Batalhão de Operações Ribeirinhas (3ºBtlOpRib), atualmente o Grupamento de Fuzileiros Navais é estrutural como unidade de Combate, visando seu emprego em operações ribeirinhas, por meio da constituição de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais, os quais poderão ser reforçados por destacamentos da Força de Fuzileiros da Esquadra.

A Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN) tem o propósito de coordenar e controlar atividades relativas à Marinha Mercante e organizações correlatas, no que se refere à segurança da navegação, defesa nacional, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica. A Capitania Fluvial do Pantanal tem sob sua coordenação as Agências e Delegacias em Cuiabá, Cáceres, Porto Murtinho e São Félix do Araguaia e Sinop.

O Serviço de Sinalização Náutica do Oeste (CHN-6), cuja missão é exercer as atividades de Hidrografia e Sinalização Náutica, bem como executar e manter atualizados os levantamentos hidrográficos sistemáticos, as cartas náuticas, os croquis de navegação e a manutenção de arquivos estatísticos das alturas nas réguas fluviométricas do rio Paraguai e Cuiabá-MT, divulgando diariamente em sua página na internet a altura dos rios, com o objetivo de contribuir para a segurança da navegação.

O Hospital Naval de Ladário (HNL), criado em 27 de julho de 1951, através do Decreto nº 29.816, a fim de garantir a higidez física de seus militares, permitindo-lhes serem empregados nas missões a que estiverem designados, além de implantar e executar as atividades de medicina operativa e cumprir com as tarefas que lhe forem atribuídas pelo Com6ºDN, realiza atendimento médico e odontológico aos militares e seus dependentes.

2.5 O transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia

O modal aquaviário apresenta diversas vantagens logísticas, econômicas em relação às demais alternativas de transporte e o estado de Mato Grosso do Sul é uma importante rota comercial, uma vez que, está ligado aos grandes centros consumidores como São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais e também com países do Mercosul.

Para Costa (1998), o que caracteriza uma hidrovia é a sua capacidade de transporte de carga. Para isso, requer a existência de infraestrutura como portos, estaleiros, balizamentos, rebocadores, empurradores, barcaças, derrocamento, contenção de margens, fixação de

bancos de areia, de painéis de fundo, etc, de modo a permitir o transporte seguro de cargas pelo seu leito.

O conceito de embarcação, segundo a Lei de Segurança de Tráfego Aquaviário (LESTA), em seu Art. 2º, inciso V é: “qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas”.

Segundo o PIANC (2014) o tipo de carga transportada é importante fator de diferenciação entre embarcações, sendo possível dividi-las em duas principais categorias. As denominadas “carregadoras de peso”, alta densidade, são as que transportam granel sólido, carga geral e petróleo e as “carregadoras de volume”, de baixa densidade, são as transportadoras de gases combustíveis, balsas e cruzeiros. Há um terceiro grupo que não necessariamente compartilha aspectos entre si como os dois já citados, o das embarcações específicas. Compõe essa terceira situação os barcos pesqueiros, embarcações de esporte e lazer e navios da marinha de guerra (PIANC, 2014).

No que tange a região de fronteira Brasil/Bolívia, as condições de navegação e as características de comboio são as mesmas do tramo brasileiro até Corumbá, entretanto, para acessar o Canal do Tamengo (ponto de ligação da Bolívia com a Hidrovia), é necessário o desmembramento do comboio para uma composição menor.

Segundo informações obtidas junto ao oficial da CFPN, tenente Wolney, o transporte de derivados de petróleo pela Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP), carga essa que sai da Argentina e tem seu destino final a Bolívia. Em águas brasileiras, para chegar a seu destino trafegam da Foz do Rio Apa em Porto Murtinho-MS até Corumbá-MS, o transporte é realizado em comboios, Rebocador/Empurrador (R/E) e barcaças, com capacidade de até 30.000 m³, esses comboios para entrarem na Bolívia devido a barreiras naturais e a captação de água da cidade de Corumbá, obrigatoriamente tem que realizar o desmembramento das barcaças em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Segundo o oficial, há também problema que ocorre em época de estiagem, quando essas barcaças tem que ter sua carga aliviada no porto da Granel Química em Ladário-MS para conseguir entrar na Bolívia, aumentando assim o tempo que essa carga permanece em AJB. E para mitigar os riscos destas embarcações atracadas na região de Corumbá/Ladário, foi emitida pela Capitania Fluvial a portaria nº 1 de 5 de abril de 2021, que determina que as barcaças tanque em manobras de arme/desarme/espera, enquanto permanecerem em AJB,

deverão estar guarnecidas 24 horas por dia por um R/E com equipamentos de combate a poluição hídrica causada por óleo.

Conforme relatos do Capitão dos Portos, comandante Gleidir, na época em que ocorreram os incêndios no Pantanal, haviam diversas barcaças que transitavam pelo rio Paraguai e algumas delas transportavam combustíveis e óleos, o que triplicava a preocupação da CFPN com a segurança desse transporte. Uma vez que, as barcaças permaneciam atracadas às margens do rio, próximas aos focos de incêndio, aguardando para seguir viagem à Bolívia.

Neste contexto a Capitania Fluvial do Pantanal, no intuito de reforçar os cuidados com tal material de alta periculosidade, criou a portaria acima citada, diminuindo o tempo de permanência nas Águas Jurisdicionais desta zona de fronteira.

Figura 6: Fonte de captação de água – Canal do Tamengo.



Fonte: Capitania Fluvial do Pantanal.

O canal Tamengo possui grande importância para a Bolívia, uma vez que, é a única possibilidade de escoamento de sua produção para o oceano Atlântico com a hidrovia Paraguai-Paraná. Além disso, o único acesso com infraestrutura para navegação fluvial está localizado às margens da lagoa Cáceres, onde estão localizadas as cidades bolivianas de Puerto Suárez e Puerto Quijarro, ligadas ao rio Paraguai pelo canal Tamengo.

Devido tal importância, a Bolívia passou a se preocupar com as condições navegáveis do Canal do Tamengo. No entanto, como a maior parte do Canal está localizada em território brasileiro, a execução das obras de manutenção está sob responsabilidade da Administração Hidroviária do Paraguai (AHIPAR) e ambos os países trocam informações sobre as condições navegáveis da hidrovia, permitindo assim a manutenção da navegação no Canal do Tamengo (SILVA, 2012).

No entanto, a Bolívia enfrenta alguns desafios como a necessidade constante de dragagem, que é a escavação realizada no canal Tamengo em períodos de seca e a limitação do tamanho dos comboios que podem navegar pelo mesmo. Uma vez que, por questões de segurança, a Marinha do Brasil, limita o tamanho e o desmembramento das barcas.

Segundo Zugaibe (2006), as autoridades bolivianas têm manifestado preocupação com os problemas apresentados, principalmente em decorrência da redução do fluxo de água do Canal Tuiuiú que deságua na Lagoa Cáceres, supostamente causada por obstáculos de cimento no lado brasileiro. Alegam que estudos hidrológicos indicam a possibilidade da Lagoa de Cáceres vir a secar e ameaçar sua única saída de acesso ao mar.

Ainda segundo Zugaibe (2006), qualquer mudança no equilíbrio hidrológico do sistema decorrente de eventual ampliação do Canal Tamengo poderia provocar impacto ambiental grave em áreas imediatas, inclusive no abastecimento de água potável para a população de Corumbá.

A autora continua sua contribuição dizendo que, outra reivindicação do governo boliviano diz respeito à flexibilização das limitações da dimensão de comboios que transitam pelo Canal Tamengo, impostas pela Marinha do Brasil e justificadas por questões de segurança de navegação e da possibilidade de que a tomada de água da cidade de Corumbá possa afetar seriamente a vida de cerca de 125 mil habitantes. Embora essas regras sejam condicionadas por questões de segurança e não impliquem discriminação de bandeira, representam custos excessivamente onerosos para os exportadores bolivianos.

Nesse sentido, o governo boliviano formulou um pedido para que as Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial do Pantanal fossem revistas para permitir o tráfego de comboios maiores no trecho compreendido entre o Farolete Balduino e o sistema de captação de água de Corumbá, com vistas a evitar que a obrigatoriedade de seu desmembramento prejudique a economia do país. Em atenção ao pleito do governo boliviano, o Brasil dispôs-se a diminuir o prazo de conclusão dos estudos iniciados pelos dois países, destinados a avaliar a possibilidade de mudança da configuração de comboios e de atribuir tratamento diferenciado às embarcações de acordo com o tipo de carga transportada e do risco que representa para o meio ambiente (ZUGAIBE, 2006).

2.6 A segurança no transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia

O conceito de segurança é amplo, abrangendo aspectos patrimoniais, segurança nacional, ambiental, grandes vazamentos de óleo, integridade física, acidentes marítimos que

levem tripulantes a óbito e outros. Tais aspectos se inter-relacionam, uma vez que certa ocorrência pode atentar contra a segurança nacional e também contra a integridade física e patrimonial (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2013).

A segurança da navegação é elemento relevante e necessita de atenção, uma vez que, acidentes e irregularidades na navegação continuam a ocorrer nas AJB - águas jurisdicionais brasileiras e os acidentes, muitas vezes, envolvem fatalidades.

As fronteiras demandam atenção, na medida em que por elas transitam pessoas, mercadorias e bens, integrando regiões e aproximando o país de seus vizinhos, ao mesmo tempo em que por elas são perpetradas atividades ilícitas que assumem natureza transnacional, de forma que sua permeabilidade requer constante vigilância, atuação coordenada entre os órgãos de defesa e os de segurança pública e estreita cooperação com os países limítrofes (BRASIL, 2021).

A visão de Padovezi (2003) é que acidentes são um encadeamento de acontecimentos. Os fatores organizacionais (treinamento, sistemas, regulação, histórico) e os situacionais (tráfego, carregamento, fatores ambientais) agem nesse processo que se busca evitar. Segundo Lebre (2015):

“a chave para conseguir que a cultura de segurança seja aplicada passa por reconhecer que os acidentes são evitáveis através do seguimento dos procedimentos corretos quando se estabelecem as melhores práticas, pensar na constantemente a segurança e buscar a melhoria contínua.”

Além do aspecto cultural e de capacitação a Organização Marítima Internacional- (IMO) também aborda o aspecto humano pela questão da fadiga do marítimo. O primeiro normativo foi a Resolução A.772, publicada em 1993, sobre os fatores de fadiga da tripulação e a segurança (LEBRE, 2015).

A Cardiff University (2012) também aponta em seu relatório que o erro humano é responsável por 75% a 96% das perdas no setor aquaviário, sendo pressões advindas de competição e fadiga suas principais causas. Apesar do transporte aquaviário ser considerado seguro, as condições de trabalho que enfrentam os aquaviários tornam sua atividade mais perigosa se comparada às demais atividades, sendo que, no período de 1996 a 2005, na Inglaterra, os trabalhadores da área de transporte foram acometidos com um índice de fatalidades 12 vezes maior que nas demais áreas.

Além disso, a fim de se evitar acidentes é preciso respeitar a lotação recomendada, pois, o excesso de pessoas na embarcação pode causar desequilíbrio, causando quedas na água, evoluindo para uma fatalidade.

Desta forma, há diversos documentos que norteiam o tema segurança, dentre eles está a Política Nacional de Defesa (PND), trata-se do documento de mais alto nível em defesa de que dispõe o estado brasileiro. Ele contém orientações destinadas aos setores militar e civil da sociedade brasileira a respeito de seu envolvimento com as diversas esferas do poder nacional (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2012b). O documento tem uma dimensão política e outra estratégica; a primeira concentra-se na conceitualização da defesa e definição dos seus objetivos, além de traçar um cenário estratégico quanto ao posicionamento do Brasil, interna e externamente; a segunda, por sua vez, concentra-se nas diretrizes para as ações de políticas públicas voltadas à segurança nacional (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2012b).

O documento que melhor enuncia a política brasileira de defesa é o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), o mais completo deles. Seu objetivo é comunicar à sociedade brasileira e à comunidade nacional os preceitos das políticas e ações de defesa do país, assim como seus procedimentos para garantir a segurança e a soberania do Brasil (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2012b). No sentido do amadurecimento da política de defesa aqui mencionado, o LBDN se constitui numa iniciativa de transparência no que diz respeito à atuação das Forças Armadas.

