

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (AA) Carlos Alberto Goes da Silva

DESAFIOS LOGÍSTICOS DA FORÇA NAVAL NA HIDROVIA TAPAJÓS

Rio de Janeiro
2022

CC (AA) Carlos Alberto Goes da Silva

DESAFIOS LOGÍSTICOS DA FORÇA NAVAL NA HIDROVIA TAPAJÓS

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

Orientador: CF (IM) Marcus Eduardo Fernandes Maia

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2022

RESUMO

O propósito desta monografia é identificar percalços e possibilidades logísticas vivenciados pela Capitania Fluvial de Santarém (CFS), no que diz respeito ao desempenho de sua atividade subsidiária de fiscalização do tráfego aquaviário, com a execução de inspeção naval na Hidrovia Tapajós. Esse panorama, proporcional ao crescente número de embarcações empregadas na navegação fluvial dessa hidrovia e motivado pelo escoamento de grãos de soja de interesse público e privado no mercado exterior, é resultado do desenvolvimento nacional do agronegócio. Nesse contexto, dentre essas funções providas pela MB, foram destacadas as funções logísticas de Suprimento — com foco no combustível necessário para a movimentação dos meios, embarcação e viatura, da CFS —, e de Transporte — especificamente das equipes de inspetores navais da CFS, para todas as cidades marginais da extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós. Para atingir o objetivo deste trabalho, foram realizadas análises dos conceitos logísticos que envolvem: o dever de realizar a atividade de inspeção naval pela Autoridade Marítima; os aspectos da navegação da Hidrovia Tapajós, considerando os fatores que contribuem para o aumento do fluxo de embarcação na hidrovia e sua perspectiva, e a logística provida pela MB, bem como a praticada na CFS. Como resultado, concluiu-se que as deficiências logísticas prejudicam a CFS na realização da atividade de Inspeção Naval naquela hidrovia, mas que tais deficiências podem ser solucionadas com a contratação de empresa licitada, que viabilize o fornecimento de combustível com cartão de crédito, e realize o transporte rodoviário e fluvial. Ademais, mostraram-se relevantes os seguintes procedimentos: acordar parceria com o 53º Batalhão de Infantaria de Selva (BIS); promover a criação de uma Agência da Capitania dos Portos em Itaituba; investir na modernização ou substituição das embarcações da CFS e, paliativamente, efetivar a instalação de tanques de combustíveis em suas dependências, além das melhorias de infraestrutura logística previstas pelo Governo Federal. Por fim, observou-se que a fiscalização proporcional da CFS na Hidrovia Tapajós, facilitada pelas possibilidades logísticas citadas, é de grande interesse das empresas envolvidas no transporte de grãos pela navegação fluvial do Tapajós sediadas em Miritituba, distrito de Itaituba/PA.

Palavras-chave: Logística, Agronegócio e Inspeção Naval.

LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

AgEFlut	—	Agência Escola Flutuante
AM	—	Autoridade Marítima
ARCON	—	Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará
BIS	—	Batalhão de Infantaria de Selva
CeIMBe	—	Centro de Intendência da Marinha em Belém
CFS	—	Capitania Fluvial de Santarém
CIANPORT	—	Companhia Norte de Navegação e Portos
Com4ºDN	—	Comando do 4º Distrito Naval
DPC	—	Diretoria de Portos e Costas
EB	—	Exército Brasileiro
ECPAD	—	Embarcação de Casco Padronizado
ECR	—	Embarcações de Casco Rígido
END	—	Estratégia Nacional de Defesa
ETC	—	Estação de Transbordo de Carga
GC	—	Gasolina Comum
IN	—	Inspeção Naval
LAEP	—	Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha
LESTA	—	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MD	—	Ministério da Defesa
MB	—	Marinha do Brasil
NORMAM	—	Normas da Autoridade Marítima
ODM	—	Óleo Diesel Marítimo
ODR	—	Óleo Diesel Rodoviário
OM	—	Organização Militar
PIN	—	Polos de Inspeção Naval
PNL	—	Plano Nacional de Logística
SAbM	—	Sistema de Abastecimento da Marinha
TUP	—	Terminal de Uso Privado

