



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

10/03/2020 - 05ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Havendo número regimental, declaro aberta a 5ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Conforme informamos semana passada, recebemos do Banco da Amazônia ofício endereçado à Presidência desta Casa Legislativa tratando do repasse de recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO) e também a falha redacional no art. 9º, §2º, da Lei 7.827/89, que instituiu a competência de aprovar as operações de crédito das instituições operadoras ao Condel (Conselho Deliberativo da Sudam). Com o intuito de alterar a falha redacional, o Banco da Amazônia espera alteração no art. 9º, §2º, da Lei 7.827/89.

De acordo com a Instrução Normativa nº 12, de 2019, o prazo de 15 dias para manifestação dos membros da Comissão ainda está aberto. Em caso de manifestação, o documento será encaminhado ao Plenário para autuação.

A pedido deste Senador, nos termos do art. 89, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, foi aprovada anteriormente audiência para debater os meios e a efetividade da fiscalização de embarcações no Amapá, conforme o Requerimento nº 4, de 2020, da Comissão de Desenvolvimento Regional.

Dessa forma, fica dispensada a realização de reunião conjunta com a Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor pela urgência do debate, que se faz oportuno na presente data. Além disso, fica comunicada que este autor do requerimento concorda com a substituição do convidado indicado, o Comandante da Marinha do Brasil, por um representante desta Força Armada, responsável pela fiscalização de embarcações.

Aproveitamos para informar a agenda da Comissão no dia 18 de março, data na qual realizamos audiência pública com o Ministro de Estado da Cidadania, a fim de prestar informações sobre a fila de brasileiros que esperam pelo Bolsa Família, bem como debater a urgente necessidade de restauração desse benefício e o impacto do atraso no aumento das desigualdades e impacto econômico nos pequenos e médios Municípios.

Comunicamos também a realização da 2ª e 3ª Reuniões do Ciclo de Debate sobre Economia Solidária, promovido pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, fruto do Requerimento nº 50, de 2019, de autoria de S. Exa. o Senador Jaques Wagner, na cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, no dia 6 de abril, e na cidade de Aracaju, Sergipe, no dia 24 de abril.

Esta audiência tem a finalidade de debater sobre os meios e a efetividade da fiscalização de embarcações no Amapá, em atendimento ao Requerimento nº 4/2020 - CDR, de autoria deste Senador.

Esclareço que adotaremos os seguintes procedimentos: o expositor terá até 20 minutos para fazer a sua exposição; em seguida, abriremos a fase de interpelação pelas Sras. Senadoras e pelos Srs. Senadores inscritos dentro dos assuntos tratados, dispondo cada um de cinco minutos, assegurado igual prazo para resposta, após o que poderá ser contraditado pelo prazo máximo de dois minutos, concedendo-se o mesmo tempo para tréplica. A palavra aos Senadores e às Senadoras será concedida na ordem de inscrição, intercalando-se oradores de cada partido.

Antes de conceder a palavra ao convidado, informo que as participações dos cidadãos em nossa audiência serão recebidas nos seguintes canais: Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* da Comissão, e pelo Alô Senado, 0800-612211.

Diante disso, convido para integrar a Mesa deste debate o Comandante Manoel Oliveira Pinho, Capitão dos Portos da Amazônia Oriental, e o Comandante Carlos Augusto de Souza Junior, Capitão dos Portos do Amapá. (*Pausa.*)

Concedo, então, a palavra ao Comandante Carlos Augusto para fazer a sua exposição.

V. Sa. tem o tempo de até 20 minutos, obviamente com toda condescendência que for necessária por parte desta Mesa para prestar a esta Comissão as informações que são objeto do requerimento.

Comandante Carlos, fique à vontade.

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Bom dia!

Agradeço, Senador, a oportunidade que está dando à Marinha do Brasil para que a gente possa colocar aqui as ações da Marinha do Brasil em relação a esse trágico acidente.

O local da cena de ação é muito distante. Por ter estado lá no local, vou passar boas informações para o senhor que, tenho certeza, vão esclarecer muitas coisas.

Esse é o naufrágio da embarcação Anna Karolline III, que aconteceu no sábado, dia 29. Nós recebemos a informação por volta das 6h30 e desencadeamos uma série de ações que eu vou explicitar aqui.

Inicialmente, para ilustrar, esse aqui: nós, Capitania dos Portos do Amapá, estamos subordinados ao 4º Distrito Naval, que engloba os Estados do Amapá, do Pará, do Piauí e do Maranhão. Estamos exatamente aqui na fronteira norte do nosso País.

É uma área extensa: 23% de todo território nacional; 900 milhas de litoral. É um desafio diário da Marinha, e estamos diariamente fazendo inspeção naval nessa área para garantir a segurança da navegação.

Para o senhor ter ideia, em relação à malha aquaviária, da quantidade de rios que nós temos nesta área amazônica. Aí a pergunta que se faz é: a Amazônia realmente é verde ou azul? Nós temos 22 mil quilômetros de rios, sem contar os paranás, as lagoas, os furos. São as estradas da Amazônia. Todos utilizam os barcos para ir e vir.

Aqui, os principais rios que nós temos: Rio Amazonas, Rio Xingu, Jari; na parte ali do Pará: Trombetas e Tapajós.

Embarcação Anna Karolline: embarcação inscrita na autoridade marítima para transporte de passageiros e transporte de carga; é uma embarcação grande, de ferro, certificada, com capacidade para 242 pessoas e capacidade de carga, de acordo com a certificadora, de 95 toneladas, com 89 de carga seca e seis toneladas de carga frigorífica.

Ela saiu do Amapá, do Porto de Santana, em direção ao Porto de Santarém, no Pará.

Esta é a embarcação sinistrada.

Imediatamente, quando a gente soube do acidente, nas primeiras horas do sábado, a gente recebeu uma ligação do Sr. Nilton dizendo que uma embarcação havia afundado na boca do Rio Jari. Para vocês terem uma ideia, são 70 milhas náuticas, 130 quilômetros, aproximadamente, uma hora de helicóptero ou 12 horas de embarcação para a gente chegar lá.

A Capitania dos Portos do Amapá, como todas as capitánias, tem uma equipe de busca de salvamento de prontidão. Essa equipe foi acionada, ela fica a bordo, a embarcação pronta. E a gente tentou fazer a ligação com o Sr. Nilton, porque a ligação caiu. Depois de 30 minutos, mais ou menos, a gente conseguiu confirmar a informação, e eu desencadeei todas as ações. A tripulação já estava a bordo...

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para interpelar.) - Que horas?

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Às 6h56.

Imediatamente eu liguei para os Bombeiros, que não sabiam ainda. Disponibilizei vagas na embarcação que a gente tem, que é grande, e os Bombeiros colocaram quatro mergulhadores de imediato. Nós desatracamos a embarcação com a equipe de busca e salvamento, a primeira equipe para dar suporte. E, à medida que as notícias iam chegando... Lá não pega celular, para fazer comunicação é difícil, tem de ser via rádio em alguns momentos específicos.

Hoje, o acidente foi tomando uma dimensão maior. Hoje a Marinha do Brasil tem quatro navios grandes - o Bracuí, Xingu, Tocantins e o Marco Zero -, quatro lanchas menores, além de dois helicópteros, os dois fazendo busca e salvamento, um configurado para transporte de pessoas e o outro configurado para o transporte de urnas, porque ninguém tinha essa logística. São urnas grandes e o helicóptero do Governo do Estado é pequeno. Então, a Marinha hoje tem quatro embarcações grandes, quatro pequenas, dois helicópteros, 110 homens no local da cena de ação. Eu estive lá no final de semana inteiro, vim aqui para dar essa explicação. E tenho 70 militares na Capitania dos Portos.

A logística é muito grande para esse evento. A logística é fundamental, e estamos vencendo esse desafio, em que pese a distância. A Marinha está transportando as urnas, e conseguimos colocar os navios lá, que têm autonomia para dar suporte às pessoas que estão trabalhando efetivamente na cena de ação. Então, são dez meios e 170 militares envolvidos nesse acidente: 110 diretamente envolvidos na cena de ação e 77 na parte de logística, com o apoio do Comando do 4º Distrito Naval.

Esses são os dois helicópteros Super Cougar. Ali em cima nós fazendo a parte de busca e aqui o transporte das urnas. As urnas são retiradas do local da cena de ação e levadas de barco por duas horas para Gurupá. O helicóptero vai para Gurupá e traz as urnas, quatro por vez, porque as urnas são grandes, são zincadas, e é preciso todo um preparo. Então, são esses os dois helicópteros.

Essa foto primeira foi no sábado, e essa foi no domingo.

Eu vou passar os meios que estão lá: o navio patrulha Bracuí, os avisos Xingu e Tocantins são navios específicos para isso. A gente instalou no Tocantins um sensor multifeixe para que a gente possa saber como está lá embaixo. E estamos instalando um *side scan* no Xingu, justamente para, quando começar o serviço de reflutuação, a gente tenha, além do plano que já foi apresentado - eu vou chegar lá - a visão do fundo da embarcação, para garantir a segurança da faina. O serviço é de grande monta, de grandes pesos, e pode acontecer um acidente grave se não for feito com muito planejamento. E o Aviso Balizador Marco Zero, onde estão os bombeiros que a gente está alojando. Nesse navio aqui também tem cinco bombeiros. Lá existem 22 mergulhadores no local da cena de ação.

Aqui são as lanchas menores, porque os navios grandes conseguem fazer uma varredura na margem e quadrados de buscas com raios de ação, mas nos lugares mais rasos a gente desce a lancha, porque a gente também encontrou corpo nas proximidades da margem. Para vocês terem uma ideia, nós recebemos uma denúncia de que havia um corpo a 25 milhas de distância, a 40km do local, e também ninguém tinha logística para pegar. Eu determinei que um navio grande fosse lá, e nós achamos. Foi o irmão daquela senhora que nos encontrou na outra audiência. Quarenta quilômetros de distância! Imaginem a cena de ação como é ampla. Não é só no local do acidente. A corrente no Rio Amazonas é muito grande.