A Lei que trata da Segurança do Tráfego Aquaviário é a Lei nº 9.537/1997. Essa Lei é de suma importância para o desenvolvimento desta pesquisa. O Capítulo I trata das Disposições Gerais. São abordados aspectos relacionados à jurisdição, conceitos e definições e penalização administrativa. Em seu Art. 4º, traz as atribuições da AM, todas direta ou indiretamente relacionadas à segurança da navegação. É relevante destacar o conceito de inspeção naval, no inciso VII do Art. 2º, transcrito a seguir:

“VII – Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio”.

Neste contexto, há uma preocupação por parte da CFPN com a vigilância e monitoramento da navegação nesta área fronteira, desta forma, a CFPN utiliza de recursos tecnológicos integrados – como sistemas de vigilância e monitoramento, tecnologia da informação, com o objetivo de ampliar a capacidade de monitoramento, melhorar a mobilidade e a presença de efetivos na faixa de fronteira, assim como contribuir para a integração entre os órgãos governamentais brasileiros, e também a integração com os países

vizinhos. Porém, conforme relatos do tenente Wolney, não há uma norma que obrigue a instalação do sistema de monitoramento nos navios de bandeira nacional e internacional, o que acaba dificultando o monitoramento, em tempo real, de todas as embarcações que transitam pela fronteira Brasil/Bolívia. Sendo este um ponto passível de melhoria, a título de vigilância e monitoramento.

O referido sistema denomina-se Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM) é uma ferramenta de monitoramento que está na versão IV e o Centro de Análise de Sistemas Navais da Marinha do Brasil está desenvolvendo uma nova versão, a qual possibilitará novas funcionalidades, dentre elas, a visualização da localização das embarcações, classificação de embarcações por tipo, criação de alarmes por áreas ou por embarcações, conversação em tempo real pelos operadores via chat.

O sistema possibilita verificar se a embarcação extrapolou o tempo de permanência em águas jurisdicionais ou se a mesma desviou o caminho, ou até mesmo a ocorrência de acidente com determinada embarcação, agilizando assim, o socorro e salvamento.

Em posse desta informação, conhecemos o sistema in loco, porém, devido a questões de segurança não foi possível obter registros fotográficos do sistema e do posicionamento de algumas embarcações. Neste contexto, a figura a seguir, busca demonstrar a funcionalidade visual do sistema, a fim de facilitar o entendimento.

Figura 7: Rastreamento de embarcações que navegam na fronteira Brasil/Bolívia.



Fonte: Adaptada de Micherlane, 2023.

2.7 Planejamento estratégico

De acordo com Maximiano (2004) o planejamento é um “processo de tomar decisões sobre o futuro”. O autor também afirma que o processo de planejar “envolve, [...], um modo de pensar, que por sua vez envolve indagações; e indagações envolvem questionamentos sobre o que fazer, como, quando, quanto, para quem, por que, por quem e onde”.

Ainda falando sobre o ato de planejar, Oliveira (2007) diz que, toda atividade de planejamento nas organizações, por sua natureza, deverá resultar de decisões presentes, tomadas a partir do exame do impacto das mesmas no futuro, o que lhe proporciona uma dimensão temporal de alto significado.

Para Oliveira (2005), o planejamento estratégico relaciona-se com os objetivos de longo prazo e com as estratégias e formas para alcançá-los. O autor afirma ainda que o planejamento estratégico é, normalmente, de responsabilidade dos níveis mais altos da organização, e diz respeito tanto a formulação de objetivos, quanto à seleção de estratégias organizacionais a serem seguidas.

Nos dias atuais, a importância estratégica e econômica das regiões de fronteira, encontra-se retratada na Política Nacional de Defesa (PND), apresentada para apreciação do Congresso Nacional em 2020. Neste documento de alto nível fica evidente a preocupação com as regiões de fronteira do país, sendo estas, conforme definido na Lei nº 6.634/79 que dispõe sobre a faixa de fronteira, a faixa que compreende a região distante até 150 km da linha divisória terrestre do território nacional (BRASIL, 1979).

Para atender a todas as demandas das Forças Armadas, tanto nos ambientes externos (defesa) e interno (segurança), se faz fundamental o desenvolvimento e manutenção dos programas estratégicos das Forças.

Os Objetivos Nacionais de Defesa (OND) “devem ser interpretados como condições a serem alcançadas e mantidas permanentemente pela nação brasileira no âmbito de Defesa”. Dentre os OND elencados na PND, os dois primeiros merecem destaque: “garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial” e “assegurar a capacidade de defesa para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas” (BRASIL, 2021). Deste modo, a região de fronteira faz parte do entorno estratégico priorizado nos documentos de alto nível do Ministério da Defesa (MD), onde fica explícito que “do ponto de vista da Defesa, além das regiões onde se concentram os poderes político e econômico, deve-se dar prioridade à faixa de fronteira, à Amazônia e ao Atlântico Sul” (BRASIL, 2021).

A Política Nacional de Defesa (PND) é o documento condicionante de mais alto nível do planejamento das ações destinadas à defesa nacional, as quais são coordenadas pelo Ministério da Defesa (BRASIL, 2021). A política estabelece as diretrizes e os objetivos para o emprego do Poder Nacional, estabelece “o que fazer” e identifica os Objetivos Nacionais de Defesa. A Estratégia Nacional de Defesa define as diretrizes para adequada capacitação e preparação das Forças Armadas, atendendo à pergunta “como fazer” (BRASIL, 2021).

O Livro Branco de Defesa Nacional é o documento que visa apresentar à população brasileira e à comunidade internacional as políticas e ações na área de Defesa Nacional, sendo o principal documento para conhecimento das nossas Forças Armadas, objetivando transparência nacional e internacional com relação ao setor, com o objetivo de prover publicidade e confiança mútua (LIVRO BRANCO DE DEFESA NACIONAL, 2021).

Figura 8: Política Nacional de Defesa (PND).



Fonte: Com6°DN.

O Plano Estratégico Organizacional (PEO) da CFPN permite analisar as ameaças e oportunidades do ambiente externo e os pontos fortes e fracos do ambiente interno. O PEO tem o propósito de orientar o planejamento de médio e longo prazo por meio de objetivos estratégicos, orientados para o cumprimento da missão em sua área de jurisdição. Auxilia na redução dos impactos causados na organização militar e ajuda no desenvolvimento de novas habilidades e competências buscando minimizar as vulnerabilidades.

Neste sentido a CFPN, possui desafios diários na realização de suas atividades, afim de concluir sua missão na área de fronteira. Um dos desafios, já mencionado no decorrer desta pesquisa, é a ausência de uma norma que obrigue a instalação do sistema de monitoramento, SISTRAM, em todos os navios, de bandeira nacional e internacional, que navegam pela fronteira, uma vez que, essa ferramenta auxilia o trabalho de fiscalização e controle da CFPN.

Outro problema enfrentado é a redução de recursos humanos, sem a respectiva reposição, assim como a impossibilidade de contratação direta de pessoal, afim de reduzir as despesas públicas. Neste sentido, há um acúmulo de funções, gerando sobrecargas nas atividades que dependem de pessoal com maior capacitação e a redução das atividades operativas e administrativas.

Devido a indisponibilidade de recursos para pagamento de transportes, diárias, matrículas, intercâmbios para realização de cursos, adestramento e treinamentos oferecidos pelas iniciativas privadas e estabelecimentos de ensino da Marinha acabam por afetar a capacitação de militares na realização de atividades técnicas.

Outro desafio enfrentado, porém sob influência do ambiente externo, é a diminuição do volume das águas do Rio Paraguai, em épocas de seca, acarretando em restrições da navegação e conseqüentemente a limitação quanto ao tamanho de embarcações e a diminuição das vistorias em longas distâncias.

Os riscos, quando não gerenciados adequadamente, ameaçam o alcance dos objetivos, cumprimento dos prazos, qualidade e entrega de serviços. Deste modo, a gestão de riscos é fundamental para o sucesso no cumprimento da missão e pode ajudar a melhorar a eficiência, eficácia e efetividade das atividades realizadas. Desta forma, a CFPN realiza constantes leituras do ambiente interno e externo, a fim de fortalecer suas estratégias de segurança na fronteira.

Devido a grande faixa de fronteira na área de jurisdição, para defesa, controle, fiscalização, patrulha e apoio aos ribeirinhos a CFPN busca atender à todas as demandas recebidas, mesmo com a redução dos recursos financeiros, uma vez que, afetam diretamente na aquisição de combustível e impossibilitam a capacitação de militares que atuam diretamente nas atividades de fiscalização e controle fluvial da fronteira.

3 HISTÓRICO DA CAPITANIA FLUVIAL DO PANTANAL.

3.1 Caracterização da organização militar

Essa Organização Militar foi criada pelo Decreto Imperial nº 2.762, de 16 de março de 1861, inicialmente denominada Capitania dos Portos do Estado do Mato Grosso (CPMT). Foi temporariamente extinta em 1867, durante a Guerra do Paraguai, sendo restabelecida em 1873. Em 04 de março de 1874, com a criação da Inspeção do Arsenal de Marinha de Ladário, passou a funcionar anexa a esse elemento organizacional. Em 1907, foi transferida para o prédio nº 26 da Rua Antônio Maria e, em 1911, para o nº 111 da Ladeira José Bonifácio, ambas em Corumbá-MS. Em 1945, foi instalada no nº 806 da Rua Delamare, seu endereço atual, em frente à Praça da República, centro de Corumbá. Por último, passou à denominação de Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN) em 1997.

Figura 9: Rua Antônio Maria Coelho: Capitania do Porto-Intendência Municipal - Corumbá, MS.



Fonte: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=449542&view=detalhes>

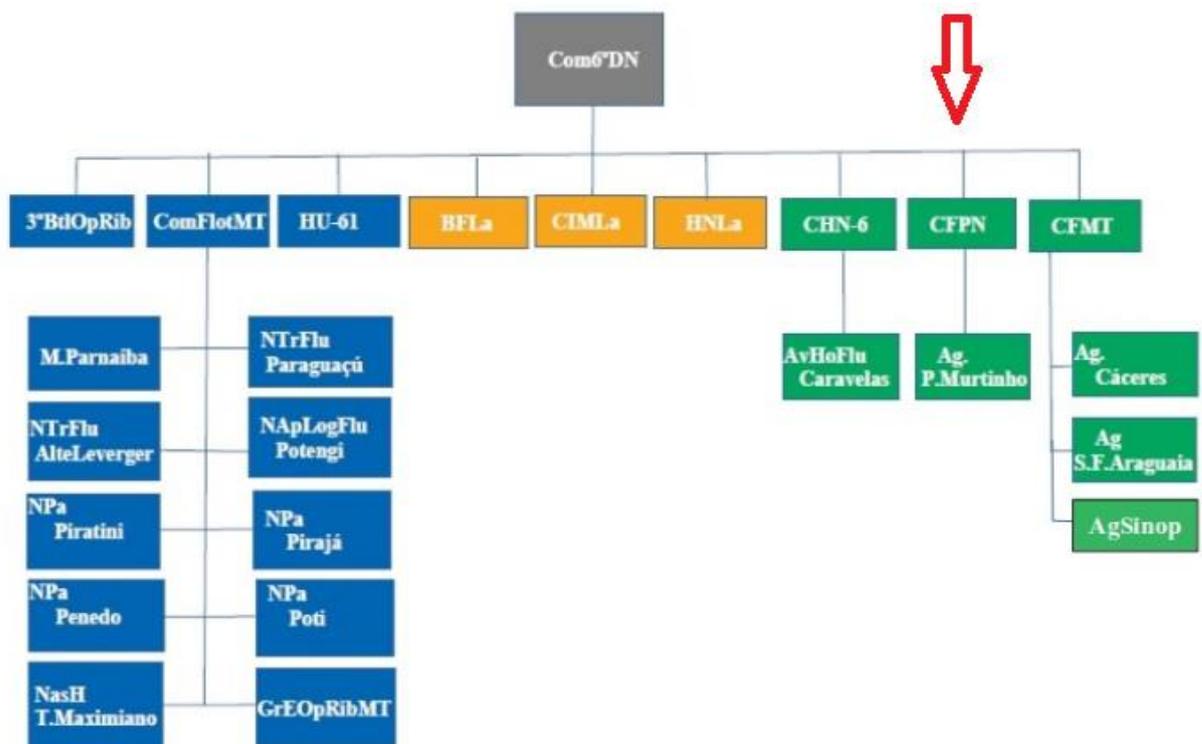
Figura 10: Sede atual da Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN).



Fonte: <https://www.abrigo.org.br/news/amn-visita-capitania-fluvial-do-pantanal>

A Capitania Fluvial do Pantanal é uma Organização Militar subordinada ao Comando do Sexto Distrito Naval (Com6°DN), a figura a seguir mostra a posição da CFPN na estrutura organizacional do Comando do Sexto Distrito Naval (Com6°DN).