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	REFERENCIAL TEÓRICO.....	8
2.1	Conceitos logísticos.....	9
2.2	A logística na MB.....	11
2.2.1	Função logística Suprimento	13
2.2.2	Função logística Transporte	14
2.3	A atividade de Inspeção Naval na MB.....	14
3	ASPECTOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NA HIDROVIA TAPAJÓS	16
3.1	Fatores que levam ao aumento do número de embarcações	17
3.2	Perspectivas de desenvolvimento.....	21
4	A LOGÍSTICA DA CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM	23
4.1	Logística de Suprimento de Combustível.....	24
4.2	Logística de Transporte de Pessoal	26
5	ANÁLISE DA LOGÍSTICA DA CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM NO ASPECTO DA NAVEGAÇÃO NA HIDROVIA TAPAJÓS.....	27
5.1	Dificuldades logísticas	28
5.2	Possibilidades logísticas	30
6	CONCLUSÃO	33
	REFERÊNCIAS.....	36
	APÊNDICES	43
	ANEXOS.....	77

1 INTRODUÇÃO

As hidrovias da Região Norte do Brasil são de grande importância para o desenvolvimento das cidades onde se observa que, além da vantagem da diversidade de pesca e do recurso hídrico abundante, a navegação fluvial (águas interiores) é considerada o meio mais adequado ao cotidiano, tendo em vista seus reduzidos custos e grande capacidade de deslocamento de cargas e pessoas (CNT, 2019).

Já na segunda década do século XXI, impulsionados pela viabilidade de escoamento de grãos do agronegócio, com destaque da Hidrovia Tapajós — que leva o nome do rio considerado “o novo Mississipi brasileiro” (BARROS, 2019, p. 13) — os investimentos estatais e privados resultaram em fatores que fomentaram a Marinha do Brasil (MB), em seu papel de Agente da Autoridade Marítima (AM), a adequar a reestruturação do Poder Naval no emprego em atividades benignas de Segurança do Tráfego Aquaviário, e, como consequência, a analisar o esforço logístico a respeito do incremento da inspeção naval naquela hidrovia.

A presente análise baseia-se na logística militar¹ empregada na capacidade logística para a Defesa Nacional, prevista na Estratégia Nacional de Defesa (END, 2020a), em especial nas funções logísticas² de suprimento e transporte de equipes de Inspeção Naval, para garantir a segurança da navegação na Hidrovia Tapajós, decorrente do aumento do fluxo de embarcações nessa hidrovia.

Em abordagem limitada ao conteúdo de interesse, esta pesquisa se propõe a analisar as limitações e possibilidades logísticas da Capitania Fluvial de Santarém (CFS), e a avaliar a Organização Militar (OM) que atua legalmente como Agente da AM naquela hidrovia, a fim de possibilitar a realização de IN em cumprimento das tarefas que lhes são atribuídas.

A relevância conferida por essa abordagem detém-se à necessidade de manter a MB em condições irrestritas das funções logísticas de suprimento e transporte na garantia da

¹ Logística militar “é o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas” (BRASIL, 2003, p. 1-5).

² Função logística “é a reunião, sob uma única designação, de um conjunto de atividades logísticas afins, correlatas ou de mesma natureza” (BRASIL, 2016, p. 23).

segurança da navegação na Hidrovia Tapajós, justificada por convergir para o cumprimento das atribuições particulares da AM.

Para tanto, pretende-se responder à seguinte questão de pesquisa: a logística de suprimento e de transporte empregada nas inspeções navais realizadas pela CFS é proporcional ao crescente fluxo de embarcações na Hidrovia Tapajós?

Esta proposta de estudo pormenorizado contribuirá à AM na verificação dos obstáculos que prejudicam a MB no cumprimento de sua tarefa subsidiária naquela hidrovia, bem como servirá de pressuposto para pesquisas ampliadas em outras OMs da MB, no cenário nacional. A motivação analítica por esse prisma foi provocada pela crescente navegação interior na Hidrovia Tapajós, em função dos interesses público e privado relativos ao agronegócio, que impactam diretamente as atividades subsidiárias prestadas pela MB na segurança da navegação, exigindo-lhe, dessa forma, um esforço logístico proporcional a essa evolução, especialmente, no que concerne à questão logística de suprimento de combustível e transporte de pessoal.