No dia 29 de fevereiro, a CPAP, Capitania dos Portos do Amapá, tomou conhecimento, como eu falei, e assim as ações foram desencadeadas. Da mesma forma que a gente mandou a primeira lancha, já pedi auxílio ao Comando do 4º Distrito Naval à medida que as informações iam chegando. De imediato, a gente abriu inquérito para saber o que estava acontecendo.

Muito se fala nas redes sociais de excesso de passageiros, excesso de carga, transbordo, transferência de combustível, mau tempo. Tudo isso está sendo analisado; nenhuma linha de ação foi descartada. O inquérito começou na segunda-feira. Já foi ouvido o comandante da embarcação, mas a Marinha trabalha com todas as hipóteses; nenhuma linha de ação foi descartada ainda, mesmo porque a gente tem de fazer isso com calma, com prudência e com transparência, ouvindo o máximo de pessoas possíveis. Quando a embarcação for içada, a perícia vai ser feita na embarcação. É uma embarcação certificada, tem certificados, mas pode ter havido alguma alteração na embarcação. São várias linhas de ação com que o encarregado do inquérito está trabalhando. Não descartamos nenhuma.

A sequência do primeiro dia está aqui.

No segundo dia, já pedimos o helicóptero.

Na segunda-feira, já estávamos com o navio nas proximidades e já pedimos o segundo navio. Também, de acordo com as normas da Autoridade Marítima, a gente já notificou o proprietário da necessidade da reflutuação. Em que pese a prioridade naquele momento ser o serviço de busca e salvamento, salvar vidas, a gente já passou para o segundo passo do planejamento, que é o plano de reflutuação, e o proprietário foi notificado.

É uma empresa de Santarém. Ele foi a Belém tentar resolver algumas coisas. Nessa mesma época foi criado o Comitê de Gerenciamento e Risco no Governo do Estado. A partir daí, o Governo do Estado fez o decreto de emergência e assumiu a confecção do plano de reflutuação.

No quarto dia, foi o dia que nós encontramos aquele corpo a 25 milhas. Então, foram 25 milhas para ir e 25 milhas para voltar, 40 km. Cumprimos a missão. A família teve o seu corpo para enterrar.

Na quinta-feira, já estávamos com dois navios.

Na sexta-feira, para vocês terem uma ideia, a gente transportou 1,2 mil quilos de mantimentos não só para a Marinha, mas para todos os envolvidos na cena de ação, porque só a gente tinha a logística.

Então o helicóptero está fazendo, por dia, um ou dois voos de logística, levando material para os bombeiros, levando material para os enfermeiros, levando material para os médicos, levando material para as lanchas que estão ajudando, para as balsas, ou seja, a Marinha está... E até hoje está fazendo isso. A gente não parou, para que as pessoas que estejam

na cena de ação possam trabalhar com tranquilidade, não só os nossos. Os navios da Marinha têm uma autonomia muito grande, então a gente está muito tranquilo, mas a gente está ajudando também todas as pessoas que estão envolvidas nessa missão de busca e salvamento.

No dia 6, a gente já estava com o segundo helicóptero. A gente está também com um evento em São Luís, divulgado na mídia, que é um navio de 300 mil toneladas. A Marinha, mesmo assim, colocou um segundo helicóptero para nós, para atender esse acidente do Anna Karolline. No dia 7, já estávamos no quarto navio. No nono dia, a gente teve um problema de chuvas. Tentei voar, nós decolamos, inclusive, mas não conseguimos porque deu uma chuva muito grande em Belém, passou para o Amapá, e a gente não conseguiu fazer sobrevoo, mas os navios continuam em operação. Os navios não pararam um minuto sequer, um dia sequer, porque os navios estão na cena de ação, eles não precisam retornar, eles ficam lá; apenas vão abastecer.

Nesse dia também, no domingo... A gente se reúne no comitê de crise diariamente, às 18h, e a reunião vai até terminar, não há hora para terminar, não vou dar uma hora para terminar porque houve dia em que terminou meia-noite, em outro às 10h. Quando eu estava chegando em casa, às 10h da noite, eu recebi a ligação de que a empresa de reflutuação tinha apresentado o plano. Eu já havia pedido mais um engenheiro para me ajudar a fazer o estudo, eu voltei para a capitania, para que a gente não atrasasse a análise do plano, para que não atrasasse o serviço de reflutuação. Então, 10h da noite... Uma hora e seis, uma hora e dez, eu terminei a análise de alguns itens e imediatamente mandei para Belém. A estrutura de Belém já estava montada, eles ratificaram a análise que eu fiz, juntamente com o outro engenheiro, colocaram em observação, mandamos para o Rio de Janeiro, onde temos uma diretoria técnica em função de a embarcação ser grande. No mesmo dia, eu entreguei os itens que eles precisam corrigir no plano.

O plano... Para vocês terem uma ideia, a embarcação pesa duzentas toneladas. Havia em torno pelo menos de cem toneladas de carga, segundo o comandante, além de que, quando ela afunda, ela tem o volume d'água. Então a gente estima que ela tenha no mínimo quinhentas toneladas embaixo. Ou seja, quinhentas toneladas numa distância de 130km, uma logística muito grande, a gente tem que ter um plano muito bem feito e muito bem analisado. Ela envolve dois guindastes de duzentas e vinte toneladas, ela envolve guindastes em cima de uma balsa, que tem o problema do balanço. O guindaste em terra, o manual dele é claro; quando se coloca em cima de uma balsa, o ponto crítico de colapso é outro, e a gente tem que ter muito cuidado porque os cabos de aço estarão tensionados, e se estourarem, vão matar gente, e teremos um acidente dentro do outro. Por isso estamos fazendo, em que pese ser rapidamente, com cautela.

Envolve também respostas a um possível vazamento de óleo. O Rio Amazonas é uma área grandiosa, é um rio que precisa ser preservado.

A gente tem a informação de que há mil litros de diesel na embarcação, então nós vamos estar prontos, com as barreiras, mantas, para que, se acontecer alguma coisa, a gente tenha uma resposta imediata. Da mesma forma, o içamento tem que ser feito devagar, não é assim, em cinco minutos. Isso vai levar pelo menos dois dias, um dia e meio, porque vamos colocar, a empresa vai colocar as bombonas, vai injetar ar - ele está tombado - e vai devagarinho tentando tirar a lama, verificando se ainda há corpos - a gente não pode simplesmente esquecer isso -, vai devagarinho levando para a margem. Quando chegar nas proximidades da margem, a gente já vai estar com ele ao lume d'água, aparecendo. Ele não está aparecendo agora, está entre 12m e 19 m. E a partir daí a gente vai desvirar a embarcação. Então, em função de ser uma manobra de peso, uma manobra que envolve muita logística, a gente estima que deve ser feita em torno de 36 horas.

O plano, eu já devolvi com toda a análise. Eles já estão trabalhando hoje, são itens que não são difíceis de resolver. A logística já iniciou. Eles devem entregar o plano para a gente de volta hoje, e eu vou mandar para o 4º Distrito Naval e vai ser aprovado, já com todas as observações e os itens que nós colocamos.

Aí sim, a estimativa é de que a logística, a empresa deve chegar em torno de cinco a seis dias ao local da cena de ação. Relembro que, de Macapá, está a 130 km; e de Belém, eu vou colocar a distância aqui no próximo eslaide. E a faina é içamento, reflutuação e trimagem. Trimagem é um termo técnico; a gente vai flutuar, desvirar e deixar ela certinha, e vamos verificar se há algum rasgo, se há algum furo, para que a gente possa ter uma noção exata do que a embarcação sofreu, qual foi o esforço que ela sofreu para afundar, de modo que, quando terminar a faina, o serviço, ela possa estar flutuando para fazer os reparos, perícia, etc.

Para vocês terem uma ideia aqui, Macapá está ali em cima, Santana, e o acidente foi naquele pontinho vermelho. Entre Santana e o local do acidente os senhores observem que não há cidade grande, tampouco pequena, é só rio. Eu tenho uma foto, vou mostrar: é rio e selva. A gente definiu Gurupá como apoio das operações aéreas, porque há um aeroporto lá, então os corpos saem do ponto vermelho, navegam até Gurupá para a gente pegar. Distância de Belém: 395km. E de Santana, onde está a Capitania dos Portos do Amapá, 135km. Uma área inóspita que não pega telefone, exatamente na divisa entre o Amapá e o Pará.

Aqui, dando foco com *zoom*, podemos ter uma noção do que nós temos ali: o ponto do acidente, os navios da Marinha: o Bracuí, o Tocantins e o Xingu, e o Marco Zero, com as quatro lanchas. As lanchas fazem o raio de busca nas proximidades das margens, e os navios maiores, que têm mais autonomia, vão ampliando o raio de busca, já chegamos a 40km. E os dois helicópteros, que estão dando apoio.

Este é o local do acidente. Só se vê...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Quando eu estou indo para lá, são...

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Fique à vontade.

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - De helicóptero, são 60 minutos vendo só selva e rio, para vocês terem uma ideia da logística. Só tem isso aí. Então, foi conseguida uma balsa para dar apoio, colocamos uma boia aqui, e os navios de guerra...

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Onde é o local em que está a embarcação?

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Na boca do Rio Jari, próximo da ponta do Aruás.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Nessa foto não está localizado? Não dá para identificar...

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Na boia. Há a lanchinha menor, é naquela boia. Hoje está submerso. No serviço de içamento, reflutuação, a gente vai colocar um pouco mais à margem. É exatamente isto: o Rio Jari está na entrada, bem na boca. A embarcação está naquela boiazinha pequenininha ali.