Figura 11: Estrutura Organizacional do Com6°DN.



Fonte: Com6°DN.

3.2 Estrutura Organizacional da Capitania Fluvial do Pantanal

Segundo Maximiano (2006), “as funções organizacionais são um conjunto de tarefas interdependentes, orientadas para um objetivo singular, cada função contribui para a realização da missão, propósito ou tarefa total de uma organização”.

Segundo Lawrence e Lorsch (1967), não há um modelo único de estrutura organizacional padrão que atenda à todas as organizações, não há uma fórmula única de gestão. Desta forma, cada organização busca a melhor maneira de se estruturar para atingir suas metas e seus objetivos (LAWRENCE & LORSCH, 1967).

Chandler (1962) corrobora dizendo que, a estratégia determina a estrutura. E que a organização necessita manter uma adequação entre sua estratégia e sua estrutura, a fim de alcançar a performance desejada.

A CFPN é subordinada ao Com6ºDN e atua sob supervisão técnica da Diretoria de Portos e Costas (DPC). É dirigida pelo Capitão dos Portos (CP-01), com auxílio de um Ajudante (CP-02) e assessorado por um Grupo de Vistoria e Inspeção (GVI) (CP-03), uma Seção de Inteligência (CP-04), um Conselho de Gestão e um Grupo de Atendimento ao Público (GAP / CP-06). O Capitão dos Portos será assessorado também por um Conselho Técnico da Capitania, constituído pelo Titular da Organização Militar (OM) subordinada, além de outros elementos julgados de interesse. O Ajudante (CP-02) dispõe de um Serviço de Secretaria e Comunicações (SECOM / CP-09) e uma Assessoria para assuntos de Tecnologia da Informação (TI / CP-02.1). A Assessoria jurídica (CP-05) é prestada pelo Com6ºDN.

A CFPN é constituída por quatro Divisões, a saber:

- I – Divisão de Ensino Profissional Marítimo (CP-10);
- II – Divisão de Segurança do Tráfego Aquaviário (CP-20);
- III – Divisão de Apoio (CP-30); e
- IV – Divisão de Manutenção de Embarcações e Viaturas (CP-40).

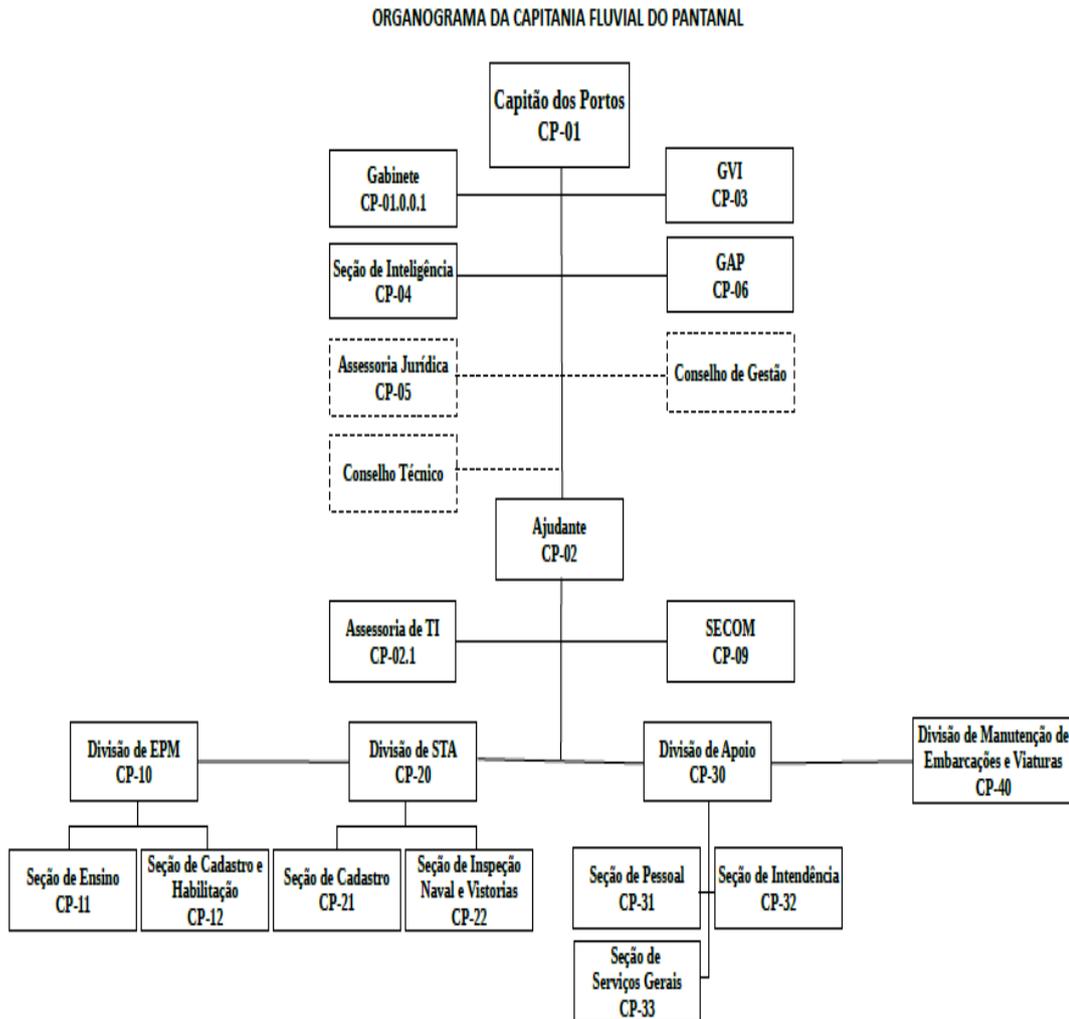
A Divisão do Ensino Profissional Marítimo (CP-10) é constituída de uma Seção de Ensino (CP-11) e uma Seção de Cadastro e Habilitação (CP-12).

A Divisão de Segurança do Tráfego Aquaviário (CP-20) é constituída de uma Seção de Cadastro (CP-21) e uma Seção de Inspeção Naval e Vistoria (CP-22).

A Divisão de Apoio (CP-30) é constituída de uma Seção de Sargenteancia Geral (CP-31), uma Seção de Intendência (CP-32) e uma Seção de Serviços Gerais (CP-33).

A estrutura organizacional básica da CFPN tem seu detalhamento especificado no organograma a seguir:

Figura 12: Estrutura Organizacional da CFPN.



Fonte: Arquivo da CFPN.

3.3 Missão da Capitania Fluvial do Pantanal

Segundo Andrade e Amboni (2010), a missão “é entendida como sendo o compromisso das pessoas na busca da perpetuação do negócio, através do desenvolvimento em longo prazo”. Portanto, a missão além de ser a razão pela qual a organização existe, é também um objetivo superior que deve ser atingido a fim de mantê-la em atividade.

Segundo Oliveira (2007):

Missão é a determinação do motivo central da existência da organização. Corresponde a um horizonte dentro do qual a organização atua ou poderá atuar. Portanto, a missão representa a razão de ser dela. “Procura-se determinar qual o negócio, por que ela existe, ou, ainda, em que tipos de atividades a organização deverá concentrar-se no futuro”.

A Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN) contribui para com o preparo do Poder Naval⁴, para a orientação, a coordenação e o controle das atividades relativas à Marinha Mercante no que tange a defesa nacional, à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à prevenção da poluição hídrica por parte de embarcações, na área de jurisdição do Com6ºDN (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Desta forma, cabe a Capitania Fluvial do Pantanal, as seguintes tarefas:

a) coordenar as atividades das Administrações dos Portos no que concerne à Autoridade Marítima (AM); b) promover a execução da Inspeção Naval (IN) e das vistorias e manter o pessoal subordinado e das demais organizações subordinadas da jurisdição adestrados para essas atividades; c) determinar a emissão e aprovar parecer relativo à cessão de uso de espaços físicos de corpos d'água de domínio da União para fins de aquicultura, no que concerne à segurança do tráfego aquaviário; d) promover a fiscalização da visita aos portos brasileiros ou do trânsito de navios de pesquisa estrangeiros em águas sob jurisdição nacional; e) adotar as medidas administrativas previstas na Lei de Segurança de Tráfego Aquaviário (LESTA); f) instaurar procedimentos administrativos, lavrar Autos de Infração e aplicar as penalidades previstas na LESTA; g) ordenar ou providenciar a demolição de obra ou benfeitoria e a recomposição do local, quando realizadas em desacordo com as normas estabelecidas pela AM; h) determinar a obtenção dos dados e informações e a apuração das responsabilidades sobre os incidentes com embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais; i) promover a fiscalização das embarcações, e cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, e a autuação e aplicação das sanções aos infratores, nas situações previstas em lei, para a AM; j) intervir, junto às Administrações dos Portos, para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil (MB) a prioridade para atracação nos portos; k) atuar como Agente da AM competente para lavrar Autos de Infração previstos na LESTA, Lei de Crimes Ambientais e Lei do Óleo, vedada a subdelegação subsequente; l) cumprir e fazer cumprir a legislação, os atos, as normas, os regulamentos e os procedimentos, nacionais e internacionais, que regulam os tráfegos marítimo, fluvial e lacustre, relativos à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e nas hidrovias interiores, e à prevenção da poluição hídrica por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio; m) instaurar e/ou conduzir Inquéritos Administrativos referentes aos Fatos e Acidentes de Navegação (IAFN) e Investigações de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM), de acordo com a legislação específica em vigor; n) auxiliar o serviço de socorro e salvamento marítimo, de acordo com o determinado pelo Comando do 6º Distrito Naval e adestrando o pessoal subordinado; o) concorrer para a fiscalização e a manutenção da sinalização náutica; executar as atividades atinentes ao Ensino Profissional Marítimo (EPM), no que lhe competir, orientando também as organizações subordinadas; p) executar, quando determinado, as atividades atinentes ao Serviço Militar; apoiar o pessoal militar da MB e seus dependentes, quanto a pagamento, saúde e assistência social e, no que couber, o pessoal civil e seus dependentes, quando não competir a outra Organização Militar (OM) da MB; q) cumprir e fazer cumprir as determinações emanadas dos representantes da AM, de acordo com as competências que lhes foram delegadas; r) executar as tarefas de fiscalização necessárias à manutenção da boa ordem do tráfego aquaviário; s) seguir as orientações técnicas emanadas da Diretoria de Portos e Costas (DPC), no que se refere à Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), ao EPM e à prevenção da poluição hídrica; t) elaborar, manter atualizadas e divulgar as Normas e

4 Segundo a Doutrina Militar de Defesa (2007), o Poder Naval é a expressão militar e a parte integrante do Poder Marítimo capacitada a atuar militarmente no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo.

Procedimentos da Capitania Fluvial (NPCF); u) manter registros atualizados das informações e características relativas aos portos, terminais e instalações portuárias; e v) em situação de conflito, crise, estado de sítio, estado de defesa e em regimes especiais, desempenhar as tarefas concernentes à mobilização e à desmobilização, que lhes forem atribuídas pelas normas e diretrizes referentes à mobilização marítima e as emanadas do Comandante do 6º Distrito Naval (MARINHA DO BRASIL,2021).

Em situação de conflito, crise, estado de sítio, estado de defesa e em regimes especiais, cabe à CFPN as tarefas de mobilização e desmobilização que lhes forem atribuídas pelas normas e diretrizes do Com6ºDN.

As Capitancias também atuam emitindo normas complementares às NORMAM's (Normas da Autoridade Marítima), por meio de Portarias. O propósito destas normas é atender peculiaridades regionais que não estão envolvidas na legislação nacional, sendo sua observância obrigatória e passível de punição em caso contrário. Conforme as situações regionais, o conteúdo dessas normas varia.

4 AÇÕES E SERVIÇOS PRESTADOS PELA CAPITANIA FLUVIAL DO PANTANAL.

Neste capítulo são apresentados, de forma mais abrangente, os resultados sobre as atividades desenvolvidas pela CFPN. Tais informações consideraram os objetivos geral e específicos estabelecidos para a pesquisa, bem como outras informações complementares não previstas no seu planejamento e que são importantes para esta pesquisa. As informações, a seguir, foram obtidas por meio de observações junto à organização e entrevistas realizadas com o Capitão dos Portos, comandante Gleidir, oficiais e praças da organização militar e levantadas em seus arquivos, com a devida autorização e cedência, dados de inspeções e vistorias e materiais já publicados.