Para alcançar o propósito supramencionado, o objetivo geral definido apresenta duas vertentes: uma diz respeito à análise dos fatores que influenciam o aumento do fluxo de embarcações na Hidrovia Tapajós nos últimos cinco anos, a outra aborda o funcionamento da logística da CFS, especificamente quanto às funções logística de suprimento e transporte das equipes de inspetores navais.

Como objetivos secundários, são analisados o cumprimento das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção hídrica, nas hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Destarte, este estudo é fragmentado em quatro partes, resultado de pesquisas científicas bibliográficas e documentais em publicações e normas que regem a logística no meio civil e na MB, pesquisa científica baseada nas informações obtidas em entrevistas de três OMs de interesse, subordinadas ao Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN), bem como de empresas engajadas nas atividades de escoamento do agronegócio e de outras entidades que utilizam a navegação na Hidrovia Tapajós.

A primeira parte concentra o referencial teórico, condizente às logísticas empresarial e militar, à logística na MB e à atividade de Inspeção Naval. Em sequência, são

analisados os aspectos da navegação interior na Hidrovia Tapajós que levam ao aumento do número de embarcações, bem como demonstradas as perspectivas de desenvolvimento naquela hidrovia. Posteriormente, são verificados o emprego das funções logísticas de suprimento de combustível e o transporte de equipes de inspetores navais da CFS para as missões de Inspeção Naval. No Capítulo 5, compara-se a logística utilizada, na prática, pela CFS à provida pela MB, a fim de verificar as dificuldades e possibilidades logísticas naquela Capitania. Por último, são apresentadas as conclusões do assunto explanado, consolidadas por meio das discussões expostas nos capítulos da presente pesquisa.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A Região Norte do Brasil é considerada estratégica, pela diversidade de riquezas minerais, recursos hídricos e pela floresta Amazônica, conforme as Concepções Estratégicas de Defesa — que “abarca [...] a discussão de conceitos, doutrinas, diretrizes e procedimentos de preparo e emprego da expressão militar do Poder Nacional” (BRASIL, 2020a, p. 9). Ela abrange os Estados do Acre (AC), Amapá (AP), Amazonas (AM), Pará (PA), Rondônia (RO), Roraima (RR) e Tocantins (TO), compreendendo 3.850.519,3 km² de área territorial, que representa 45% do território brasileiro (BRASIL, 2022a). Seus principais rios constituem-se na malha fluvial com melhor navegabilidade (CNT, 2019), tais como o rio Amazonas e o rio Tapajós, dentre outros (MORAES, 2016).

Essa região, no entanto, ainda sofre pelo vazio demográfico — o menor do país, com 4,9 habitantes por quilômetro quadrado (BRASIL, 2022a) —, além de sobressair como pior infraestrutura rodoviária, seguida pelo Centro-Oeste, Sul, Sudeste e Nordeste (CNT, 2019). Essa realidade “coloca o uso das hidrovias e do transporte aéreo como principais alternativas de acesso” (CORRÊA, 2013, p. 13), modais também utilizados pelas Forças Armadas (FFAA) em cumprimento de suas atribuições em “defesa da pátria” (CF, 1988) (BRASIL, 1988, p. 89).

Em consequência dos aspectos regionais supracitados, pode-se afirmar que as atividades administrativas de IN carregam-se de amplos desafios logísticos. Dessa maneira, é fundamental trazer à luz os diversos conceitos que permeiam essa atividade.

2.1 Conceitos logísticos

A logística sempre esteve presente na evolução da sociedade, mas só passa a receber a devida importância a partir dos conceitos militares durante guerras, “cujo objetivo primordial era levar armamentos, munições e suprimentos para a linha de frente das batalhas” (GONÇALVES, 2013, p. 5). Com o rápido desenvolvimento de produtos, com o advento da Globalização³ e aumento da competitividade, essa necessidade foi adaptada, a fim de atender aos interesses empresariais, sob o foco de “oferecer ao consumidor os bens e serviços quando, onde e na quantidade desejada” (NOGUEIRA, 2018, p. 23).