Aqui uma visão: ali é a entrada do Rio Jari, e aqui é a visão da boia onde está o navio. Se não houvesse toda a estrutura da Marinha lá, uma embarcação poderia passar e não veria o navio afundado, porque não está aparecendo.

Para quem não conhece a Amazônia, essa é a coloração do Rio Amazonas. Não se consegue enxergar um metro se você mergulhar, não consegue enxergar, imagine a 12m, 19m, o desafio que é essa missão.

Por fim, Senador, eu queria apresentar um vídeo rápido, de três minutos. A Marinha do Brasil não faz apenas esse serviço de busca e salvamento, a salvaguarda da vida humana no mar, nem a segurança de navegação, ela faz também o trabalho social na Amazônia: são os Navios da Esperança, que navegam diariamente, tanto navios de Belém como navios de Manaus, para dar assistência ao povo ribeirinho. Abaixo do Brasão da Marinha está escrito que a gente deve proteger nossas riquezas: "Protegendo nossas riquezas; cuidando da nossa gente". E é isso que a gente faz diariamente na Amazônia também: além do trabalho de fiscalização, a gente cuida da nossa gente.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Muitíssimo obrigado, Comandante Carlos Augusto.

Eu queria agradecer a presença do Senador Zequinha Marinho, do nosso irmão vizinho Estado do Pará.

Esta audiência pública, Senador, destina-se a um maior esclarecimento, por parte do Comando da Marinha, em relação à tragédia que envolveu o barco Anna Karolline III, que saiu do nosso Município de Santana, no Amapá, com destino ao seu Município de Santarém, e teve a viagem interrompida no meio do caminho por circunstâncias que são objeto de uma investigação por parte da Marinha do Brasil.

O Comandante Carlos Augusto fez um pequeno detalhamento aqui das ações da Marinha do Brasil, do Corpo de Bombeiros Militar do Amapá, enfim, das circunstâncias de operação desde a data do ocorrido, a partir do momento em que chegaram as notificações, as primeiras informações que chegaram ao Comando da Marinha do Brasil.

V. Exa. fique à vontade para, no momento que quiser, indagar qualquer um dos nossos Comandantes da Marinha do Brasil aqui presentes para essa exposição, o Comandante Carlos Augusto, que é o Capitão dos Portos do Amapá, e o Comandante Manoel Pinho, que é o Capitão dos Portos da Amazônia Oriental, capitania dos portos que abrange os nossos Estados do Amapá, do Pará, além do Maranhão e do Piauí.

Antes de passar para o Comandante Manoel Pinho, Senador Zequinha Marinho, queria aqui registrar que os esforços de busca têm contado com um trabalho conjunto. Embora a maior parte das vítimas seja de amapaenses, o destino da embarcação era o Município de Santarém, no Pará. Então, quero registrar e agradecer aqui a atenção imediata também

prestada pelo Governador Hélder Barbalho. Pelas informações que nos foram repassadas pelo Governador do Estado, o Governador Hélder desde os primeiros momentos prestou todo o apoio necessário para as operações de busca, que continuam em curso.

Passo de imediato, então, a palavra ao Comandante Manoel Pinho.

O senhor tem vinte minutos e também a condescendência da Presidência desta Comissão para utilizar todo o tempo que for necessário. Fique à vontade.

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para expor.) - Bom dia, Presidente! Bom dia a todos!

Eu não vou precisar, Senador, dos 20 minutos. O Comandante Carlos já falou sobre o esforço que a Marinha vem fazendo, inclusive com apoio a uma operação entre agências nesse naufrágio. Eu só gostaria de complementar dizendo que, além dessas ações de fiscalização e de cunho social, a Marinha atua também na parte de orientação e de instrução.

Eu falo pela minha capitania, a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, que atua mais na área do Pará, juntamente com a Capitania Fluvial de Santarém. Para as senhoras e os senhores terem uma ideia desse cunho em termos de formação: no ano passado nós formamos mais de 3 mil cidadãos em comunidades ribeirinhas. Não estou falando da cidade de Belém. Não, estou falando das cidades ribeirinhas, das pequenas cidades. Nós vamos até lá e formamos aquaviários.

E qual é a importância dessa formação? É a base, e, no momento em que nossas equipes se deslocam para essas comunidades ribeirinhas, paralelamente fazem palestras. Isso ocorre muito na cidade de Santarém e na cidade de Belém, onde atuamos em conjunto. Promovemos palestras para mais de 3 mil ouvintes em escolas e comunidades, e o foco principal da nossa ação quando vamos a essas comunidades são as crianças. Então, vamos às escolas, porque é lá que está o futuro, é lá que a gente consegue contribuir para a cultura da segurança na navegação. Então, é importante que a gente destaque essa atuação nestas três vertentes: na orientação, na formação e também na questão da fiscalização.

Só para dar um exemplo claro de uma ação que fizemos em relação a uma comunidade próxima a Ponta de Pedras - não sei se os senhores a conhecem, creio que não, é lá no Pará; o Senador deve conhecer. Fizemos não em Ponta de Pedras, mas numa comunidade muito próxima; de Ponta de Pedras até essa comunidade, dava mais ou menos meia hora de barco. Atuamos em conjunto com o Sebrae.

Todos sabem que, nas comunidades ribeirinhas lá no Pará, a produção envolve o quê? Açai. Boa parte das comunidades ribeirinhas vivem do açai e também do transporte escolar. Então, a Marinha... Nós buscamos o Sebrae por quê? Por ocasião desses cursos que realizam para os aquaviários, eles transportam essa produção. Como bem falou o Comandante Carlos, lá os rios são as nossas estradas. Então, as pessoas das comunidades ribeirinhas transportam a sua produção através de quê? De pequenos barcos, barcos artesanais, e nós formamos esses condutores. Então, nada mais justo que possamos, ao fazer esses cursos... Que as comunidades, paralelamente a essa contribuição da formação do aquaviário, possam ter um curso de formação empreendedora. Então, agora nós estamos fazendo essa parceria com o Sebrae para que, no momento do encerramento, aquele aquaviário, aquele cidadão e aquelas famílias tenham não somente noções de segurança na navegação, mas também noções de empreendedorismo, ou seja, para negociar, para comercializar.

Então, nós estamos, sim, contribuindo para aquela comunidade, o que é muito bom. No final do curso, quando vemos aquelas pessoas, sessenta pessoas, percebemos que realmente estamos contribuindo para aquela comunidade, para desenvolver aquela comunidade economicamente também, para tornar aquela comunidade sustentável. Então, é importante que saibam dessas ações, que não são só da Marinha, mas também de parceiros. É através dessas parcerias que realmente podemos dar mais cidadania, mais informações e mais conhecimentos para aquelas comunidades.

Essa é uma contribuição que gostaria de colocar, Senador, de outras ações que fazemos também lá, no Comando do 4º Distrito Naval.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Obrigado, Comandante.

Senador Zequinha.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar.) - Bom dia a todos!

Quero cumprimentar o Presidente, Senador Randolfe. É oportuna esta audiência pública.

Saúdo nossos Comandantes da Marinha.

O acidente foi praticamente na divisa do Amapá com o Estado do Pará e foi uma situação muito constrangedora, porque, só na cidade de Almeirim, uma família perdeu 16 membros, para se ter noção - vou até estar sexta, sábado e domingo nessa região. Então, é uma situação muito difícil. Chegamos até a ajudar pessoalmente, colaborando com essas famílias

para pagar mergulhador da região, que conhece... Ele é acostumado a ajudar a desobstruir canais, mas o lugar onde o barco afundou é muito perigoso.

A gente fica preocupado. Lamentavelmente, a consciência do empresário, na hora de ganhar dinheiro, talvez seja menor do que a vontade de ganhar dinheiro. Não sei quantos passageiros havia no barco, mas possivelmente esse número deveria estar acima da capacidade desse barco. Gostaria de ouvi-los com relação a isso.

Acidente é acidente, a gente não pode, digamos assim, prevê-los, mas a gente precisa, todos os dias, e eu sei das limitações da Marinha, apertar a fiscalização, porque uma tragédia que extermina praticamente com famílias e famílias traz angústias inescrutáveis.

Mas quero cumprimentar a Marinha pelo trabalho desenvolvido lá, pelo esforço, e cumprimentar nossos Senadores do Amapá, Randolfe e Alcolumbre.

Havia o problema do içamento do navio. Parece que já ocorreu, ou está...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - Está na fase do plano?

O Governo do Amapá, parece, prontamente entrou em ação para contratar a empresa. Estavam desesperados lá em Gurupá, que é a cidade mais próxima do acidente. Sei que foi um vexame tremendo.

Mas deixo isso de lado e faço uma ligação com essa sua exposição, Comandante Pinho. Nosso Estado e aquela região vivem exatamente da principal atividade dali, que é a extração do açaí. Estamos até, Senador, buscando dois grupos empresariais para se instalarem em alguns Municípios ali, abaixo de Ponta de Pedras, e há Ponta de Pedras, Muaná, São Sebastião, que é uma ilha, e, mais embaixo, Currálinho. Então, Currálinho deve servir de base para uma das indústrias, para exatamente beneficiar o açaí daquela região e agregar-lhe valor. O Pará tem servido de almoxarifado para o Brasil e para o mundo, e a gente precisa mudar isso tentando, de todas as formas, agregar valor à sua matéria-prima. O Governo do Estado recentemente zerou os impostos estaduais, inclusive o ICMS incidente sobre o consumo de energia, como forma de incentivar a instalação de negócios na região.

O senhor conhece a história da exploração sexual de crianças e adolescentes naquela região. Boa parte do que acontece ali...

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) - ... é por causa das dificuldades financeiras daquelas famílias, a sobrevivência é muito difícil no Marajó. A renda...