4.1 Ações socioambientais

A respeito da responsabilidade socioambiental, Andrade e Amboni (2010) argumentam que os primeiros indícios sobre o tema, ocorreram na década de 1950 nos Estados Unidos, em seguida, em 1960 na Europa e por fim em 1970 no Brasil.

A CFPN se preocupa com a responsabilidade socioambiental e realiza diversas atividades voltadas à questão social e do meio ambiente, conforme demonstrado no decorrer da pesquisa. Dentre as ações da Capitania Fluvial, está a prevenção da poluição hídrica, como forma de incentivar a preservação do meio ambiente e a manutenção da limpeza da fronteira.

Além das atividades de manutenção da segurança das embarcações na fronteira Brasil/Bolívia a Capitania Fluvial do Pantanal realiza atividades e vistorias referente o tráfego de óleos e combustíveis, bem como assistência à comunidade da região fronteira em destaque.

A CFPN participa e/ou realiza atividades de proteção e preservação do meio ambiente buscando fortalecer a conscientização da comunidade local quanto a importância da preservação. No ano passado a CFPN realizou o dia do “Combate ao lixo no Mar”, juntamente com as abordagens nas ações de fiscalização do tráfego aquaviário na área do Porto Geral de Corumbá com o objetivo de chamar a atenção da sociedade para os cuidados com a preservação do meio ambiente, principalmente do Pantanal e do rio Paraguai. Foram distribuídos sacos biodegradáveis para as embarcações descartarem seu lixo em local apropriado (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 13: Combate ao lixo no rio Paraguai.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/291>

A Capitania também uniu-se a causa do evento internacional World Cleanup Day 2020 (WCUD 2020) – Mar Limpo é Vida, e realizou um mutirão de limpeza no trecho da prainha do Porto Geral, em Corumbá. Foram retiradas das águas e da faixa de areia, duas embarcações com aproximadamente uma tonelada de lixo. Ao todo 30 militares participaram da ação, que concomitantemente realizavam inspeção naval e distribuíam sacolas de lixo biodegradável aos navegantes. A Capitania Fluvial dos Portos adquiriu 900 unidades das sacolas produzidas com material biodegradável, recomendadas por ambientalistas, por levarem menos tempo para se decompor no ambiente (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Os militares reforçaram a importância do tema e destacaram a proteção ao meio ambiente, com limpeza da área portuária abrangendo o Porto Geral de Corumbá e Ladário, Marina do Gelson, Porto Limoeiro e Porto Murtinho (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 14: World Clean up Day 2020.



Fonte: <https://www.capitaldopantanal.com.br/geral/militares-da-marinha-retiram-1t-de-lixo-da-prainha-do-porto-geral/537993/>

Além disso, a Capitania corrobora com eventos esportivos que ocorrem na região fronteira, com o intuito de garantir a segurança nas águas da região de fronteira, a CFPN se faz presente em todos os eventos esportivos ocorridos na região. Outro exemplo dessa interação foi o apoio realizado no Festival Internacional de Pesca Esportiva de Corumbá (FIPEC), a Capitania coordenou o tráfego aquaviário, disponibilizando equipes de inspetores navais, antes e durante o evento. Foram verificados habilitação de condutores, documentação de embarcações, material de salvatagem (coletes e boias) e estado geral da embarcação por meio de quatro embarcações da Capitania e três equipes em terra na área do Porto Geral de Corumbá (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 15: CFPN participa do festival internacional de pesca esportiva de Corumbá-MS.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/388>

Outro evento que a Capitania apoiou foi o Circuito Stand Up Paddle que contou com a presença de 73 participantes e com o apoio da Federação Sul Mato-grossense de Stand up Paddle (FSMSUP). Durante a competição, a equipe da CFPN apoiou no controle e fluxo de embarcações no rio Paraguai (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 16: Apoio ao Circuito Stand Up Paddle.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/400>.

Em outra ocasião, a CFPN realizou a Regata de Canoinhas que acontece desde 1993, por iniciativa do Comando do 6º Distrito Naval, e tem por objetivo resgatar a história dos canoieiros que utilizavam a canoinha como seu meio de transporte e de sustento pela pesca. A disputa busca difundir a importância dos rios para a região e manter viva a tradição da construção artesanal da canoinha, desde a ocupação e a colonização do Pantanal (MARINHA DO BRASIL, 2023).

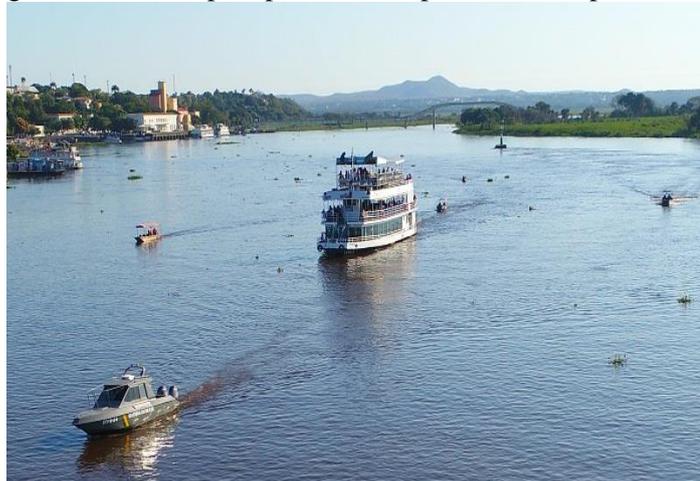
Figura 17: Regata de canoinhas.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/428>

Vale salientar que a questão cultural da região também recebe atenção por parte da CFPN. A Capitania apoiou a procissão fluvial em homenagem a São Pedro, padroeiro dos pescadores. A imagem de São Pedro foi levada por um barco de passeio, e as embarcações partiram da praia do Porto Geral de Corumbá-MS, acompanhadas de embarcações da CFPN. A presença da Marinha do Brasil no evento garantiu a segurança do tráfego aquaviário e a salvaguarda da vida humana (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 18: CFPN apóia procissão do padroeiro dos pescadores.



Fonte: <http://www.com6dn.mb/?q=node/8518>

Há também uma preocupação com a conservação dos rios e mares. “Neste sentido, a CFPN realizou palestra no Instituto Novo Olhar “Mar limpo é vida”, onde foi abordado sobre a importância do descarte correto do lixo, combate à poluição hídrica e conscientização dos conjuntos de métodos, procedimentos que visem a proteção a longo prazo das espécies, habitats e ecossistemas (MARINHA DO BRASIL, 2022). O lixo hídrico, principalmente o plástico, tem se tornado motivo de preocupação crescente, por representar uma ameaça de elevada gravidade aos ecossistemas e à biodiversidade dos rios e mares, criando riscos à saúde humana, prejudicando setores econômicos ligados a hidrografia e afetando a segurança do tráfego aquaviário (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 19: Capitania Fluvial do Pantanal promove palestra no Instituto Novo Olhar.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/339>.

No intuito de alcançar público cada vez maior, a Capitania realiza palestra, por vídeo conferência, sobre navegação, com o tema “Navegar sempre Alerta”, ao Grupo de Escoteiros do Mar (GEMar) Antenor Martins, de Dourados. A palestra tratou sobre a importância dos materiais de salvatagem e regras de manobra (MARINHA DO BRASIL, 2022). A ação visou destacar a importância da Marinha do Brasil nos rios, mares e oceanos, além de promover a mentalidade marítima e da segurança da navegação, a fim de evitar acidentes (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 20: CFPN promove palestra ao grupo de escoteiro do “Mar Antenor Martins”.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/339>.

Além de atividades de conscientização, fiscalização e capacitação, a CFPN também realiza resgate e salvamento na região de fronteira. Em conjunto com o Corpo de Bombeiros Militar a CFPN realizou o resgate de uma família de ribeirinhos, que ficou à deriva a bordo de uma embarcação miúda, a aproximadamente 15 quilômetros de Corumbá. A embarcação havia partido de uma fazenda localizada rio acima, no Tramo Norte da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP), com destino a cidade de Corumbá, após sofrer avarias no motor, a embarcação foi localizada e rebocada em direção ao Porto Geral (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 21: Resgate de família ribeirinha que ficou à deriva no rio Paraguai.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/374>

Outra atividade que a CFPN realiza é apoio no combate a incêndios às margens do rio Paraguai. No ano passado, após tomar conhecimento do sinistro nas proximidades do Parque Marina Gatass, a CFPN acionou duas equipes de militares cursados em combate a incêndio e, em apoio aos militares do Corpo de Bombeiros, se deslocou até o local para combater as chamas. A Capitania empregou duas de suas embarcações, que prestaram o primeiro combate ao fogo a partir do Canal do Tamengo. Uma equipe da Armada Boliviana também prestou apoio aos militares brasileiros que estavam combatendo as chamas (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 22: Combate a incêndio e apoio ao corpo de bombeiros.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/315>

4.2 Recuperação e manutenção de sinais náuticos

A sinalização náutica tem como função direcionar o movimento de embarcações, permitindo que o deslocamento transcorra de modo seguro, contribuindo, assim, com a segurança da navegação local.

É importante que os sinais náuticos passem por manutenções periódicas, pois são ferramentas que auxiliam na segurança da navegação. São por meio dos faróis, balizas e outros equipamentos que as bifurcações e a profundidade são informados aos navegantes. Logo, a má conservação desses equipamentos podem causar graves acidentes. Neste contexto, a manutenção da sinalização náutica de toda a área de jurisdição do Com6ºDN é de suma importância para a CFPN, uma vez que, auxilia na redução dos acidentes nesta área de fronteira. Desta forma, o Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6), Organização Militar subordinada ao Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN), realiza tais procedimentos de manutenção prestando apoio à CFPN em suas atividades ligadas às cartas náuticas, balizamentos dentre outros serviços, trabalhando em conjunto em prol de um resultado em comum, a segurança aquaviária na fronteira Brasil/Bolívia.

A Lancha Balizadora de Águas Interiores (LBAI) “Piracema” percorreu cerca de 1100 km, de Ladário-MS até a Foz do Rio Apa. Durante a missão, foram restabelecidas 15 balizas, reconstruídas 14 e efetuadas 52 manutenções nos sinais náuticos do tramo sul do rio Paraguai.

Figura 23 e 24: Sinal náutico em manutenção a bordo da LBAI.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/node/32962>.

Em outra ocasião, o Aviso Hidroceanográfico Fluvial Caravelas realizou um levantamento hidrográfico entre de Ladário-MS e Cáceres-MT, com a finalidade de gerar

elementos para a atualização cartográfica do tramo norte do rio Paraguai. O navio realizou também um levantamento hidrográfico entre de Ladário-MS e Porto Murtinho-MS, com a finalidade de gerar elementos para a atualização cartográfica do tramo sul do rio Paraguai (MARINHA DO BRASIL, 2021).

A análise dos resultados obtidos permitiu a identificação da extensão de bancos de areia, eventualmente alterado pelo curso natural do rio, e proporcionou o aprimoramento da sinalização náutica da região. Tais ações, diante dos impactos causados pelo baixo nível do rio, contribuíram para a garantia da segurança do tráfego aquaviário, no que se refere à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no trecho do rio Paraguai, sob a jurisdição do Comando do 6º Distrito Naval (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Figura 25: Aviso Hidroceanográfico Fluvial Caravelas realiza levantamento hidrográfico no rio Paraguai.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/chn-6/?q=node/248>

Figura 26: Aviso Hidroceanográfico Fluvial Caravelas realiza levantamento hidrográfico no rio Paraguai.



Fonte: <http://www.chn-6.mb/?q=content/aviso-hidroceanogr%C3%A1fico-fluvial-caravelas-realiza-levantamento-hidrogr%C3%A1fico-no-rio-3>

Com o propósito de contribuir para a segurança da navegação no rio Paraguai, o Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6) realizou inspeção nos sinais náuticos instalados ao longo do rio Paraguai, em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. A Lancha Balizadora de Águas Interiores (LBAI) “Piracema” percorreu, cerca de 617,6 km, no trecho compreendido entre, Ladário-MS e Cáceres-MT. Durante a missão foram realizadas as inspeções de 274 sinais náuticos (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 27: Inspeção e restabelecimento do balizamento do rio Paraguai-Lancha Piracema.