Para Gonçalves (2013, p. 6), a partir de 1950, “a experiência e a pesquisa militares na área de logística passam a ser incorporadas nas empresas” com grupos de atividades logísticas necessárias para levar os produtos a diversas regiões.

Segundo Bowersox e Closs (1996, *apud* NOGUEIRA, 2018, p. 24), “o termo ‘logístico’ não é específico para os negócios ou o setor público, mas é aplicável a qualquer atividade que utilize seus conceitos básicos”, como a militar, por exemplo. Apesar de a logística ser utilizada há anos pelas civilizações, o conceito logístico é contemporâneo (NOGUEIRA, 2018, p. 24).

Um desses conceitos, definido por Webster’s (1993, *apud* GIACOMELLI, 2016, p. 6), diz que logística é “o ramo da ciência militar que lida com a obtenção, manutenção e transporte de material, pessoal e instalações”. Em visão geral, como padrão mais recente, Nogueira (2018, p. 22) considera o conceito de Logística como sendo “o processo de planejar, executar e controlar o fluxo e armazenagem [...] de matérias-primas [...] de origem até o ponto de consumo”, assim definida pelos profissionais da área e praticada pelo *Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP* (Conselho de Profissionais de Gestão da Cadeia de Suprimentos). Segue texto completo:

Logística é o processo de planejar, executar e controlar o fluxo e armazenagem, de forma eficaz e eficiente em termos de tempo, qualidade e custos, de matérias-primas, materiais em elaboração, produtos acabados e serviços, cobrindo desde o

³ Globalização “é a integração entre os mercados produtores e consumidores de diversos países, graças ao desenvolvimento e barateamento dos custos de transporte, aos importantes avanços tecnológicos dos meios de comunicação, que reduziram significativamente o tempo e a distância (rede de computadores, satélites etc.), e ao surgimento e à ação de empresas multinacionais, integrando as economias e tornando o mundo um mercado único imenso” (MICHAELIS, 2022).

ponto de origem até o ponto de consumo, com objetivo de atender aos requisitos do consumidor (NOGUEIRA, 2018, p. 22).

Para essa engrenagem funcionar, segundo Gonçalves (2013), a logística empresarial desempenha-se nas principais atividades-chave: processamento de pedidos, gerenciamento de transporte, gestão dos estoques, armazenagem, movimentação dos materiais, embalagens, compras, planejamento da produção e sistema de informação. Cabe apontar que essas atividades são operadas com o apoio dos cinco pilares básicos: redes logísticas, sistemas de informação, transporte, gestão de estoques e gestão de centros de distribuição, sendo esses pilares distintos em relação à logística militar.

No meio militar, a logística passou a ter maior relevância a partir de 1917, com o Tenente-Coronel Thorpe (1875-1936), o qual defendia que “a estratégia e a tática proporcionam o esquema da condução das operações militares, enquanto a logística proporciona os meios” (BRASIL, 2003, p. 1-2).

O Ministério da Defesa (MD) define logística militar como “o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas” (BRASIL, 2003, p. 1-5). A MB amplia essa definição, incluindo a necessidade de pessoal, material e serviços em quantidade, qualidade, momento e lugar por ela determinada (BRASIL, 2003).

Para alcançar esse propósito, o desenvolvimento da logística militar obedece às fases básicas de determinação de necessidades, obtenção e distribuição, que são aplicadas em sete funções logísticas: Engenharia; Manutenção; Recursos Humanos; Salvamento; Saúde; Suprimentos; e Transporte (BRASIL, 2016). A escolha do emprego dessas funções dependerá do problema logístico — necessidade de proporcionar às forças os recursos requeridos, em determinadas circunstâncias — verificado pela MB, a fim de buscar uma solução viável por meio de um esforço logístico, desenvolvido com a participação do Comando, das Funções correlatas e do Ciclo Logístico, sendo esse último “constituído pela ordenação das ações que serão desenvolvidas, englobando uma ou mais funções” (BRASIL, 2003, p. 2-1).