Até quando você avalia a questão do IDH, que é composto por três itens - começa pela longevidade, depois vêm educação e renda -, vê que a renda é baixa, a renda é pouca, e essa falta de renda leva a pessoa às vezes a tomar caminhos tortuosos e indevidos. A gente espera neste momento trabalhar muito para ajudar aquela região a virar essa página de IDH baixíssimo, pior do que no Nordeste. Nós temos a cidade de Melgaço... Fica girando ali: Currálinho, Melgaço, Bagre e outros Municípios da região têm muita dificuldade. Então, poder levar desenvolvimento econômico para lá é uma das saídas para a gente.

Parabéns pelo trabalho feito, aproveitando para juntar uma coisa com a outra. Se há um mercado para escoar a produção... Por exemplo, a indústria precisa do barco que traga a produção. E não é pouca, é muita gente envolvida, muita gente envolvida nisso e, na ponta, você tem o produtor do açaí

Nós já começamos um trabalho com a Embrapa, Senador Randolfe, cujo objetivo é sair de quatro meses de safra por ano para jogar para oito meses, e também sair da produção individual da touceira, da palmeira do açaí... Digamos que produza "x". A gente quer dobrar essa produção também, para que ele possa dar mais e esticar o período da safra, dobrar o período da safra. E a Embrapa está se virando lá, a gente está alocando recursos, já há uma boa experiência lá na cidade de Portel e em outros Municípios da região do Baixo Tocantins, que é contígua ao Marajó. Está indo muito bem. Estou cheio de esperanças com relação a essas oportunidades que surgem.

E a Marinha sabe: a gente precisa juntar o projeto da capacitação do piloto para conduzir passageiros, conduzir a carga mais importante que há, mais importante que o açaí, mais importante que tudo... Há a questão do escalpelamento por aquela haste do motor, que às vezes vocês cobrem... A Marinha tem um trabalho muito pesado em cima disso, mas não sei... Acho que atrapalha alguma coisa, e o piloto termina retirando a capa e expando as mulheres daquela região, que sempre têm cabelo bom, são as caboclas - elas têm cabelos lisos, compridos e, principalmente, são irmãs evangélicas que têm o costume de usar cabelos longos. Isso tem provocado tragédias nas vidas dessas mulheres. Num descuido qualquer, o cabelo termina enrolando e, aí, pronto: perde tudo, perde todo o couro cabeludo e, às vezes, até parte da musculatura. Isso é muito ruim, acaba com a vida da pessoa.

Estamos aqui, me coloco à disposição, porque não quero aqui apenas cobrar, eu quero me somar, porque me sinto também parte e devedor nesse processo. Naquilo que pudermos somar, naquilo que pudermos contribuir, nós estamos à disposição para ajudar a Marinha a avançar no seu trabalho. Isso é fundamental.

Há a questão da segurança, que eu sei que está incluída no curso de formação do piloto, e a do empreendedorismo, em função do mercado que tende a crescer todos os dias na área do transporte.

Por enquanto são essas as minhas considerações.

Se for possível ouvir um pouco mais sobre o acidente... Cheguei atrasado, mas gostaria de ter essa oportunidade, mesmo que de forma resumida.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Comandante Carlos Augusto.

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Vou fazer um resumo do acidente para que o senhor possa tomar pé do que está acontecendo.

No dia 29, a gente recebeu a informação, de manhã cedo, do naufrágio da embarcação. É um local a 70 milhas de distância de Santana, 130 quilômetros, um local onde só há a selva e o rio, não pega telefone, não há comunicação. A ligação que nos informou caiu e, logo depois, coisa de vinte minutos, conseguimos a ligação de novo e confirmamos. Imediatamente mandamos a equipe de busca e salvamento que fica de prontidão na capitania e informamos o bombeiro. O bombeiro foi conosco no nosso navio, que tinha capacidade para levar mais gente, e chegamos ao local onze horas depois.

As informações foram ampliadas e, hoje, no local do acidente, nós temos quatro navios da Marinha grandes e quatro embarcações menores, são oito meios, além de dois helicópteros. São 110 homens no local do acidente e 70 homens em Santana dando logística. A gente já conseguiu localizar 51 sobreviventes, graças a Deus, e 33 mortos. Hoje nós temos o número de 84. A embarcação tem capacidade para 242 passageiros.

A gente abriu inquérito para apurar quais foram as causas. A gente não está descartando nenhuma linha de ação. Pode ter sido excesso de carga, pode ter sido tempo. Há informações de que parou para fazer uma transferência de combustível. Então, muito se falou. O nosso inquérito não descarta nenhuma linha de ação. Ele já começou. Já ouvimos o comandante da embarcação e, agora, a segunda fase é o plano de reflutuação. A empresa disse que não tinha condições neste momento de fazer, o Governo do Estado fez um decreto de emergência e contratou empresa. O plano foi apresentado para a Marinha no domingo à noite. Nós, de forma célere, mas responsável, devolvemos rapidamente para a empresa algumas pendências que estão faltando. Ela já está trabalhando isso hoje, tem um comitê de crise que se reúne todo dia, à noite, às 18h. E a logística para levar todo esse material, que envolve balsas, rebocadores, empurradores, dois guindastes já está iniciando, porque, atendendo a essas pendências, o plano vai ser aprovado.

Aí a gente parte para a terceira etapa, que é justamente a manobra em si de içamento.

Em relação ao escalpelamento, só para dar um dado para o senhor, há dois anos que, no Estado do Amapá, a gente não tem caso de escalpelamento justamente pelo trabalho de cobertura de eixo e pelo trabalho de educação que a gente tem feito para criar uma mentalidade de maior nível de segurança.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Gostaria de acrescentar alguma coisa? Por favor.

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para expor.) - Primeiramente agradeço ao Senador por levantar esse assunto tão importante lá na região do Pará, que é o escalpelamento.

Eu, primeiro, faço uma pergunta: todos sabem aqui o que é o escalpelamento? Todos?

Eu sou do Pará também, Senador; sou de Belém. A minha origem, a minha avó é de Anajás, que fica lá no centro da Ilha do Marajó, um lugar bem distante. Então, como paraense, por ter essa origem ribeirinha, abracei essa causa como uma meta pessoal lá na capitania, porque eu fico imaginando que, se esse acidente tivesse acontecido com a minha avó, se tivesse acontecido com ela, neste momento eu não estaria aqui, possivelmente. Então, é uma realidade triste lá na Amazônia, especialmente lá no Pará.

No ano passado, em que pesem todas as ações em relação à fiscalização, ações de cobertura de eixo onde a Marinha faz a cobertura de maneira gratuita, muitas vezes ocorre essa situação. Quando estou numa fiscalização, numa ação social, a gente tem um cadastro das embarcações, muitas vezes a gente se depara com aquela embarcação que, no nosso controle, estava com o eixo coberto, mas a gente verifica que aquela embarcação não está mais com aquele eixo coberto por diversos motivos, diversos fatores.

Por isso, quando comentei aqui que a Marinha também quer ter ação de formação, lembro que a gente aproveita e faz uma ação, uma campanha forte com as crianças para poder justamente colocar na mentalidade delas a importância da segurança na navegação. Porque, infelizmente, na região, há muito essa questão da cultura de risco. Muitas vezes aquele pai de família ou até o avô está conduzindo e a gente pergunta: por que você não está usando seu colete salva-vidas - a gente doa o colete salva-vidas? Por que você não o está usando? Muitas vezes dizem: "Porque, comandante, isso nunca aconteceu na minha família e não vai acontecer agora." Então, desde o ano passado, a gente está fazendo uma campanha com filmes bem expositivos, bem didáticos mesmo para crianças e para adultos. Nós temos uma rádio Marinha lá em Belém que divulga *spots* sobre segurança na navegação com recomendações para evitar o escalpelamento. E nós atuamos sempre. Quando vamos fazer essa campanha de formação, de cursos, nós vamos com mais ou menos um combo de serviço, que é, como eu falo, como até brinco lá: o que é esse combo de serviços? São cursos, são palestras, são coberturas de eixo. Só que nós precisamos também do apoio.

O material da cobertura de eixo infelizmente nós não temos como comprar na Marinha. Então a gente faz uma campanha, através de parceiros públicos e privados, para que eles possam doar esse material. É importante realmente receber recursos para que nossa equipe instale gratuitamente. No passado, lá na região, nós aumentamos em mais de 50% nossas ações em relação a 2018. Nós cobrimos cerca de 250 embarcações. Em 2019, já pulamos para 350 embarcações e a tendência é de que esse número aumente, que a gente aproxime mais, chame mais. Essas campanhas educativas são importantes para aproximar a sociedade, pois muitas vezes o ribeirinho ainda vê a Marinha como aquele órgão fiscalizador. Então, a gente está mudando essa mentalidade em relação não só à fiscalização, mas como órgão de orientação e principalmente de informação...

(Soa a campanha.)

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO - ... para que a gente possa aumentar esse número.

Realmente a gente precisa desse apoio e de material para poder expandir cada vez mais esse serviço que é tão importante no rio da Amazônia.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Comandante Manoel Pinho e Comandante Carlos Augusto, me permitam, então, complementarmente...

Se o Senador Zequinha estiver satisfeito...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar.) - Sabe, Senador Randolfe, quando cheguei, estava passando um vídeo sobre o atendimento de saúde da Marinha. Esse navio aí é o Navio-Auxiliar Pará? Não?

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para expor.) - Afirmativo, Senador. É ele mesmo.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar.) - Está bem. O Robledo trabalha... O Comandante Robledo.