Fonte: <http://www.chn-6.mb/?q=content/centro-de-hidrografia-e-navega%C3%A7%C3%A3o-do-oeste-realiza-inspe%C3%A7%C3%A3o-e-restabelecimento-do-5>

4.3 Levantamento hidrográfico do Canal do Tamengo

O CHN-6 realizou levantamento hidrográfico, inspeção e manutenção da sinalização náutica no Canal do Tamengo, em águas compartilhadas com a Bolívia no trecho compreendido entre a Base Naval Tamengo e sua foz (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Essa missão teve como propósito cooperar com o “Servicio Nacional de Hidrografía Naval (Armada del Estado Plurinacional de Bolívia)”, realizando a atualização batimétrica e revitalização da sinalização náutica no território boliviano. Essas ações contribuem com o fomento da economia e segurança da navegação na região. Foram empregados três meios navais do CHN-6, a Lancha Balizadora de Águas Interiores “Lufada”, onde embarcaram 2

oficiais da Armada Boliviana para acompanhamento dos serviços, e as Lanchas Hidrográficas “Joaninha” e “Hotel” (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Figura 28: Lancha “Joaninha” realizando levantamento batimétrico.



Fonte: <http://www.chn-6.mb/?q=content/o-centro-de-hidrografia-e-navega%C3%A7%C3%A3o-do-oeste-em-parceria-com-armada-boliviana-realiza>

A realização da comissão Tamengo teve o intuito de estreitar os laços de cooperação com as Organizações Militares bolivianas na fronteira com o Comando do 6º Distrito Naval, facilitando as relações diplomáticas entre os dois países (MARINHA DO BRASIL, 2021).

4.4 Cursos oferecidos

O Ensino Profissional Marítimo da Capitania tem como objetivo o preparo de profissionais para ingresso na Marinha Mercante.

A Capitania Fluvial realiza, frequentemente, cursos práticos e teóricos, a fim de qualificar o aluno e fortalecer a mentalidade voltada para a segurança aquaviária e possibilitar acesso aos interessados.

A tabela 02 a seguir apresenta alguns cursos oferecidos pela Capitania Fluvial do Pantanal, afim de capacitar pessoas que trabalham embarcados ou necessitam se especializar ou até mesmo serem promovidos em suas categorias.

Tabela 2: Cursos oferecidos pela CFPN.

CURSOS	FORMAÇÃO
CFAQ-MFAC/MFAM	Destina-se ao preparo de profissionais para ingresso na Marinha Mercante, no 1º Grupo - Marítimos, nas categorias de Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC) e Marinheiro Auxiliar de Máquinas (MAM), para atuar no nível de habilitação 1.
CFAQ-MFC	Destina-se ao preparo de profissionais para ingresso na Marinha Mercante como Aquaviários do 2º Grupo - Fluviários, Seção de Convés, com inscrição na categoria Marinheiro Fluvial de Convés (MFC), no nível de equivalência 3.
CFAQ-POP1/MOP-I	Destina-se ao preparo de profissionais para ingresso na Marinha Mercante como Aquaviários do 3º Grupo - Pescadores, Seção de Convés e de Máquinas, com inscrição na categoria Pescador Profissional (POP1) e/ou Motorista de Pesca (MOP 1), no nível de habilitação 1.
CFAQ-MFM PSC	O Marinheiro Fluvial de Máquinas é um Aquaviário do 2º Grupo (Fluviários), com habilitação no nível 3. Suas funções na Navegação Interior são as seguintes: a) Chefe e Subchefe de Máquinas (CHM e SCM) em embarcações de até 500 KW. b) Subalterno de Quarto de Máquinas (SQM) em embarcações de qualquer KW. c) Serviço Gerais de Máquinas (SGM) em embarcações de qualquer KW.
ESEP	Destina-se a qualificar Aquaviários para conduzir embarcações empregadas no transporte de passageiros, sejam elas escolares, de turismo ou de travessia, empregadas na navegação interior e de apoio portuário, a fim de contribuir para a segurança da navegação, a salvaguardada vida humana e a prevenção da poluição hídrica.
APAQ-MFL	Curso de Adaptação para Aquaviários Módulo Específico para Fluviários - Seção Convés (CAAQ-MFL) - Destina-se à adaptação de profissionais técnicos para ingresso na Marinha Mercante como Aquaviários do 2º Grupo -Fluvial, Seção de Convés, com inscrição na categoria de Mestre Fluvial (MFL), no nível de habilitação 5.
ETSP	Por meio de aulas teóricas e práticas, o curso capacita funcionários públicos a tripularem ou conduzirem pequenas embarcações de até 8 metros de comprimento, empregadas na navegação interior a serviço de órgãos públicos (extra Marinha do Brasil), fortalecendo, assim, a segurança da navegação nos rios.
ECSP	Especial para Condução de Embarcações de Estado no Serviço Público (ECSP) - para conduzir embarcações empregadas na navegação interior a serviço de Órgãos Públicos (extra- MB)
EFBP	Curso Especial de familiarização em balsas transportadoras de petróleo e seus derivados e etanol. É destinado aos tripulantes de embarcações fluviais da marinha mercante que pertencem ao 2º grupo – fluviários, oficiais e subalternos.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da CFPN (2022).

A CFPN participou da solenidade de entrega de certificados do Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP), para alunos da Polícia Militar (PM), Polícia Militar Ambiental (PMA), Defesa Civil em Miranda-MS e da Prefeitura de Miranda (MARINHA DO BRASIL, 2022).

O curso teve como objetivo habilitar os alunos, na condução de pequenas embarcações de até 8m de comprimento, empregadas na navegação interior, a serviço de Órgãos Públicos. Propiciando conhecimentos teóricos e práticos que possibilitam ampliar a atuação no dia a dia das atividades desempenhadas em embarcações (MARINHA DO BRASIL, 2022).

A realização do curso contribuiu, ainda, para a segurança da navegação na hidrovia e para o incremento do apoio mútuo e interoperabilidade entre forças armadas e forças auxiliares, que possuem relevantes atribuições no tocante à segurança pública e salvaguarda da vida humana, nos rios do estado de Mato Grosso do Sul (MARINHA DO BRASIL, 2022).

“Interoperabilidade-capacidade das forças militares nacionais ou aliadas de operar efetivamente, de acordo com a estrutura de comando estabelecida, na execução de uma missão de natureza estratégica ou tática, de combate ou logística, em adestramento ou instrução” (BRASIL, 2021).

O Capitão dos Portos, frisou sobre a relevância das Operações Interagências que facilitam o cumprimento das tarefas de todos os órgãos presentes, de forma integrada e adaptada, a fim de garantir a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica, por parte de embarcações (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 29: CFPN realiza entrega de certificados do Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP).



Fonte: <http://www.cfpn.mb/?q=content/marinha-do-brasil-participa-da-solenidade-de-entrega-de-certificados-do-curso-especial-para>

Em outra ocasião, a CFPN realizou em Corumbá, junto a Delegacia de Polícia Federal, o Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP). O curso que tem a finalidade de capacitar o aluno para tripular embarcações, ou conduzir pequenas embarcações de Órgãos Públicos, empregadas na navegação interior, foi ministrado para a Polícia Federal, Exército Brasileiro, Polícia Civil, Polícia Militar, Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte - DNIT e Administração Hidroviária do Paraguai – AHIPAR, fortalecendo, assim, a segurança da navegação nos rios de Mato Grosso do Sul. Ao final, os envolvidos receberam um certificado de conclusão do curso expedido pela Marinha do Brasil, Autoridade Marítima Brasileira e Diretoria de Portos e Costas (CORREIO DE CORUMBÁ, 2022).

Figura 30: CFPN ministra curso especial para tripulação de embarcações de estado no serviço público.



Fonte: <http://www.correiodecorumba.com.br/index.php?s=noticia&id=22956>

A CFPN realizou a aula inaugural dos cursos de formação de aquaviários e marinheiro auxiliar fluvial de convés e máquinas (MAF/MMA), no Município de Corumbá. Os cursos tem como objetivo qualificar o aluno para que, durante um ano de embarque, consolide o conhecimento para exercer a função de Patrão de embarcações com AB até 10 e potência propulsora até 170 kW, empregadas na navegação interior, nos lagos, rios e apoio portuário fluvial (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Durante as aulas, os alunos tiveram a oportunidade de manobrar com o simulador de operação de rádio e radar da CFPN e simuladores de eletrotécnica e motores do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), como forma de otimizar a formação dos futuros aquaviários, possibilitando o preparo de profissionais melhores capacitados em face

aos avanços tecnológicos implementados a bordo das embarcações da região, no extremo oeste do Brasil (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Esta ação reforça o comprometimento da Marinha do Brasil, por meio da CFPN, na formação dos aquaviários pantaneiros, contribuindo para o incremento da Segurança da Navegação e para o fomento da mentalidade marítima e fluvial no estado de Mato Grosso do Sul (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 31: CFPN realiza aula inaugural do curso de formação de aquaviários.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/390>

Na cidade de Aparecida do Taboado a Capitania Fluvial realizou o curso especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público a militares da Polícia Militar Ambiental. Os militares participantes puderam aprimorar o conhecimento na área da condução de embarcações a fim de garantir uma navegabilidade com mais segurança. Além dos militares de Aparecida do Taboado, também participam do curso militares integrantes da PMA de outras cidades da região (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 32: CFPN promove curso para militares da Polícia Militar Ambiental (PMA) e realiza o Projeto Capitania Itinerante.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/324>.

A CFPN também realizou a aula inaugural dos cursos de formação de aquaviários, marinheiro fluvial auxiliar de convés e marinheiro fluvial auxiliar de máquinas, no Distrito de Albuquerque, em Corumbá. O curso tem como objetivo qualificar o aluno a conduzir pequenas embarcações empregadas na navegação interior, nos lagos, rios e apoio portuário fluvial (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 33: Aula inaugural do curso de aquaviários no Distrito de Albuquerque.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/378>.

A Capitania realizou junto a comunidade do Passo do Lontra, em Nhecolândia, Distrito de Corumbá-MS, a solenidade de entrega de certificados do Curso Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e Curso Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas. A cerimônia ocorreu no Passo do Lontra Parque Hotel e contou com a presença do Capitão dos Portos do Pantanal, que realizou a entrega das Carteiras de Inscrição e Registro (CIR) aos novos habilitados (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Além das aulas práticas, o curso aborda fundamentos gerais sobre embarcações, navegação, motores, comunicações, legislação, noções técnicas de sobrevivência, meteorologia e primeiros socorros. Segundo o Capitão dos Portos do Pantanal, a qualificação de aquaviários para conduzir embarcações empregadas no transporte de passageiros, sejam elas escolares, de turismo ou de travessia, empregadas na navegação interior e de apoio portuário, contribui para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 34: Aula inaugural do curso de aquaviários no Distrito de Albuquerque.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/com6dn/node/1997>

A Capitania Fluvial do Pantanal realizou o curso Especial de Familiarização em Balsas Transportadoras de Petróleo, seus Derivados e Etanol (EFBP), em Corumbá – MS. Este curso é destinado aos tripulantes de embarcações fluviais da Marinha Mercante que pertencem ao 2º Grupo – Fluviários, oficiais e subalternos, designados para exercerem funções relacionadas com a carga ou com os equipamentos de carga em balsas transportadoras de petróleo, seus derivados e etanol, conforme diretrizes estabelecidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) e divulgadas anualmente no Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM – Aquaviários). Foram qualificados 28 aquaviários que atuarão em empresas que lidam com os materiais inflamáveis, de acordo com os padrões de competência e habilidades básicas exigidas para o exercício das capacidades previstas nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Figura 35: CFPN realiza curso especial de familiarização em balsas.



Fonte: <http://cfpn.mb/?q=content/capitania-fluvial-do-pantanal-realiza-curso-especial-de-familiariza%C3%A7%C3%A3o-em-balsas>

O Ensino profissional Marítimo (EPM) é o responsável por cursos de formação de aquaviário e cuida também, do ensino portuário. No ensino aquaviário destacam-se os estágios e os cursos de aquaviário subalternos que podem ser de formação ou aperfeiçoamento, que junto com o tempo de embarque permite a ascensão na carreira. Já na área portuária são ministrados cursos para o aprimoramento técnico-profissional com ênfase na educação ambiental. Todos os cursos são ministrados de acordo com um Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM) elaborado anualmente.

Em novembro do ano passado, a Divisão do Ensino Profissional Marítimo (EPM) da CFPN passou por Auditoria da Certificadora Alemã BRTÜV e obteve um elevado padrão no resultado da auditoria, proporcionando a renovação do Certificado International Organization for Standardization (ISO) 9001- Sistemas de Gestão da Qualidade (MARINHA DO BRASIL, 2023).