Para responder à pergunta de pesquisa e alcançar o propósito deste trabalho, faz-se necessário examinar o estudo de duas funções logísticas: Suprimento e Transporte (grifo

próprio). Na MB, a primeira é conceituada como “o conjunto de atividades que trata da previsão e provisão do material, de todas as classes, necessário às organizações e forças apoiadas” (BRASIL, 2003, p. 4-1). A segunda, como “o conjunto de atividades que são executadas visando ao deslocamento de recursos humanos e materiais por diversos meios, em tempo e para os locais predeterminados, a fim de atender às necessidades” (BRASIL, 2003, p. 4-14). Ambas complementam o conceito de abastecimento da MB — “conjunto de atividades que tem o propósito de prever e prover, para as forças e demais OM da MB, o material necessário a mantê-las em condições de plena eficiência” (BRASIL, 2003, p. 4-2).

A partir dos conceitos apresentados, depreende-se que logística é uma ciência direcionada a satisfazer necessidades imprescindíveis, tanto de material quanto prestação de serviço, desde a matéria bruta de interesse até a finalização do consumo, utilizando-se de uma estrutura planejada de processos que viabiliza o cumprimento de metas objetivas nos ambientes empresarial e militar.

Para melhor compreender esse conceito, torna-se importante ter em mente a funcionalidade da logística no nível de execução, bem como a atividade de IN na MB.

2.2 A logística na MB

O interesse pela capacidade logística para a defesa nacional faz parte da concepção estratégica de defesa para interação de vários setores nacionais no desenvolvimento de sete funções logísticas (BRASIL, 2020a). Elas são vultosas na prestação de apoio sistêmico, ainda que relacionadas ou complementares, a fim de facultar o cumprimento coordenado na organização, no planejamento, na execução e no controle do apoio logístico (BRASIL, 2003).

Segundo o MD, cada uma dessas funções logísticas tem suas atividades relacionadas bem definidas. A primeira delas, de Recursos Humanos, gerencia o pessoal com atividades precípua faseadas no levantamento das necessidades das ações e operações, seguidas pela procura e admissão, passando pela preparação, e, quando prontificadas as condições dessas fases, gerencia o convívio diário na fase de administração e de manutenção do moral e do bem-estar (BRASIL, 2016). A segunda, denominada de Saúde, trata, adequadamente, das condições corporal e mental do pessoal, a fim de mantê-lo apto a desempenhar as tarefas exigidas pela instituição, gozando de pleno estado físico e psíquico.

Para isso, essa função utiliza procedimentos regulamentares de medidas sanitárias preventivas, de recuperação com atividades de inteligência médica, seleção médica, proteção da saúde e, quando necessário, de tratamento (BRASIL, 2016). Outra função logística de considerável importância para este estudo, já mencionada aqui, é a de Suprimento, de vital importância na obtenção e distribuição de materiais e serviços.

Além dessas, cita-se a função logística de Manutenção, a qual possibilita, sobremaneira, a uma Organização alcançar seu melhor desempenho quando cumpre os procedimentos predefinidos nos manuais técnicos dos equipamentos utilizados, a fim de mantê-los “na melhor condição para emprego e, quando ocorrem avarias, reconduzi-lo a essa condição, para isso, desenvolve atividades de levantamento das necessidades, manutenção preventiva, preditiva, modificadora e corretiva”. Não menos importante, a função logística da área de Engenharia aborda as atividades estruturais que viabilizam a Organização atuar sem obstáculos. Segue toda a definição dessa função:

Função logística de Engenharia são ações planejadas e executadas, como obras e serviços, com o objetivo de obter e adequar a infraestrutura física e as instalações existentes às necessidades das forças e compreendendo a construção, ampliação, reforma, adequação, reparação, restauração, conservação, demolição, remoção, desobstrução, montagem, avaliação, e gestão ambiental (BRASIL, 2016, p. 28).

Em sequência, alude-se à quinta função logística, também de interesse desse estudo, a de Transporte, considerada como uma prestação de serviço pela MB, essencialmente utilizada por todas as demais funções logísticas, visto que “abrange todas as modalidades, vias e classes de transporte, além de incluir os terminais de transporte que são os pontos de origem e destino do processo” (BRASIL, 2003, p. 4-14). Por fim, a última função logística, dentre as listadas, é a de Salvamento, utilizada pela MB para “a salvaguarda e o resgate de recursos materiais, suas cargas ou itens específicos” (BRASIL, 2003, p. 4-8). Para tanto, desenvolve ações definidas pelo MD para combater incêndios, controlar avarias, conter danos, remover, rebocar, desencalhar, emergir ou reflutuar meios, e resgatar recursos materiais acidentados, cargas ou itens específicos (BRASIL, 2016).