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para expor.) - O Comandante Robledo é o Comandante do Grupamento de Patrulha Naval do Norte. O Navio-Auxiliar Pará é subordinado a esse grupamento.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar.) - Perfeito. Nós conhecemos de perto esse trabalho no ano passado na cidade de Breves, estivemos lá visitando e, a partir daí, firmamos uma parceria e destinamos R\$1,5 milhão para ajudar a comprar equipamentos de saúde. O Senador deve conhecer. É a melhor forma de ajudar o marajoara a ter um hospital perto com todo equipamento, para todos os exames, para tudo. Finalmente, eu quero aqui, como diz o Raul Gil, tirar o chapéu, porque merece louvor. E a gente vai, se Deus quiser, daqui para a frente, todos os anos, estar alocando algum recurso para contribuir com o Navio-Auxiliar Pará também.

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO - Senador, ainda tenho uma ótima notícia para o senhor. Atualmente, agora, além de ter o Navio-Auxiliar Pará, a Marinha recebeu uma doação do Inmetro, por intermédio da Ministra Damares. Receberá um navio-auxiliar Breves e um navio-auxiliar Soure. Então, são dois navios mais, duas mais novas embarcações que são um pouco menores, ou seja, vão adentrar os rios e furos onde o Navio-Auxiliar Pará não tem como entrar pelo porte do navio. É uma novidade. Não sei se o senhor estava sabendo que a Marinha recebeu, por doação, essas duas embarcações e que nós vamos aumentar agora para as comunidades, não só para os Municípios. Então, para aquelas comunidades desses Municípios. Esses dois navios vão permitir que levem esse serviço do Navio-Auxiliar Pará para outras comunidades através dos navios-auxiliares.

Outro ponto também é que nós recebemos duas lanchas da Receita Federal, que atualmente nós estamos recuperando, que vão aumentar o nosso poder de fiscalização.

Então, é por isso que é muito importante o apoio, através de doações, através de recursos, para que a gente possa equipar nossas embarcações, aumentar os nossos meios para que a gente possa aumentar nosso serviço lá na Amazônia.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Mais algum questionamento, Senador Zequinha? Satisfeito?

Obrigado, Senador.

Comandante Manoel Pinho e Comandante Carlos Augusto, só complementarmente, tenho algumas indagações também a V. Exas., ainda retomando o tema do naufrágio do Anna Karoline. A Antaq divulgou que S. Exa. o Comandante Carlos Augusto prestou as informações aqui sobre a capacidade do Anna Karoline. As informações que temos da Antaq dão conta de que o navio tinha autorização para fazer a rota Santarém-Manaus, tendo capacidade para 242 passageiros. E 242 passageiros, segundo informações da Antaq, sem qualquer carregamento adicional ou, então, em vez de 242 passageiros, 89 toneladas de carga. Uma testemunha, pelas informações que temos, Comandante, afirma que foram embarcadas no Anna Karoline 110 toneladas de açúcar. Este é um primeiro questionamento: queríamos saber de V. Exa. e, em especial, do Comandante Carlos Augusto se há maiores detalhes no inquérito em relação a esse aspecto.

V. Exa. já apresentou as informações sobre todos os esforços feitos até agora de resgate. Pelas informações que temos, e eu peço a V. Exa. para confirmar ou corrigir, são 33 vítimas fatais e 51 pessoas resgatadas com vida entre passageiros e tripulantes. As informações parece-me que ainda dão conta de que há nove pessoas desaparecidas. A Marinha estima, e aí eu lhe pergunto, a Marinha tem alguma divergência em relação a esses números? Pode o número de desaparecidos ser maior do que esse? Nós temos uma grande dificuldade, e parece que esta é uma das dificuldades centrais para a segurança fluvial na Amazônia: é que essa embarcação, como tantas outras, não tinha lista de passageiros. Discutiu-se depois disso, e há algumas iniciativas legislativas nesse sentido, a aprovação, por parte do Congresso Nacional, de alguma medida que obrigue as embarcações a assim procederem. V. Exas. consideram que essa é uma boa iniciativa legislativa? Teriam outras sugestões nesse sentido?

Completando aqui as perguntas, segundo informações que temos até a partir de uma reportagem do site UOL, entre 2017 até agora, 182 pessoas morreram em naufrágios na Amazônia. Foram 142 naufrágios nos 16.000km de rios da região. Como dá para perceber no caso do Anna Karoline, a Amazônia é gigantesca e tem áreas remotas em que a ligação só pode ser através da via fluvial ou através do transporte aéreo. Nós temos 196 terminais hidroviários com 30 mil embarcações registradas. Conforme constou na audiência que nós tivemos sexta-feira em Macapá, ao que nos parece, nós temos um problema no Amapá: nós não temos nenhum terminal hidroviário estruturado, tal qual os demais terminais. Eu queria que V. Exa. discorresse sobre a importância de terminais hidroviários estruturados para coibir, para, pelo menos, criar condições melhores de fiscalização para evitar tragédias como essas.

Os dados de naufrágio que temos são os seguintes: em 2017, 39; em 2018, 44; em 2019, 49; e já nesses dois primeiros meses de 2020, dez. Diante disso, as perguntas inevitáveis são as seguintes: o que é possível? Quais medidas e o que nós podemos fazer conjuntamente, a partir do Parlamento, para reduzir o número de naufrágios e, obviamente, o número de tragédias dessa natureza na região? Os senhores acreditam que a punição recebida pelos responsáveis por essa embarcação está à altura dos danos provocados ou acreditam que seria adequado majorar essas punições. Neste caso, de majorar as punições, o que V. Exas. defenderiam?

Pergunto aos senhores também que avaliação fazem a respeito dos trabalhos dos governos locais - e aí falo governos estaduais e governos municipais - na prevenção e mitigação desses acidentes. E, por acaso, se essas responsabilidades forem, por força de legislação, reduzidas, o que é possível ser feito? Haveria alguma possibilidade de ampliar a responsabilidade dos governos locais, como dito aqui, governo estadual e governos municipais?

Em uma recente entrevista à revista *Época*, Márcio Rodrigues dos Santos, um senhor de 46 anos, sobrevivente desse naufrágio, afirmou que o comandante do navio não tinha avisado aos passageiros sobre o risco de a embarcação afundar. E, por isso, muita gente teria morrido dormindo.

Que tipo de conduta os senhores acham que deveriam ter tido o comandante e a tripulação do barco nesse caso? E que tipo de crime a conduta denunciada acarreta?

É a última pergunta, Srs. Comandantes.

Segundo o último levantamento da Universidade Federal do Pará à Antaq - são informações de 2017, da UFPA, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários -, são 9,7 milhões de passageiros que transitam de barco, com 3,4 milhões de toneladas de cargas levadas.

Pergunto a V. Exas.: como funciona o sistema de fiscalização da Marinha na região? Qual o efetivo alocado nessas atividades? Qual a cobertura que esse trabalho de fiscalização tem obtido?

Sr. Manoel Pinho e Comandante Carlos Augusto, são esses os nossos questionamentos.

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Eu anotei aqui as perguntas e vou responder uma a uma.

Eu confirmo que nós encontramos 51 pessoas vivas e 33 mortos até ontem. Foi a reunião a que eu fui do Comitê de Crise. Esse é o número que nós temos.

Em relação à legislação, toda legislação que for feita para ajudar a inspeção naval, para ajudar a coibir qualquer tipo de acidente, é muito bem-vinda, porque vai ajudar a Marinha no seu trabalho.

Realmente, lá em Macapá, em Santana, nós temos o grande problema dos terminais. Eu vou dar um exemplo aqui.

Em Santana, nós mantemos pelo menos duas equipes por dia de inspeção naval e uma no Oiapoque. Nós temos uma Organização Militar também, uma agência, lá no Oiapoque. Então, há uma no norte e duas aqui.

A gente começa a inspeção naval normalmente de manhã, e ela vai até a noite. E, à noite, a gente trabalha também com os navios que estão saindo. Então, a gente começa, por exemplo, em Santana, em Macapá, que o Senador conhece, a inspeção no Terminal do Açai; depois do Terminal do Açai, vamos para o Terminal dos Irmãos Metralha; depois, vamos para o Porto do Grego; depois, nós vamos para a rampa do Santa Inês; depois, nós vamos para o Igarapé da Fortaleza; depois, vamos para o Igarapé das Mulheres; depois, nós vamos para o Canal do Jandiá; depois, para Pedrinhas; depois, para Matapi. São muitos os lugares dos quais as embarcações saem. E não são 100m de distância. De Santana para Macapá são 20km; se for para Matapi, são mais 6 a 8km. Passando em Macapá, há mais terminais lá. Então, são muitos terminais, muitas embarcações saindo de diversos lugares.

Então, aquilo que foi discutido na reunião de sexta-feira, em relação ao grupo de trabalho, para que se crie o terminal aquaviário, muito vai ajudar a Marinha. Muito. E não só a Marinha, porque uma embarcação é fiscalizada por diversos atores: a Marinha vê a parte de segurança da navegação, a Antaq vê a parte de linhas, a Anvisa vê a parte de saúde, a Polícia Federal vê o controle imigratório, a Receita Federal vê a parte de descaminho, contrabando... São embarcações pequenas e embarcações grandes. São todas fiscalizadas.

Então, realmente, Senador, um terminal aquaviário, conforme foi dito naquela reunião, em que todos os atores de fiscalização estejam ali com condições de receber embarcações menores e embarcações grandes, concentrando tudo, vai facilitar nosso trabalho e muito, em conjunto com as leis de que o senhor falou, como foi dito também na reunião. Leis que possam ser criadas para inibir um acidente como esse serão muito bem-vindas.

O inquérito administrativo, para apurar o fato da navegação, está ciente dessa denúncia de cargas. Eu recebi... A parte de comunicação social está pegando todos os vídeos, todos os áudios, mas é importante salientar que a gente vai ouvir todo mundo. E é obrigação do comandante ter o controle da sua embarcação. Ele tem que ter o controle da sua tripulação, ele tem que ter o controle da carga, e ele vai ter que apresentar os *tallies* de embarque, ou seja, as notas fiscais de quanto ele embarcou. Isso já está fazendo parte do inquérito.