Figura 36: Renovação do Certificado ISO 9001- Sistemas de Gestão da Qualidade.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/425>

Mensalmente, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) consolida os dados estatísticos, dos serviços e atividades realizadas pelas 64 Capitânicas/Delegacias/Agências, voltados para a Segurança do Tráfego Aquaviário (STA).

Dentre os diversos serviços realizados, citam-se: emissão de carteiras de habilitação de amador (CHA); inspeções navais, vistorias navais e perícias técnicas; inscrições de embarcações; serviços de mergulho; e autos de infração, apreensões e despachos de embarcações. A tabela a seguir demonstra o total de carteiras profissionais emitidas no ano de

2022 pelo Com6ºDN, por meio da Capitania Fluvial do Pantanal, em uma visão global em relação aos demais Distritos Navais:

Tabela 3: Total de carteiras de habilitação de amador emitidas no ano de 2022.

CATEGORIA/ComDN	1ºDN	2ºDN	3ºDN	4ºDN	5ºDN	6ºDN	7ºDN	8ºDN	9ºDN
VELEIRO-VLE	0	3	0	0	10	0	0	0	0
MOTONAUTA-MTA (1)	729	831	739	417	1.024	3	123	762	40
ARRAIS AMADOR-ARA	3.842	911	514	582	3.349	2.629	1.812	10.799	1.873
ARA E MTA	17.261	3.300	3.258	3.211	11.148	4.851	7.379	24.773	2.963
MESTRE AMADOR-MSA	661	102	99	68	347	29	40	678	80
MSA E MTA	845	142	166	108	446	20	121	972	102
CAPITÃO AMADOR-CPA	160	17	65	14	44	1	12	161	7
CPA E MTA	193	40	46	25	77	2	32	167	18
TOTAL COM DN	23.691	5.346	4.887	4.425	16.445	7.535	9.519	38.312	5.083
TOTAL	115.243								

Fonte: SISAMA/SISADM.

4.5 Ações de conscientização e palestras educativas

A CFPN realizou a operação “Navegue com Segurança” com ações de fiscalização do tráfego aquaviário, com 1.516 embarcações inspecionadas, 171 notificações emitidas, 76 atendimentos ao público, 29 processos de inscrições de embarcações, transferências de propriedade e de jurisdição, renovações de Arrais Amador e Carteira de Inscrição e Registro, além de distribuição de 1.400 panfletos na área do Porto Geral de Corumbá (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Figura 37: Operação Navegue com segurança.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/199>

Em outro momento foi realizada a primeira fase da campanha “Travessia Segura”. A Campanha de âmbito nacional tem foco nas embarcações de transporte de passageiros e turismo. A ação destina-se a conscientizar os condutores e usuários dessa atividade para a importância do cumprimento das regras de segurança da navegação (MARINHA DO BRASIL, 2023). A CFPN realiza palestras educativas, para tripulantes e passageiros de embarcações, visando o incremento da mentalidade de segurança, enfatizando a necessidade do cumprimento das normas de segurança da Autoridade Marítima.

Figura 38: CFPN Participa da II Operação Travessia Segura.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/218>

Figura 39: CFPN Participa da IV Operação Travessia Segura.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/285>

A Capitania Fluvial do Pantanal realizou palestras sobre segurança da navegação, na Escola Municipal Luiz Feitosa Rodrigues, para um público total de 111 alunos, do 5º ao 9º

ano. Na ocasião, foram transmitidos conhecimentos básicos e necessários para a realização de uma navegação segura. Ainda como parte do projeto, uma turma de 15 alunos visitou as instalações da capitania e conheceram a rotina do trabalho de uma Organização Militar da Segurança do Tráfego Aquaviário da Marinha do Brasil (MARINHA DO BRASIL, 2021).

Figura 40: Alunos recebem instruções práticas sobre o uso correto do colete salva-vidas.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/noticias/capitania-fluvial-do-pantanal-ministra-palestra-sobre-seguranca-da-navegacao-em-escola-de>

4.6 Fiscalizações realizadas pela CFPN na fronteira Brasil/Bolívia

Como oportunidade, a CFPN utiliza das Inspeções Navais, para informar sobre as normas de segurança da navegação e realiza palestras, capacitação aos pescadores e proprietários de embarcações com o intuito de divulgar o cumprimento das normas estabelecidas pela Autoridade Marítima e assim diminuir a incidência de acidentes nesta região de fronteira. Nos últimos cinco anos, 99% das inspeções navais, realizadas pela CFPN e sua Agência subordinada AgP. Murtinho, foram de forma inopinada, no período diurno, conforme especificado na tabela 04 a seguir:

Tabela 4: Inspeções Navais realizadas pela CFPN de 2016 a agosto de 2021.

Qtde de Inspeções Navais	CFPN	Notificações	AgP.Murtinho	Notificações	Total
2016	2934	262	697	27	3631
2017	2191	226	1090	135	3281
2018	2047	464	1923	95	3970
2019	2159	202	2802	68	4961
2020	1567	245	1338	18	2905
2021 até AGO	1659	113	493	6	2152

Fonte: Capitania Fluvial do Pantanal.

As tabelas 05 e 06 demonstram a quantidade de vistorias e perícias técnicas realizadas pelo Com6ºDN, por meio da CFPN, junto a embarcações nacionais e internacionais no ano de 2022. Uma visão global em relação aos demais DN:

Tabela 5: Vistorias e perícias em embarcações brasileiras no ano de 2022.

TIPO/ComDN		GVI								
		1ºDN	2ºDN	3ºDN	4ºDN	5ºDN	6ºDN	7ºDN	8ºDN	9ºDN
Vistoria em seco para obtenção do CSN (inicial e de renovação)	0	43	34	97	28	138	23	0	30	14
Vistoria flutuando para obtenção do CSN (inicial e de renovação)	0	126	125	366	203	532	162	31	403	246
Vistoria para emissão do Certificado de Borda - Livre	0	29	8	50	46	120	43	3	52	7
Vistoria para emissão de Laudo Pericial para confecção de CTS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Análise de planos para emissão de licenças	0	44	12	46	36	52	39	11	24	24
Vistoria de Condição para graneleiros	0	37	6	0	28	1	0	0	1	0
Vistoria de arqueação	0	44	9	24	18	25	11	3	27	19
TOTAL COMDN	0	323	194	583	359	868	278	48	537	310
TOTAL GERAL		3.500								

Fonte: SISAMA/SISADM

Tabela 6: Vistorias e perícias em embarcações estrangeiras no ano de 2022.

TIPO/ComDN	GEVI DPC	GVI								
		1ºDN	2ºDN	3ºDN	4ºDN	5ºDN	6ºDN	7ºDN	8ºDN	9ºDN
Perícia de Conformidade para Operação em AJB e emissão da AIT	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0
Perícia para emissão de Declaração de Conformidade para Plataforma	0	1.072	12	18	0	3	0	0	0	0
Perícia para emissão de CTS	0	23	0	0	0	1	0	0	0	0
Perícia para emissão de Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo	0	40	2	1	85	10	0	0	21	628
Perícia para Emissão de CTS	0	284	75	93	374	93	11	14	165	379
Vistoria de condição para carregamento de carga viva	0	0	0	0	29	6	0	0	2	0
TOTAL COMDN	0	1.787	103	149	560	119	11	14	219	1.008
TOTAL		3.970								

Fonte: SISAMA/SISADM

A tabela 07 demonstra de embarcações inscritas e regulares até 31 de dezembro de 2022, no âmbito de jurisdição do 6ºDN, demonstrando uma posição em relação aos demais DN:

Tabela 7: Total de embarcações existentes até 31 de dezembro de 2022, em operação e com inscrição válida.

ATIVIDADE-SERVIÇO/ComDN	1ºDN	2ºDN	3ºDN	4ºDN	5ºDN	6ºDN	7ºDN	8ºDN	9ºDN
DRAGAGEM	240	65	21	226	331	150	20	262	1.448
ESPORTE E RECREIO	94.437	23.601	20.405	14.463	82.122	47.481	55.679	254.421	19.371
LH	18	0	2	10	14	0	7	47	10
MONITORAMENTO AMBIENTAL	15	25	11	15	26	13	3	26	3
PERFURAÇÃO	89	7	3	5	8	0	0	7	0
PESCA	18.131	10.873	23.001	15.916	37.961	2.630	317	27.566	5.205
PESQUISA CIENTÍFICA	60	37	14	23	65	11	45	98	37
PESQUISA SÍSMICA	51	0	8	11	1	0	0	2	2
PRODUÇÃO	56	7	4	21	93	4	1	29	17
REBOQUE E EMPURRA	754	167	60	961	262	124	48	744	2.178
SERVIÇO PÚBLICO	358	73	331	613	422	244	121	1.050	782
TRANSPORTE DE CARGA	5.381	3.872	1.043	21.823	1.322	746	1.262	3.771	11.537
TRANSPORTE DE PASSAGEIRO	7.464	4.265	4.758	21.154	1.397	5.284	2.132	3.923	8.404
TOTAL COMDN	127.054	42.992	49.661	75.241	124.024	56.687	59.635	291.946	48.994
TOTAL GERAL	876.234								

Fonte: SISAMA/SISADM

Dentre as diversas atividades de fiscalização das embarcações que trafegam na fronteira Brasil/Bolívia, a CFPN realiza palestras referentes à segurança na navegação e proteção da vida buscando divulgar e enfatizar o uso de coletes salva-vidas, bem como os riscos do consumo de bebidas alcoólicas e a falta de documentos obrigatórios.

Figura 41: Inspeção com teste de bafômetro realizada pela CFPN.



Fonte: Capitania Fluvial do Pantanal.

Segundo o Capitão dos Portos, são realizadas constantes fiscalizações, fim de verificar documentações e materiais das embarcações, se estão de acordo com as normas de navegação. A figura a seguir mostra a fiscalização no Porto da Manga e Porto Morrinho, em Corumbá-MS e durante a abordagem foram realizadas 07 notificações e 01 apreensão (MARINHA DO BRASIL, 2023).

Figura 42: Fiscalização no Porto da Manga e Porto Morrinho.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/432>

Segundo relatos do Capitão dos Portos, a Capitania Fluvial enfrenta desafios na realização de suas inspeções no rio Paraguai, uma vez que há uma quantidade insuficiente de militares empregados nas vistorias e devido aos cortes orçamentários que a Marinha do Brasil vem enfrentando, houve diminuição na aquisição de combustível afetando diretamente na quantidade de inspeções realizadas na fronteira. Porém, mesmo com a redução do efetivo de militares e de recursos, a CFPN vem alcançando resultados positivos em suas abordagens além de possuir projetos em andamento.

4.7 Capitania Itinerante

A Capitania Itinerante tem como objetivo, levar parte dos serviços prestados pela CFPN tais como: inscrição de embarcação, transferência de propriedade, renovação de Carteira de Habilitação Armadores (CHA), revalidação de Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), entregas de Título de Inscrição de Embarcação (TIE), Título de Inscrição de Embarcação Miúda (TIEM) e Ação de Fiscalização do Tráfego Aquaviário (AFTA). Desta forma, a ação reforça o avanço do ensino profissional marítimo na região sul-mato-grossense, possibilitando o preparo técnico de profissionais e contribui para um incremento na segurança da navegação.

A CFPN realizou no município de Selvíria-MS o curso de marinheiro fluvial auxiliar de convés e máquinas. As aulas teóricas e práticas do curso foram ministradas na sede da empresa TILABRAS – Tilápias do Brasil onde foram habilitados 26 alunos a desempenhar funções em embarcações com Arqueação Bruta (AB) de 08 a 10 metros de comprimento. Geralmente, essas embarcações são empregadas na navegação interior, nos lagos, rios e apoio portuário fluvial (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 43: Capitania Itinerante Selvíria – MS.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/394>

O trabalho da Capitania Itinerante busca levar à localidades mais distantes, dentro de sua jurisdição, parte de seus serviços no intuito de facilitar acesso os aquaviários e amadores, a fim de regularizar seus documentos e de sua embarcação. Além de promover palestras em colônias de pescadores para conscientizar sobre a segurança na navegação, preservação da vida humana e prevenção da poluição hídrica.