Dentre essas funções logísticas, este estudo amplia o desenvolvimento das atividades das duas de interesse desse estudo, supramencionadas, com detalhes empregados na execução prática desse campo na MB.

2.2.1 Função logística Suprimento

Na MB, a estrutura geral da logística de abastecimento da Força Naval é integrada ao Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM⁴), composta pelo Estado-Maior da Armada na supervisão geral, órgãos gerenciais e técnicos intermediários e de órgãos de execução que cumprem o “efetivo exercício das Atividades de Abastecimento, Técnicas ou Gerenciais” (BRASIL, 2020b, p. 1-4). No menor nível desse sistema, existem os Centros de Intendência da Marinha, que são de âmbitos regionais e fazem a distribuição do material Classe III⁵ (BRASIL, 2016; BRASIL, 2020b).

Na jurisdição do Com4^oDN, encontra-se o Centro de Intendência da Marinha em Belém (CeIMBe), destinado a atender, diretamente, aos interesses logísticos das OMs subordinadas àquele Distrito, ainda que localizadas fora da cidade de Belém, dentre as quais conta-se a CFS, que depende do esforço logístico do CeIMBe, quanto ao suprimento de material, a fim de viabilizar a realização de sua importante atividade subsidiária de IN, na sua área jurisdicional.

De forma sistemática, a MB também pode empregar um apoio logístico por ser um “conjunto ordenado de elementos — pessoal, organizações, material, normas, processos e técnicas inter-relacionados e destinados a prover as necessidades da MB” (BRASIL, 2003, p. 5-1). Existem, para tal propósito, o apoio logístico fixo e o apoio logístico móvel. Este “caracteriza-se por estruturas organizadas para atender um determinado tipo de operação e, geralmente, são dissolvidas depois de cessados os motivos de sua ativação”, aquele “é prestado nas organizações fixas que, em sua maioria, já existem desde o tempo de normalidade, e que permanecem prestando o apoio necessário em situação de conflito” (BRASIL, 2003, p. 5.3-5.4).

A autonomia da Força Naval é possibilitada pelo apoio logístico móvel, por ser “a modalidade de apoio logístico, cujo esforço principal é realizado por unidades móveis que levam esse apoio até a área de operações” (BRASIL, 2003, p. 5.4).

⁴ SAbM “é o conjunto constituído de Órgãos, processos e recursos de qualquer natureza, interligados e interdependentes, estruturado com a finalidade de promover, manter e controlar o provimento do material necessário à manutenção das Forças e demais OM em condições de plena eficácia e eficiência” (BRASIL, 2020, p. 1-3).

⁵ Classe III⁵ — Combustíveis e Lubrificantes — compõem as classes de suprimento do sistema de classificação militar, o qual “agrupa todos os itens de suprimento, conforme a finalidade de emprego, em dez classes e é utilizado nos planejamentos logísticos amplos e na simplificação de instruções e planos” (BRASIL, 2016, p. 25).

Essa estrutura logística facilita o emprego da Força Naval no desempenho de suas tarefas, permitindo-a celeridade nas ações desenvolvidas, que garante a eficiência das atividades planejadas, em particular, a de fiscalização do tráfego aquaviário.

2.2.2 Função logística Transporte

Por doutrina, as Forças utilizam os meios de transporte orgânicos disponíveis para cumprirem suas missões. Mas, em complemento, podem-se utilizar outros meios civis (BRASIL, 2016). Por isso, a MB estrutura o processo de aquisição de transporte de pessoal por meio das Autoridades Requisitantes (AR⁶), das Autoridades Requisitantes Adjuntas (ARA⁷) e das Autoridades Solicitantes (AS), sendo as últimas a origem da necessidade (BRASIL, 2015a).

Na organização dessa estrutura no Com4^oDN, cabe ao CelMBe exercer a função de AR, e atender às necessidades das ASs subordinadas àquele Distrito (BRASIL, 2020m). Dentre tais solicitantes, destacamos a CFS na dependência dessa logística, para transportar suas equipes de inspetores navais em locais fora da cidade de Santarém, a fim de realizar missões de IN, programadas e inopinadas, na sua área jurisdicional, decorrente da indisponibilidade de seus meios.