Agora a gente precisa de um tempo para que a gente possa esgotar todas as possibilidades, para não trabalhar só numa linha de ação. Estamos trabalhando em todas as linhas de ação.

O senhor perguntou também como funciona a inspeção naval.

Quanto ao efetivo, a Capitania dos Portos do Amapá tem 74 homens...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - ... e a Agência da Capitania dos Portos no Oiapoque tem mais 11 homens. Uma Organização Militar foi criada no ano passado para aumentar o nosso poder de fiscalização no Rio Oiapoque.

No Oiapoque de Santana, são 580km - 500 de estrada e 80 de estrada de barro -, e era muito difícil a gente ir todo dia para lá ou manter uma equipe de inspeção naval lá. O que que a Marinha fez? Ampliou a capacidade, criou uma nova organização militar, colocou um comandante, os militares, lá, três lanchas e três viaturas. Então, a nossa capacidade aumentou.

E a gente mantém, diariamente, pelo menos duas equipes de inspeção naval na água, divididas por quatro homens, três e três, de modo que a gente se faça presente.

São muitos rios, concordo com o senhor, e a gente está trabalhando também, como o Comandante Manoel Pinho falou, na mentalidade - mais do que na segurança - nas escolas, nas crianças. São duas vertentes, inspeção e educação, de modo

que, no futuro, aquela criança que hoje tem cinco ou seis anos e que vai ser um piloto daqui a 15 ou 20 anos já tenha essa mentalidade de segurança. Que ele se preocupe com a vida dele, a esposa dele e o filho dele.

Em relação às 110 toneladas, eu prefiro esperar o inquérito, porque aí eu posso dar uma resposta com certeza, porque podem ser 110 toneladas, mas podem ser 130 - eu já vi vídeo dizendo isso.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Esse peso era totalmente compatível com a embarcação?

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - A embarcação, pelos planos que ela apresentou, pela certificadora, tinha capacidade para 89 toneladas de carga seca e 6 toneladas de frigorífica: 95 toneladas.

Em relação à autorização da Antaq, a Marinha não trabalha com as linhas. Então, a Antaq não tem representação lá no Amapá, mas esteve na última reunião, na sexta-feira, e disse que a embarcação tinha autorização para navegar de Belém para Santarém. É uma informação que a Marinha não tinha, porque a gente não trata dessa fiscalização. E ela tinha dado entrada para fazer Santana-Santarém. E ela se comprometeu a tentar botar uma representação lá e a informar à Marinha, porque o que que a gente pode fazer? Está previsto na norma que, se qualquer órgão judiciário - Receita Federal, Polícia Federal ou Antaq - informar que aquela embarcação não pode ir de um local para outro, a gente não dá o despacho.

O despacho é um procedimento administrativo que toda embarcação tem que fazer, para avisar "eu vou sair daqui para ali", para que a gente tenha um monitoramento para um evento desse. Imagine se chegasse uma denúncia de que o Ana Carolina afundou em Manaus. A gente não iria saber.

Agora a gente sabe que ele estava fazendo a rota Santarém-Macapá-Santarém. A gente tem a rota que ele seguiu. Por isso que o atendimento foi mais rápido.

O que eu anotei aqui foi isso. Não sei se há alguma coisa que esqueci.

Não sei se o Comandante Manoel Pinho quer...

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Com a palavra o Comandante, por favor.

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para expor.) - Quero apenas complementar o que o Comandante Carlos comentou.

Em relação à questão dos terminais, esse é um ponto importante não só para terminais de passageiros, mas também para terminais de cargas, porque são aspectos diferentes por ocasião de uma fiscalização.

Então, uma embarcação precisa ter requisitos para um transporte de passageiros, para ser uma embarcação de transporte de passageiros, e outros requisitos para o transporte de carga. E algumas delas transportam muito... Na área do Pará, os *ferryboats* transportam tanto passageiros quanto cargas. Então, são requisitos distintos, o que é importante. É uma excelente ideia essa questão dos terminais, o que realmente otimiza a fiscalização não só da Marinha, mas dos outros órgãos.

Em relação à questão da fiscalização no Estado do Pará, por ter dimensões continentais o País, então a gente divide o Estado em polos, em polos de regiões, em polos de fiscalização, porque são regiões distintas. Dou um exemplo: em Belém, no Estado do Pará, nós temos ambientes, como o Amapá, marítimos e fluviais. E lá há questões que envolvem embarcações de pequeno porte, que são as chamadas rabetas, que são utilizadas pelos ribeirinhos, e embarcações de grande porte, que são de 60 mil toneladas, para a extração, para o escoamento da produção de grãos, especialmente soja.

Então, nós temos uma variedade muito grande de embarcações ali, e, por isso, cada região dessa tem a sua característica. Na região do Salgado, há a parte de pesca; na região da Ilha de Marajó, há a questão do transporte escolar e do transporte de açafá; na região de Belém, há esporte e recreio. Próximo ao terminal, há um porto grande público, Vila do Conde. Então, para otimizar as nossas fiscalizações, as nossas equipes, fazemos essa questão dos polos.

Em relação à questão dos órgãos públicos, em Belém, no Pará, a gente tem um bom relacionamento com os órgãos reguladores tanto da parte de passageiro quando da de carga. A gente obtém informações, porque o órgão regulador é que regula aquela linha, por exemplo, de Belém para Soure, de Belém para... A gente sabe os horários, sabe os locais de onde parte, aí a gente otimiza, consegue empregar e otimizar nossas embarcações e também consegue otimizar nosso pessoal.

Para terem uma ideia, nesses dois primeiros meses nós já alcançamos mais de 2,5 mil embarcações abordadas, ou seja, fiscalizadas. São os mesmos números que a gente conseguiu em 2018. E, em 2019, nós aumentamos 50% do que foi em 2018, em que a gente alcançou quase 6 mil embarcações. E, agora, nesses dois primeiros meses, já alcançamos 2,5 mil. Então, isso é fruto também...

Em relação a nossas equipes, à questão do efetivo, lá a gente utiliza bastante as outras OMs (Organizações Militares) da área: as embarcações do Grupamento de Patrulha, a nossa, o efetivo... Em caso de feriados, houve a Operação Carnaval, a Operação Verão, a Operação Travessia Segura, férias escolares...

Agora, lá é diferente do Sul e do Sudeste, porque agora há o inverno amazônico no Pará. Mas, mesmo assim, são férias escolares. As pessoas transitam muito, e há muitas famílias no interior, na Ilha de Marajó. Então, carece...

E, sim, a gente fiscaliza, intensifica a fiscalização nesses momentos. E também manda as equipes para outras regiões, mais distantes: Tucuruí e Marabá. E também graças à parceria com outros órgãos públicos.

Dessa forma, a gente vai incrementando, vai intensificando...

E, como bem disse o Senador Zequinha, essa parte da emenda parlamentar é muito importante, para que a gente possa aumentar a nossa capacidade e aumentar os nossos serviços, como os senhores bem viram aqui, com o navio Auxiliar Pará. E a gente vai aumentar agora, com a chegada dos outros dois navios auxiliares. Então, não tenha dúvida de que todo apoio é bem-vindo.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Comandante Manoel Pinho e Comandante Carlos Augusto, só para completar, um dos questionamentos é sobre o trabalho junto com os governos locais: quais as atribuições que eles têm na fiscalização e no acompanhamento de embarcações? E, se existem limitações hoje, o que é que pode ser feito para haver uma integração ou um papel maior por parte dos governos locais, auxiliando a Marinha na fiscalização?

E, Comandante Carlos Augusto, mais uma pergunta: V. Exa. poderia confirmar o número de desaparecidos hoje? As informações que temos aqui são as de que ainda há nove desaparecidos. E qual a perspectiva de resgate desses desaparecidos? Isso se dará com a flutuação do barco? Há a possibilidade de haver ainda corpos dentro do barco? E a Marinha pretende estender por quanto tempo toda a atividade e trabalho de resgate do Ana Carolina?

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Bom, o trabalho de busca e salvamento não vai parar. A ordem que a Marinha deu nós estamos cumprindo. Nós fomos para o local da cena de ação e só vamos sair de lá... Não vamos sair de lá até terminar tudo. Não há prazo para terminar. Muitos me questionam: "A Marinha vai sair de lá em quanto tempo?". A Marinha está lá desde o dia do acidente, com todos os meios disponíveis, quatro navios, dois helicópteros, e nós não vamos sair de lá até terminar.

A perspectiva com a reflutuação é a de encontrar mais alguns corpos. É possível. A embarcação afundou e tombou. Então, os 22 mergulhadores que estão lá fizeram a varredura da embarcação, estão mergulhando diariamente... Com um intervalo, porque um mergulhador não pode ficar por oito horas mergulhando. Então, fazem o revezamento. Por isso há tantos mergulhadores.

Respondendo à pergunta do senhor, nós não vamos sair de lá. A ordem é a de dar todo apoio ao acidente. Não vamos sair lá enquanto não esgotarmos todas as possibilidades.

A gente não está trabalhando... O Comitê de Crise, de gerenciamento de crise, não está trabalhando com desaparecidos. Para o senhor ter uma ideia, ontem não encontramos ninguém mais. Nós temos já 84... Ainda há pessoas reclamando. Por isso nós não vamos sair de lá. Mas vamos ter um número mais preciso quando do içamento da embarcação, porque essa parte que está no fundo, em que a gente não consegue entrar, com o içamento vai ficar disponível. São os camarotes, não é? Os camarotes do lado que está no fundo.

Em relação ao trabalho com o Governo do Estado, com o Município, a Marinha faz a inspeção naval diariamente, para atender à parte de segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar, e prevenção da poluição hídrica por navios.