4.8 Apoio a projetos, eventos e parcerias

A Capitania Fluvial do Pantanal recebeu a visita de cortesia do comandante da Capitania de Puerto Mayor "Quijarro", Capitão de Fragata Omar Checón. Na ocasião, foram abordados assuntos de interesse comum às suas competências relacionadas à segurança do tráfego aquaviário como acesso ao Canal do Tamengo, procedimentos de Inspeção Naval Nível 1, de "Port State Control", e cursos de habilitação ministrados pelas Capitánias. Cabe destacar que a visita foi de grande valia para melhorar a cooperação das ações entre as duas

organizações militares, assim como estreitar os laços de amizade entre a Marinha do Brasil e a Armada Boliviana (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 44: Capitania Fluvial do Pantanal recebe visita de cortesia do titular da Capitanía de Puerto Mayor “Quijarro”, Bolívia.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/379>.

Outra preocupação da CFPN está voltada às ações de abordagens realizadas durante as inspeções e patrulhamento, desta forma, os militares da CFPN, em parceria com academia Templários, receberam instrução de defesa pessoal. Foram trabalhadas possíveis situações reais decorrentes de abordagens das equipes de inspeção naval da capitania em embarcações que trafegam na Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP). O adestramento visa uma melhor qualificação dos militares em atribuições subsidiárias da MB na faixa de fronteira terrestre, em águas interiores, contra delitos transfronteiriços e ambientais, na realização de missões de patrulhamento. Durante a instrução, foram ministradas técnicas de defesa pessoal em casos de agressão, com ou sem uso de arma de fogo, tentativas de desarmamento, defesas contra ataques de arma branca, entre outros (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 45: Militares da CFPN participam de instrução de defesa pessoal em parceria com a academia Templários.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/380>.

A CFPN realizou uma reunião com o diretor adjunto da Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal (IAGRO), senhor Cristiano Moreira de Oliveira, onde foram tratados assuntos voltados à possibilidade da realização de operações conjuntas entre a Marinha do Brasil e a IAGRO. Neste sentido, foi iniciado o diálogo para a construção de um termo de cooperação que proporcionará que a Marinha do Brasil auxilie a IAGRO na fiscalização do transporte de carga viva em embarcações do tipo chata curral, a fim de coibir o abigeato, contrabando e descaminho de produtos de origem animal, além de auxiliar na defesa sanitária animal no estado do Mato Grosso do Sul (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 46: Reunião com representantes da Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal (IAGRO).



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/386>.

Em outra ocasião a CFPN recebeu a visita do secretário de desenvolvimento econômico, do diretor de indústria e comércio e fiscal ambiental, do município de Três Lagoas-MS. Na reunião, foram tratados os assuntos a respeito de obras às margens das águas jurisdicionais brasileiras, margem dos rios Verde, Sucuri e Paraná. O Capitão dos Portos abordou a necessidade do parecer da Autoridade Marítima (AM), sobre a questão de fiscalização na execução das obras e orientação dos procedimentos que devem ser adotados para o cumprimento das Normas da Diretoria de Portos e Costas (DPC) (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Além disso, foi abordada a possibilidade de cooperação mútua entre a Marinha do Brasil e o Município de Três Lagoas, com relação à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana nas hidrovias interiores e à prevenção ao impacto ambiental por parte de obras sobre às margens dos rios e embarcações (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 47: CFPN recebe visita do secretário de desenvolvimento econômico do município de Três Lagoas.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/327>

A Capitania Fluvial do Pantanal, recebeu a visita do Tecnólogo Naval Cláudio Padilha, representante do Grupo Centro Oeste, que apresentou o projeto logístico que objetiva reintegrar o estado do Mato Grosso à Hidrovia Paraguai-Paraná, por meio da retomada da navegação comercial no Tramo Norte da HPP e construção de um Terminal de Uso Privado (TUP) na cidade de Corumbá, TUP Paraíso. Durante o encontro, foram apresentados detalhes do projeto do Grupo Centro Oeste que visa implantar e operacionalizar um sistema de transporte fluvial para movimentação de grãos, fertilizantes, carga geral e carga em contêineres, oriundos ou destinados aos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul por meio da Hidrovia do rio Paraguai, utilizando os chamados comboios, de bandeira brasileira e aquaviários nacionais (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Segundo Cláudio Padilha, o projeto trará investimentos para a região e o esforço logístico fomentará a Marinha Mercante local, gerando emprego e renda para diversos aquaviários em um período estimado de até seis anos. O Capitão dos Portos pontuou a necessidade de investimentos desse porte e ressaltou o papel da Autoridade Marítima ante a construção às margens do rio e em relação à segurança da navegação na calha do rio Paraguai e demais rios sob a jurisdição do Com6ºDN (MARINHA DO BRASIL, 2022).

Figura 48: Visita do representante do Grupo Centro Oeste.



Fonte: <https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/347>

Banister e Berechman (2001, apud OLIVEIRA, 2013) destacam que apenas investimentos em transportes não são suficientes para impulsionar o desenvolvimento de uma região. São necessários investimentos adicionais em infraestrutura e ações complementares para alavancar o desenvolvimento pretendido, o que reforça as palavras do Capitão dos Portos, a respeito da necessidade de investimentos no setor da navegação aquaviária. Neste contexto, a Marinha do Brasil busca por ampliação e melhoria dos diques e possui um projeto de ampliação do acostamento do Cais do Complexo Naval, afim de atender o crescimento da frota utilizada nesta região de fronteira, uma vez que o Cais existente não atende a quantidade de embarcações utilizadas nas fiscalizações e manutenção da segurança da fronteira Oeste do Brasil. Após a conclusão do projeto, cujo investimento estimado é de 23 milhões de reais, as atividades ligadas a inspeções navais e o atendimento das necessidades de embarcações extra marinha apresentarão melhorias consideráveis.

Figura 49: Cais do Com6°DN.

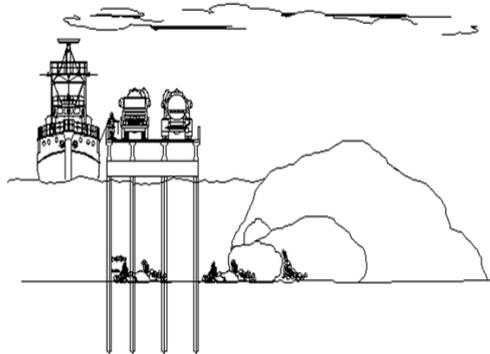


Fonte: Base Fluvial de Ladário.

Figura 50: Projeto de ampliação e melhoria do Cais.



Figura 51: Projeto de ampliação e melhoria do Cais.



Fonte: Base Fluvial de Ladário.

Todos os processos, hora em planejamento, proporcionarão elevado desenvolvimento para atividade fluvial, beneficiando todos os segmentos ligados à atividade em questão, ampliando a competitividade internacional e possibilitando a integração econômica dos países da América do Sul, bem como trazendo benefícios para os estados brasileiros ora situados às margens da Hidrovia Paraguai-Paraná.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O foco do trabalho incidiu, mais especificamente, sobre as ações da Capitania Fluvial do Pantanal, na manutenção da segurança do transporte aquaviário na fronteira Brasil/Bolívia bem como os esforços realizados e os desafios enfrentados na realização de sua missão.

O problema de pesquisa se concentra em conhecer as ações da Marinha do Brasil, por meio da Capitania Fluvial do Pantanal, no que tange a segurança da navegação aquaviária na fronteira Brasil/Bolívia.

O objetivo geral deste trabalho foi levantar as capacidades e limitações da Capitania Fluvial do Pantanal no desenvolvimento de suas atividades de fiscalização e controle fluvial da zona de fronteira entre Corumbá e Ladário e Puerto Quijarro (Bolívia). E os objetivos específicos foi demonstrar o processo histórico do transporte aquaviário na área de fronteira Brasil/Bolívia, a estruturação da Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN), identificar as rotinas, atividades e ações realizadas pela CFPN e propor ações, consideradas adequadas, à Capitania Fluvial e outras instituições de fiscalização.

Foram levantados, o ambiente interno, limitações, bem como possibilidades atenuadoras ou que exploram o preparo e o emprego da Marinha na fronteira molhada, enfatizando a navegação fluvial. Além de detalharmos os fatores sociais, ambientais e também os aspectos relacionados aos níveis estratégico e operacional da Organização Militar em estudo.

Para esta pesquisa utilizou-se a abordagem qualitativa, por meio de pesquisa bibliográfica, observação, visitas e acesso a documentos da CFPN, devidamente autorizados, bem como realização de entrevistas não estruturadas junto ao Capitão dos Portos, Comandante Gleidir e militares do setor de navegação, fiscalização e de ensino profissional marítimo. Também foram realizadas pesquisas em artigos, livros, sites, publicações e documentos da internet que apresentaram contribuições teóricas relevantes sobre transporte, segurança e fiscalização fluvial na fronteira Brasil/Bolívia.

A proteção da navegação no rio Paraguai é fundamental para a soberania nacional, e devido a grande movimentação de pessoas e mercadorias na fronteira Brasil/Bolívia, faz dessa fronteira um importante corredor comercial demandando por cuidados relacionados à vigilância e proteção fronteiriça. Desta forma, o quesito segurança na navegação é de suma importância. E a Capitania busca realizar ações de presença, afim de inibir ações irregulares no que tange a navegação em águas jurisdicionais brasileiras.

A capitania utiliza recursos tecnológicos integrados – como sistemas de vigilância e monitoramento, tecnologia da informação, com o objetivo de ampliar a capacidade de monitoramento, melhorar a mobilidade e a presença de efetivos na faixa de fronteira, assim como contribuir para a integração entre os órgãos governamentais brasileiros, e também a integração com os países vizinhos. Porém, não há uma norma que obrigue a instalação do sistema nos navios de bandeira nacional e internacional, o que acaba dificultando o monitoramento, sendo este um ponto passível de melhoria, a título de vigilância e controle.

Outro problema enfrentado é a redução de recursos humanos, sem a respectiva reposição, assim como a impossibilidade de contratação direta de pessoal, afim de reduzir as despesas públicas. Neste sentido, há um acúmulo de funções, gerando sobrecargas nas atividades que dependem de pessoal com maior capacitação e a redução das atividades operativas e administrativas.

Devido à indisponibilidade de recursos para pagamento de transportes, diárias, matrículas, intercâmbios para realização de cursos, adestramento e treinamentos oferecidos pelas iniciativas privadas e estabelecimentos de ensino da Marinha acabam por afetar a capacitação de militares na realização de atividades técnicas. Devido tal indisponibilidade a CFPN busca oferecer capacitações online à seus militares, como forma de minimizar os impactos causados pela falta de recursos financeiros. Outro impacto causado pelos cortes orçamentários é a dificuldade na aquisição de combustível afetando diretamente na frequência de patrulhas, inspeções e controle fluvial da fronteira.

Outro desafio apresentado, porém sob influência do ambiente externo, é a diminuição do volume das águas do rio Paraguai, em épocas de seca, acarretando em restrições da navegação e conseqüentemente a limitação quanto ao tamanho de embarcações e a diminuição das vistorias em longas distâncias.

Mesmo com os desafios enfrentados a CFPN realiza constantes leituras do ambiente interno e externo, a fim de fortalecer suas estratégias de segurança na fronteira. Uma vez que, grande é faixa de fronteira na área de jurisdição, para defesa, controle e fiscalização e muitas são as atividades sob a responsabilidade da Capitania.

Ao término do estudo pode-se constatar que os objetivos propostos foram alcançados.

Espera-se que a sua leitura traga contribuições e desperte interesses para a realização de outras pesquisas sobre o tema.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Gilberto Luiz. **A trajetória histórica do grande comerciante dos portos de Corumbá (1857-1929)**. In: CORRÊA, V. B. Casario do Porto de Corumbá. Centro Gráfico do Senado Federal. Brasília. 1985.

ANDRADE, Rui Otávio Bernardes de; AMBONI, Nério. **Estratégias de gestão: processos e funções do administrador**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste (um estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional)**, SP. Melhoramentos, s/d.

BARROS, Aidil Jesus da Silveira; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos de metodologia científica**. 3.ed. Editora Pearson Prentice Hall. São Paulo, 2007.

BORBA, Vanderlei. **Fronteiras e faixa de fronteira: expansionismo, limites e defesa**. Rio Grande, v. 4, p. 59-78, 2º semestre de 2013.

BRASIL. Ministério da Defesa. MD51-M-04: **Doutrina Militar de Defesa**. 2.ed. Brasília, DF, 2007.

BRASIL. **Portaria nº213, de 19 de julho de 2016**. Brasília, 2016. Disponível em:<https://www.in.gov.br/materia//asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/21772550/d01-2016-07-20-portaria-n-213-de-19-de-julho-de-2016-21772471> Acesso em: 15 jan.2021.