Conclui-se, portanto, que a estrutura das funções logísticas de estudo — Suprimento e Transporte — organizadas pela MB para atender às necessidades advindas da execução da atividade de IN da CFS está bem definida entre os atores de interesse. Cabe, no entanto, analisar se há satisfatoriedade no cenário da atividade na Hidrovia Tapajós.

2.3 A atividade de Inspeção Naval na MB

A realização da atividade de Inspeção Naval é conferida à MB — uma das três “instituições nacionais” das Forças Armadas (FFAA) destinadas “à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem” (CF,

⁶ AR “aquela que estabelece os meios de transporte a serem utilizados, efetua as licitações para contratação do transporte, autoriza o pagamento do transporte e assina as respectivas requisições” (BRASIL, 2015a, p. 23-1); e

⁷ ARA, “aquela que, em razão da distância geográfica da AR, recebe delegação de competência para estabelecer, em regiões previamente definidas, os meios de transporte a serem utilizados, efetuar as licitações para contratação do transporte, autorizar o pagamento do transporte e assinar as respectivas requisições” (BRASIL, 2015a, p. 23-1).

1988) (BRASIL, 1988, p. 89) — como atribuição subsidiária particular de “prover a segurança da navegação aquaviária, implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores” (BRASIL, 1999, Art. 17).

Sob legitimidade da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (BRASIL, 1997), o CM, designado a exercer a AM em todo território nacional (BRASIL, 1999), cumpre essa atividade específica de segurança da navegação, delegando-a aos Comandantes dos Distritos Navais, qualificados como Representantes da AM, os quais, sob supervisão do Comandante de Operações Navais, promovem a execução da atividade de IN, por meio dos Agentes da AM — Titulares de OM subordinados aos Distritos que, “por força das Normas da AM (NORMAM)”, tenham atribuições dentro desta estrutura” — (BRASIL, 2022b, p. 2), assim definida:

Inspeção Naval (IN) é uma atribuição da Autoridade Marítima prevista na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Trata-se de uma atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento dessa 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 (BRASIL, 2017, Art. 2º, inciso VII).

Em todo o Brasil, estão distribuídos 69 Agentes da AA (34 Capitânicas, 14 Delegacias e 23 Agências das Capitânicas dos Portos), demonstrados na Figura 01 do ANEXO A, onde constam as Capitânicas dos Portos nas cidades de Belém-PA, de São Luís-MA, de Parnaíba-PI e a de Santarém-PA, todas subordinadas ao Com4^oDN (BRASIL, 2022c) e destinadas a cumprirem objetivamente a IN, assim definido:

O propósito da IN são ações que constituem perícias⁸ de fiscalização da Segurança do Tráfego Aquaviário nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, visando: à segurança da navegação; à salvaguarda da vida humana; e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (BRASIL, 2022d, p. 1).

⁸ Perícia — “são todas as ações executadas por peritos. Peritos são os Inspetores Navais e os Vistoriadores Navais. As perícias podem ser dos seguintes tipos: Perícias de Fiscalização — Inspeções Navais; Perícias de Verificação e Regularização — Vistorias; e Perícias Específicas — são os vários tipos de perícias constantes das NORMAM e executadas para um fim específico” (BRASIL, 2022d, p. 1-1).

Nessas verificações, a equipe de Inspetores Navais — composta por, pelo menos, três militares, devidamente qualificados em Estágios Preparatórios para Oficiais e Praças providos pela Diretoria de Portos e Costas (DPC⁹) — deve fiscalizar as embarcações, nacionais ou estrangeiras, quanto: à documentação dos tripulantes, entre os quais a Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), a Carteira de Habilitação de Amador (CHA), o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS); aos documentos das embarcações; e às reais condições do material e equipamento, em conformidade com as normas em vigor (BRASIL, 2022d, p. 2-1). A inobservância das Normas da Autoridade Marítima, verificadas durante essa fiscalização, é apurada por meio de procedimento administrativo, pelo qual, ao ser constatada alguma infração às regras do tráfego aquaviário, são aplicadas penalidades, e tomadas medidas administrativas cabíveis em benefício da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana e da prevenção da poluição hídrica por parte de embarcações (BRASIL, 2022d).