Eu estou na capitania há um mês e não fiz nenhuma missão com o Estado ainda, nem com o Município. A falta de uma agência reguladora, como há no Pará, tanto federal como estadual, para atuar nas linhas, isso não existe no Estado do Amapá - foi o que foi dito na reunião. Então, a gente...

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - No Para, qual é a agência?

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Arcon.

É isso?

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (*Fora do microfone.*) - Arcon.

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Arcon.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - A atribuição dessa agência qual é?

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Ela vai fiscalizar o transporte em relação a conforto, concessão de linhas e embarcação da parte de serviço. E a Marinha fiscaliza na parte de segurança.

Então, como o Rio Amazonas...

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - A ausência dessa agência... Desculpe-me.

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR - Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - A ausência dessa agência no Amapá o senhor diria que é uma dificuldade?

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Sim. Como a gente falou, agora há pouco, a Antaq divulgou, depois do acidente, que a embarcação não poderia fazer Santana-Santarém. Mas quem é que sabia dessa informação? A Marinha está diariamente na água. Fiz a Operação Carnaval e estávamos todos os dias lá. E, se quem dá a concessão da linha ou quem controla o serviço não nos informa e não está do lado... Porque nós temos um arcabouço legal que nós temos que cumprir, e a gente cumpre dentro da nossa atribuição, e cada agência tem que cumprir a sua. Então, essa informação foi dada oito dias depois. E a fiscalização de cada agência compete a sua respectiva agência.

Agora, missões interagências são muito importantes, porque dão uma capacidade maior de força: Marinha, Arcon, Antaq, Anvisa, todos trabalhando para a segurança da navegação, cada um fazendo a sua parte. Como eu disse, a embarcação sofre inspeção, vistoria de vários atores: parte de descaminho, parte de imigração, parte de saúde, parte de segurança da navegação, parte de linhas, e isso realmente vai ajudar muito.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Comandante Manoel Pinho.

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para expor.) - Em relação a essa questão da integração, lá no Pará nós temos um fórum. É o Fórum Permanente de Segurança da Navegação na Amazônia Oriental.

Nesse fórum, não estão só apenas órgãos públicos; órgãos privados também estão, bem como sindicatos, sindicatos dos armadores proprietários das embarcações, bem como também os sindicatos aquaviários. Ou seja, a gente reúne todos os atores envolvidos nesse processo da navegação.

Então, nesse fórum, a gente se reúne no mínimo duas, três vezes por ano, e a gente comenta sobre essas questões, sobre acidentes, medidas, o que que a gente pode fazer, e ações em que todos possam contribuir com a segurança da navegação.

Então, esses fóruns são bem efetivos, para que cada um possa informar a sua dificuldade ou também as suas boas práticas, as suas sugestões, para que, juntos, possamos, sim, fazer uma segurança da navegação mais adequada.

E isso está dando bons frutos. A gente vê esses números que eu acabei de comentar; a gente faz muitas operações em conjunto... Agora mesmo, nessas ações não só com esses órgãos, mas principalmente na parte de ação social do navio auxiliar Pará. Agora mesmo, no navio auxiliar Pará, está havendo uma comissão hidroviária. Estava agora em Porto de Moz, fazendo ações sociais, ações de fiscalização naval, ações junto com o Ibama...

E, frequentemente, junto com as nossas embarcações de maior porte, que é do grupamento de patrulha, embarcam também outros atores. Conosco, que são embarcações menores, de lancha, atuam em conjunto determinados, como comentei, polos, e necessita daquele polo aquele tipo de embarcação, aquele tipo de órgão. Então, dessa forma, a gente consegue otimizar o emprego das agências.

E essa questão da regulação do passageiro é muito importante, realmente, lá - a Arcon -, em que essa questão da linha de passageiros... Essa informação nós utilizamos para que a gente possa empregar o nosso pessoal. A gente sabe de onde está saindo, daquele porto, sabe de onde estão saindo aquelas linhas...

Além disso, quando há uma embarcação que não está regulada, que não está inscrita pela capitania, ou aquela linha que não está regulada pela Arcon, então aquela embarcação já é apreendida, porque não tem autorização para poder navegar.

Então, essas informações são extremamente importantes, de todos os órgãos, para que a gente possa fazer uma fiscalização mais efetiva.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Quero dar boas-vindas ao meu colega de bancada, Deputado Camilo Capiberibe, a esta audiência pública.

Faculto a palavra para V. Exa., no momento em que V. Exa. quiser, como quiser, para indagar aos nossos convidados.

O SR. CAMILO CAPIBERIBE (PSB - AP) - Muito obrigado, Senador Randolfe. Quero cumprimentar pela iniciativa de propor a realização desta audiência pública aqui, convidar a Marinha do Brasil para participar...

O Amapá, hoje, está vivendo uma situação, assim, de profunda tristeza e, de certa maneira, de revolta, revolta com as circunstâncias nas quais esse acidente aconteceu, porque essa é uma linha regular que existe, muita gente faz essa viagem. E esse acidente realmente mostrou graves deficiências lá, no controle de segurança dessa navegação. E regularmente acontecem acidentes. Então, é importante debater. Por isso que é importante ouvir todos os setores, para que as providências possam ser tomadas tanto pelo Governo do Estado, como pelo Governo Federal.

Nós sabemos que a navegação fluvial na Amazônia não é alvo de uma política muito clara do Governo Federal. E não é de hoje; é de muito tempo. As hidrovias, as possibilidades que esse modal de transporte, que é tão importante para nós, que somos da Amazônia...

Eu mesmo navego muito na Amazônia. Não vou muito para essa região, mas eu vou, por exemplo, para o Bailique, que tem barcos grandes que fazem linha. Então, inclusive, eu vou, neste mês ou no próximo, para uma viagem de 12 horas. Eu sempre viajo.

E é preocupante. É preocupante que a gente, periodicamente, tenha que viver um momento de tragédia, como esse, de sofrimento. Um professor, que inclusive é filiado ao PSB, o Prof. Lino, perdeu a mãe, perdeu a tia, perdeu sobrinha, perdeu muitas pessoas da família nesse acidente. E eu fiz uma reunião, esse final de semana, num bairro, e havia 18 pessoas do bairro que estava nessa embarcação. Então, o bairro estava de luto, porque a tragédia foi enorme: muita gente!

Então, eu saúdo essa iniciativa, mas eu queria lembrar que o Senador Capiberibe e a Deputada Janete investiram muito na Marinha, no Amapá, por exemplo, para que ela pudesse hoje ter uma agência no Município de Oiapoque, onde nós temos ali um setor pesqueiro forte e uma navegação importante. E a agência foi reformada com recursos que foram alocados pelo Senador, e a Deputada colocou recursos para a aquisição de viaturas lá, e foram entregue no ano passado. Infelizmente, apesar de ter sido convidado, eu não pude ir. O senhor ainda não estava no comando lá. Eu vi que o senhor chegou recentemente. É lamentável que, nessas circunstâncias, tão dolorosas e tão tristes para o nosso querido povo do Amapá...

A Marinha tem um papel fundamental na capacitação, na expedição de carteiras e no treinamento, e ela tem feito isso.

Eu falava com a Deputada Janete, e ela me dizia de uma ação que houve recentemente, no Distrito de Carapanatuba, que é uma região muito importante - fica na beira do Amazonas. E é uma região que, apesar de ser muito perto da capital, é muito perigosa. Foi onde morreu, por exemplo, o Prof. Paulo Melo, que era um professor que tinha uma militância histórica na educação. E, fazendo uma viagem pela Secretaria de Educação, o barco em que ele estava, que era uma lancha, naufragou... Porque é no Amazonas. No Amazonas, não dá para brincar: o Rio Amazonas é extremamente violento. Eu sempre vou para essa região e eu vou muito preocupado, porque é uma região, realmente, onde o rio é muito violento, furioso, principalmente no verão.

Então, a Marinha tem um papel importante a desempenhar, e a sociedade amapaense descobriu a Marinha nesse episódio, de uma maneira como, em outros, ela não tinha olhado. Ela tem olhado muito para a Marinha procurando respostas, talvez porque o Governo não tenha dado respostas à altura - também está sendo extremamente cobrado pela sua atuação. Enfim, eu não estou fazendo juízo de valor. Eu estou falando o que eu vejo acontecendo, o que eu escuto lá no Amapá. Essa é uma situação em que eu acho que a gente não deve colocar esse tipo de questão, que seja política ou partidária, porque isso não vai resolver o problema das pessoas que estão lá no fundo do rio, nem vai resolver o problema das famílias que perderam seus entes queridos.

No entanto, eu estou passando - o Senador até já aderiu - para reinstalar a Frente Parlamentar pelo Desenvolvimento da Navegação Fluvial na Amazônia, que foi uma iniciativa pioneira da Deputada Federal Janete, em que ela se aproximou muito da Marinha e fez muito trabalho para evitar o acidente do escalpelamento. A Marinha é uma grande parceira nessa atividade e em várias outras.

Então, eu queria dizer da importância que a Marinha tem no nosso Estado, e eu tenho certeza que, lá no Estado do Pará, igualmente - o grande Estado do Pará, ali, nosso vizinho.

Também quero me colocar à disposição, através dessa frente, para nós podermos debater o que se pode encaminhar para mudar essa realidade: o que nós podemos fazer aqui em Brasília, de que maneira nós podemos dialogar com as autoridades estaduais, para fazer com que nós não tenhamos mais que viver episódios tão tristes.

Agora há pouco, eu fui dar uma entrevista aqui na TV Câmara, e a equipe toda perguntando sobre o acidente, o que que tinha acontecido, se as pessoas ainda estavam lá dentro do navio, depois de dez dias do acidente acontecido... Então, tudo isso mostra as nossas fragilidades.