BRASIL. **Decreto Nº 85.064, de 26 de agosto de 1980. Regulamenta a Lei nº 6.634, de 2 de maio de 1979, que dispõe sobre a Faixa de Fronteira**. Brasília, 1980. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d85064.htm> Acesso em: 15 jan.2021.

BRASIL. **Lei nº6.634, de 2 de maio de 1979**. Brasília, 1979. Disponível em:<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6634.htm>. Acesso em 05 ago.2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa. Política Nacional de Defesa.** Brasília, DF: MD, 2021. Versão sob apreciação do Congresso Nacional (Lei Complementar 97/1999, art. 9º, § 3º) Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional.** Brasília, DF: MD, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2021.

CARDIFF UNIVERSITY. **Safety and Shipping 1912-2012: From Titanic to Costa Concordia.** Cardiff: Cardiff University, 2012.

CAMPESTRINI, Hildebrando. **História de Mato Grosso do Sul.** Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul. 2002.

CHANDLER, Alfred D. **Strategy and structure – chapters in the history of American industrial enterprise.** Cambridge: MIT Press, 1962.

CORRÊA, Lúcia Salsa. **Corumbá: um núcleo na fronteira de Mato Grosso (1870-1920).** Dissertação de Mestrado. FFLCH/USP. São Paulo. 1980.

_____. **Corumbá: O comércio e o casario do porto (1870-1920).** In: Casario do Porto de Corumbá. Campo Grande. Fundação de Cultura de MS. Brasília: Gráfica do Senado. 1985.

CORRÊA, Valmir Batista. **História e Violência Cotidiana de Um “Povo Armado”.** Projeto História, São Paulo, n.39, pp. 57-73, jul/dez. 2009.

CORREIO DE CORUMBA. **Capitania Fluvial do Pantanal ministra curso especial para tripulação de embarcações de estado no serviço público.** Disponível em: <<http://www.correiodecorumba.com.br/index.php?s=noticia&id=22956>>. Acesso em: 05 jul. 2022.

CORUMBÁ. Prefeitura Municipal. **História.** Corumbá, MS: PM, 2021. Disponível em: <<https://www.corumba.ms.gov.br/minha-corumba/historia/>>. Acesso em: 28 mai. 2021.

CORUMBÁ. Prefeitura Municipal. **Dados econômicos**. Corumbá, MS: PM, 2021. Disponível em: <<https://www.corumba.ms.gov.br/minha-corumba/dados-economicos/>>. Acesso em: 29 mai. 2021.

CORUMBÁ. Prefeitura Municipal. **Dados geográficos**. Corumbá, MS: PM, 2021. Disponível em: <<https://www.corumba.ms.gov.br/minha-corumba/dados-geograficos/>>. Acesso em: 31 mai. 2021.

CORUMBÁ. Prefeitura Municipal. **História de Corumbá**. Disponível em: <<https://www.corumba.ms.gov.br/minha-corumba/historia>>. Acesso em: 11 jul. 2022.

COSTA, Luiz Sérgio Silveira. **As hidrovias interiores no Brasil**. Rio de Janeiro. RJ. Serviço de Documentação da Marinha. 1998.

COSTA, Edgar Aparecido da. **Ordenamento territorial em áreas de fronteira**. In: COSTA, E.A; OLIVEIRA, M.A.M. Seminário de estudos fronteiriços. Campo Grande: Editora UFMS, 2009. p. 61-78.

COSTA, Edgar Aparecido da. **Os bolivianos em Corumbá-MS: construção cultural multitemporal e multidimensional na fronteira**. *Cadernos de estudos culturais*, v.4, n.7,2012. p.17-33.

_____. Mobilidade e fronteira: as territorialidades dos jovens de Corumbá, Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, v.2, n.9, p. 65-86, 2013.

COUTO, José Antônio Cunha. **Fronteiras: de onde viemos e para onde poderemos estar querendo ir**. In: OLIVEIRA, Eliézer Rizzo (Org.). Segurança e defesa nacional – da competição à cooperação regional. São Paulo: Fundamento Memorial da América Latina, 2007. p.205-216.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (Brasil). **Hidrovia do Paraguai**. Brasília, DF: DNIT, 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/hidrovia-do-paraguai>>. Acesso em: 31 mai. 2021.

ESSELIN, Paulo Marcos. **A Gênese de Corumbá. Confluências das Frentes Espanhol e Portuguesa em Mato Grosso, 1536-1778.** Campo Grande: Editora UFMS, 2000.

FIFER, Valerie. **Bolivia's boundary with Brazil: a century of evolution.** The Geographical Review, Vol. 132 (3), pag. 360-372, 1966.

FIGUEIREDO, Neize de Paula.; COSTA, E. A. da; PAULA; B. L. de. **Os elementos do espaço turístico da fronteira Brasil-Bolívia.** RA'E GA, Curitiba, v.21, p.105-138, dez, 2011.

GALEANO, Roberto Domingues. **Transportes de commodities do agronegócio e de minerais na fronteira Brasil-Bolívia: um estudo sobre a estrutura portuária de Corumbá, Ladário e Puerto Quijarro.** Dissertação (Mestrado em agronegócio) – Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Brasil / Mato Grosso /Cidades/ História.** 2015. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/historico>>. Acesso em: 2 jun.2022.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA - INE. Notas de prensa 2017. JUN 2017. Disponível em: <https://www.ine.gob.bo/index.php/prensa/notas-de-prensa/item/569-puerto-quijarro-cuenta-con-aproximadamente-19-000-habitantes-a-2017>. Acesso em: 17 ago. 2022.

KEEDI, Samir; MENDONÇA, Paula Cris Cardoso. **Transportes e seguros no comércio exterior.** 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LAWRENCE, Paul R. & LORSCH, Jay W. **Organization and environment. Managing differentiation and integration.** Boston: Harvard University Press, 1967. Versión castellana: Organización y ambiente. Barcelona: Labor, 1976.

LEBRE, Eduardo Antônio Temponi. **Direito Internacional do Trabalho e a Organização Internacional do Trabalho: Um Debate Atual.** A atuação da OIT e da OMI para a proteção da vida e da saúde do empregado marítimo. São Paulo: Atlas S.A, 2015. 280 p.

MACHADO Lia Osório. **Limites, Fronteiras e Redes.** in: T. M. Strohaecker, A. Damiani, N. O. Schaffer, N. Bauth, V.S.Dutra (org.). *Fronteiras e Espaço Global*, AGB-Porto Alegre, Porto Alegre, 1998, p.41-49.

_____. **Estado, territorialidade, redes. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana.** In Silveira, M. L. et al. **Continente em Chamas** . Globalização e território na América Latina. Ed. Civilização Brasileira. RJ. 2005.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados.** 7. ed-4.reimpr. São Paulo: Atlas, 2011.

MARINHA DO BRASIL. **Histórico.** Comando do 6° Distrito Naval. 2021. Disponível em:<<https://www.marinha.mil.br/com6dn/Historico>>Acesso em: 20 jan. 2021.

MARINHA DO BRASIL. **Comando do 6° Distrito Naval.** 2021. Disponível em:<<https://www.marinha.mil.br/sspm/?q=noticias/voc%C3%AA-sabe-o-que-%C3%A9-um-distrito-naval-dn>> Acesso em: 20 fev. 2021.

MARINHA DO BRASIL. **Missão.** Capitania Fluvial do Pantanal 2021. Disponível em:<<https://www.marinha.mil.br/cfpn/node/1> >. Acesso em: 15 fev. 2021.

MARINHA DO BRASIL. **Acervo Arquivístico da Marinha do Brasil.** Comando do Sexto Distrito Naval.2021.Disponível em:<<http://www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br/index.php/comando-do-sexto-distrito-naval>> Acesso em 16 de ago.2021.

MATTAR, Fauze Najib. **Pesquisas de Marketing: edição compacta.** 4.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

MAXIMIANO, Antônio César Amaru. **Fundamentos da administração.** São Paulo: Atlas, 2004.

_____. **Teoria Geral da Administração: da revolução urbana à revolução digital.** 6.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

MATTOS, Carlos de Meira. **Fundamentos Científicos da Geopolítica e sua relação coma teoria de fronteiras.** A Defesa Nacional, Outubro-Dezembro. 1990. p.30-37.

MELLO, Saulo Álvares de. **Arsenal de Marinha de Ladário e as Formas de Utilização de Mão-de-Obra**. Dissertação de Mestrado. 2009.

MIGUENS, Altineu Pires. **Navegação: A Ciência e a Arte. Volume I – Navegação Costeira, Estimada e em Águas Restritas**. Niterói, 2000. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/176925/346937.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 11 de jul. 2022.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Livro Branco de Defesa Nacional– Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília: MD, 2012b. 155 p. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>> Acesso em: 08 de ago.2022.

OLIC, Nelson Bacic. **Bolívia, um país (quase) sem saídas**. Revista Pangea, out. 2003. Disponível em: <<https://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/553/1/Higor%20Brigola.pdf>> Acesso em: 18 jan.2021.

OLIVEIRA, Djalma Pinho Rebouças de. **Sistemas, organização e métodos: uma abordagem gerencial**. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

_____. **Planejamento estratégico: conceitos, metodologia e práticas**. 24.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

OLIVEIRA, Vitor Wagner neto de. **Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do rio Paraguai (1917-1926)**. Campo Grande, MS. Ed. UFMS, 2005.p. 204.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de. **A lógica espacial do território fronteiriço: os casos das aglomerações de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero e Ladário-Corumbá- Puerto Quijarro Puerto Suárez**. In: Mato Grosso do Sul sem fronteiras: características e interações territoriais: Bolívia, Brasil, Paraguai. Campo Grande: Sebrae, 2010. cap. 3, p.241-255.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado, ESSELIN, Paulo Marcos. **Localizando as condições pretéritas e as relações correntes na complexa fronteira Brasil-Bolívia**. Geo Sul, Florianópolis, v. 30, n. 60, jul./dez. 2015. Disponível em: <<file:///C:/Users/User/Downloads/3479-Texto%20do%20Artigo-17493-1-10-20180514.pdf>> Acesso em: 24 set. 2021.

OLIVEIRA, Claudio Luiz de. **A Força Expedicionária do Mato Grosso na Guerra da Tríplice Aliança**. Revista do Exército Brasileiro, Rio de Janeiro, V. 153, p. 29-49, 3º quadrimestre de 2017.

PADOVEZI, Carlos Daher. **Conceito de embarcações adaptadas à via aplicada à navegação fluvial no Brasil**. 215 p. Tese (Doutorado) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimos. **As curvas do trem e os meandros do poder. O nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Dissertação de Mestrado. UNESP. 1992.

REIS, Linda Gonçalves. **Produção de monografia da teoria à prática: o método de educar pela pesquisa (MEP)**. 3. Ed. Brasília: Senac-DF, 2010.

RIBEIRO, Mozart. **A Importância da Presença da Marinha do Brasil no Pantanal**. Revista Marítima Brasileira, v. 138, n. 04/06, 2018.

RIO, Gisela Aquino Pires do; DRUMMOND, Helena Ribeiro. **Água e espaços transfronteiriços na América do Sul: questões a partir do território**. Sustentabilidade em Debate, Brasília, v. 4, n. 1, p. 209-230, jan./jun. 2013.

ROCHA, Eunice Ajala. **A festa de São João em Corumbá**. São Paulo. SP. 1997. Ed. Editora Ação.

RODRIGUE, Jean-paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. **The Geography of Transport Systems**. 3. ed. New York: Routledge, 2013. 415 p.

SAMARA, Beatriz Santos; BARROS, José Carlos de. **Pesquisa de marketing: Conceitos e metodologia**. 4.ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23.ed.rev.e atual. São Paulo: Cortez, 2007.

Silva, Luis Paulo B. “**A geografia das cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia): Interações espaciais na zona de fronteira Brasil – Bolívia**”, dissertación de ma-estría, Rio de Janeiro, UFRJ. 2012.

SOUZA, Lécio Gomes de. **História de Corumbá.**|S.l.:sn:198-|

Souza, Lécio Gomes de. **Bacia do Paraguai: Geografia e História.** Brasília, Dep. de Documentação e Divulgação, 1978.

STEIMAN, Rebeca. **A geografia das cidades de fronteira: um estudo de caso de Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia).** Dissertação (Mestrado em Geografia)-Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002.

VERGARA, Sylvia. Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração.** São Paulo: Atlas, 2004.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte Internacional de Cargas.** São Paulo: Aduaneiras, 2001.

Zugaib, Eliana. **A hidrovia Paraguai-Paraná.** – Brasília : Funag, 2006.