E o Amapá, assim... Na Amazônia, tudo é um pouco mais difícil, e o Amapá é o extremo norte do Brasil. Dentro da Amazônia, nós temos várias amazônias. Lá nós somos os mais isolados - talvez também Roraima, do outro lado...

Então, existe uma dívida da União com o Estado do Amapá em políticas públicas, em infraestrutura, em tudo isso. Não é novidade, existe no Brasil com Amazônia... Principalmente porque o Amapá nasceu de uma decisão tomada aqui pelo Presidente Getúlio Vargas de criar o Território Federal para viabilizar a exploração do minério de manganês.

Então, nós fomos criados para atender a uma questão de segurança nacional do Brasil, de exportar o minério de manganês, de fazer uma *joint venture* com uma empresa americana, e deixamos de ser um território isolado, muito pouco povoado, para atingir quase 1 milhão de habitantes, depois de poucos anos em que esse evento aconteceu. E aí eu acho que, neste momento, nós vamos ter que nos unir, aqui com a bancada federal, Senador, para buscar não só os caminhos, mas para lutar para que eles sejam implantados, para que nós tenhamos mais. A Guiana Francesa, pouco tempo atrás, paralisou tudo lá, para cobrar do Governo investimento, e eles conseguiram. Eles conseguiram investimentos importantes do Governo francês, que quer ter o pé na Amazônia, mas não queria fazer investimento e deixava, lá, os piores índices de desenvolvimento humano da França serem lá, do nosso lado. O índice de desemprego na juventude é igual ou maior do que o do brasileiro e, em geral, pobreza. Aí, houve esse movimento de revolta generalizada, e conseguiram, então, ser olhados.

É claro que nós não estamos nessa etapa da questão, mas vamos ter que ver de que maneira a gente canaliza essa energia - que não é positiva hoje, lá -, para transformar isso em medidas concretas, Senador. Conte comigo aí nas suas iniciativas.

E eu fico feliz que o senhor é signatário da nossa frente, e vários Parlamentares de toda a Amazônia estão vindo assinar espontaneamente. Um pegou as fichas e levou para toda a bancada dele assinar, até a Deputados que não eram, porque a comoção não é só no nosso Estado, ela é nacional, e nós precisamos transformar isso em ações concretas.

Então, eu queria cumprimentar, colocar-me à disposição...

Este ano eu botei uma emenda de R\$300 mil, para equipar o NA Pará com aparelhos para oftalmologia, porque o NA Pará faz importantes ações. Há emendas também - eu cito porque é importante citar - do Senador e da Deputada para ações sociais lá, no Amapá.

Inclusive, eu falei com o comandante no ano passado, mas infelizmente caiu o nosso trapiche ancoradouro lá do Bailique. Então, nós temos dificuldade de ancorar lá para fazer essa operação, porque o Bailique é a maior região ribeirinha - não é a maior, mas é uma das mais importantes. Nós temos Mazagão também.

Infelizmente, eu nem tive a informação se houve ou não essa ação do navio lá no Amapá, no passado, porque ele me ligou e estava com problema, não deu para ir...

Mas eu quero me colocar à disposição para continuar investindo - eu considero a Marinha fundamental - e para que nós possamos trabalhar juntos, para que isso não volte mais a acontecer.

Muito obrigado, Senador Randolfe.

Infelizmente, eu vou ter que me retirar - vou ficar só mais um pouco aqui, porque eu tenho um outro compromisso -, mas eu o parabeno e me coloco à disposição para nós agirmos em conjunto, e com a Marinha, e com o Governo do Estado, enfim, com todos que têm responsabilidade e podem agir para evitar esse tipo de tragédia.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Meu caríssimo Deputado Camilo, nós que agradecemos. É, com muita honra que eu também sou signatário da frente parlamentar proposta por V. Exa.

Eu queria só aqui destacar - permitam-me, Comandantes -: antes de V. Exa. chegar, o Comandante Carlos Augusto destacava um dado importantíssimo no Amapá: nós já completamos dois anos sem nenhum episódio de escarpelamento. Isso é, sem dúvida, uma grande conquista que se deve muito à Deputada Janete.

Sua mãe, no período aqui como Deputada Federal, no período anterior como Primeira-Dama, a Deputado Janete Capiberibe foi uma precursora da luta contra o escarpelamento, foi quem primeiro dedicou emendas nesse sentido. E, se nós temos essa conquista para o nosso povo ribeirinho, todos os méritos dessa conquista, sem dúvida alguma, à Deputada Janete Capiberibe. Então, faço questão aqui de registrar.

Assim como V. Exa. destaca e é de conhecimento da Marinha, há emendas que têm sido destinadas por nós todos - mas em especial pelo então Deputado Capiberibe e pela Deputada Janete - para várias operações que a Marinha tem exercido pelos rios da região.

Eu creio que, a partir de agora, o objetivo desta audiência, Deputado Camilo, e das ações que temos empreendido conjuntamente, dos projetos de lei que apresentamos aqui no Senado, será o que determina que as embarcações só sejam autorizadas, as suas saídas dos terminais hidroviários, com a apresentação da lista de passageiros e o outro será o que majora as penas para todos os responsáveis por fortuitos na embarcação. Então, são essas duas legislações que estamos propondo, assim como a emenda parlamentar que destinamos ano passado, uma emenda de bancada de R\$12 milhões, para a construção do Terminal Hidroviário de Santana. Tudo isso, eu acredito, encaixa-se no nosso esforço comum, da bancada agora, no sentido de que isso não volte a ocorrer. Eu acho que, ocorrida a tragédia, há uma mobilização comum de todos nós. Sei que é esse o interesse.

Eu quero aqui, assim como V. Exa., saudar a dedicação da Marinha, o envolvimento da Marinha. O Comandante Carlos Augusto tem respondido, inclusive com enorme paciência, a todos os parentes das vítimas. Eu mesmo fui testemunha disto na última sexta-feira. As olheiras que o Comandante tem são justificadas nos últimos 10 dias, tenho sido testemunha, toda a dedicação que ele tem tido e, em especial, do que ele tem afirmado para garantir tranquilidade. É óbvio que é difícil ter tranquilidade para quem perde um ente querido, para uma sociedade que está em luto, mas quero aqui, Comandante Manoel Pinho, fazer esse registro. O Comandante Carlos Augusto em todos os momentos tem reafirmado isso, por quanto tempo for necessário a Marinha estará no local do evento para resgatar a todos que lá estavam, e a Marinha assim irá se dedicar. Eu acho que é isso que nós esperamos da Marinha e de todas as nossas Forças Armadas.

Então, eu queria só fazer esse registro do nosso testemunho, da dedicação da Marinha do Brasil e, em especial, de V. Exa. neste episódio.

Aqui foram ditos, foram destacados alguns aspectos que eu considero muito importantes para integrar as ações em comum das autoridades locais: o fato de termos uma agência no Pará e não termos uma agência no Amapá. Sem dúvida alguma é uma necessidade que eu acho que as autoridades do nosso Estado têm que iniciar a refletir.

Eu queria acatar, Comandante Manoel Pinho, a sugestão de V. Exa. Eu acredito que dentro em pouco todos nós teremos que nos mobilizar para a constituição de um fórum comum de segurança também de navegação fluvial na Amazônia. Eu acho que há algumas coisas que não voltam atrás, como diz o poeta, e uma das coisas que não volta atrás é o tempo depois de passado. Agora nós podemos atuar no tempo a partir do futuro. Eu acho que esse é o nosso grande desafio, atuarmos em conjunto para que essas tragédias não continuem acontecendo, mas tenho que dizer que isso não é responsabilidade somente da Marinha do Brasil, é uma responsabilidade comum de todos nós.

Dito isso, Comandante Manoel Pinho, Comandante Carlos Augusto, querem tecer mais algumas considerações para concluirmos a nossa audiência?

O SR. MANOEL OLIVEIRA PINHO (Para expor.) - Senador, só gostaria de agradecer essa oportunidade de estarmos aqui, de podermos falar e debater esse assunto tão importante para a nossa região, a segurança em navegação.

Então, como bem dito pelo Comandante Carlos, os rios são as nossas estradas. Uma boa parcela da nossa sociedade e das nossas crianças utiliza os rios, então, é importante nós trabalharmos de forma integrada para que a gente realmente minimize, mitigue esses problemas e leve, sim, prosperidade, economia, ou seja, desenvolvimento para a nossa região.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Comandante Carlos.

O SR. CARLOS AUGUSTO DE SOUZA JUNIOR (Para expor.) - Só para finalizar o que o Parlamentar falou em relação à existência do Oiapoque, é verdade, foi um sonho que virou realidade com a ajuda de todos.

A gente tem uma agência da Capitania dos Portos no Oiapoque que demandou muito dinheiro, muita logística. São 11 homens lá, três lanchas, um prédio e viaturas. A Marinha conseguiu com a ajuda de todos. Eu agradeço aqui a todos e aos Parlamentares que destinaram emendas para que isso virasse uma realidade.

Quero reiterar que a Marinha não deixa ninguém para trás, a missão só vai terminar quando tivermos todas as respostas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Randolfe Rodrigues. Bloco Parlamentar Senado Independente/REDE - AP) - Muito obrigado, Comandante Carlos Augusto.

Esta Presidência, então, agradece à Marinha do Brasil e à disposição do Comandante Manoel Pinho e do Comandante Carlos Augusto, Capitão dos Portos do meu Estado do Amapá, por se fazerem presentes nesta Comissão.

Proponho a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da 4ª Reunião da Comissão.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que concordam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada e será publicada no *Diário Oficial*.

Mais uma vez agradeço à Marinha do Brasil, aos comandantes aqui presentes e declaro encerrada a presente audiência pública da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal.

(Iniciada às 10 horas e 19 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 02 minutos.)