Essa dinâmica de abordagem na IN depende da logística adequada de suprimento de combustível para as embarcações e viaturas da CFS. No caso de impossibilidade de tais atendimentos, tal procedimento de abordagem se sujeita à viabilidade de transporte (fluvial ou rodoviário) das equipes de inspetores navais para a área de fiscalização de interesse. Nesse contexto, para o melhor desempenho da MB na segurança da navegação aquaviária nas águas interiores, torna-se imprescindível o conhecimento da navegação interior na Hidrovia Tapajós, que pode influenciar a importância da intensificação da inspeção naval daquela jurisdição.

3 ASPECTOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NA HIDROVIA TAPAJÓS

No Brasil, a navegação interior é a “realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas abrigadas” (BRASIL, 1997, Art. 2º, inciso XII). Na Região Norte, encontra-se uma das quatro maiores regiões hidrográficas brasileiras (CNRH, 2002), onde a navegação é amplamente utilizada, pois os rios representam a principal via de transporte, sendo cruciais para o deslocamento e o abastecimento das comunidades ribeirinhas. Nessas áreas, o predomínio desse modal

⁹ DPC – representante da AM com delegação de competência para “baixar os atos relativos ao Ensino Profissional Marítimo” (BRASIL, 2022b, p. 3).

fluvial deve-se à vasta disponibilidade de vias navegáveis, ao baixo custo de movimentação e à reduzida e precária densidade da malha rodoviária (CNT, 2019).

Essas características despertam interesses econômicos de entidades públicas e privadas que empregam o transporte aquaviário por ser “o transporte mais utilizado para o comércio exterior (navegação de longo curso) e o segundo mais utilizado para transporte de cargas inter-regionais (hidrovias e cabotagem¹⁰)” (BRASIL, 2018, p. 15), o que fomenta investimentos em fatores que possibilitam a navegação na hidrovia.

3.1 Fatores que levam ao aumento do número de embarcações

Historicamente, o estímulo ao uso da navegação interior é relacionado a algum interesse público e/ou privado. Destaca-se, nos últimos anos, o interesse comercial fomentado pelo agronegócio¹¹, capaz de registrar “entre 2010 e 2018, [...] que a navegação interior foi o segmento o qual apresentou maior crescimento, de 62,4% no período” (CNT, 2019, p. 40).

Admitindo a relevância desse panorama, os sucessivos investimentos de governos nos nove corredores logísticos estratégicos (dentre os quais se destaca o corredor logístico Norte — Eixo Tapajós, Figura 02 do ANEXO B (MTPA, 2017) —, complementar ao projeto Arco Norte — “projeto do Estado brasileiro em sinergia com setores empresariais do agronegócio [...] vem assegurar e organizar as condições necessárias para instalações portuárias e logísticas” (RODRIGUES, 2018, p. 210)) inverteram a movimentação de carga do fluxo da soja do Sul e Sudeste para o Norte do país, em busca de competitividade, alcançando resultados expressivos noticiada em nota abaixo:

As informações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontam que, em 2010, a movimentação nos portos do Arco Norte respondia por apenas 23% da produção nacional de soja e milho. Em 2015, essa participação já tinha saltado para 31%, até atingir 50% no ano passado. [...] Não é difícil entender por que o mapa logístico do agronegócio virou de ponta cabeça. Na última década, após sucessivos atrasos, o governo federal conseguiu, finalmente, dar condições razoáveis de trafegabilidade à BR-163,

¹⁰ Cabotagem “é a navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores” (BRASIL, 2006, p. 2-1).

¹¹ Agronegócio ou “*agribusiness* proposto por Davis e Goldberg (1957, p. 2, tradução nossa) é definido como: o conjunto de todas as operações e transações envolvidas desde a fabricação de insumos agropecuários, das operações de produção nas unidades agropecuárias, até o processamento e distribuição e consumo dos produtos agropecuários in natura ou industrializados” (GUARNIERI et al, 2020, p. 18).

estrada que sai do Mato Grosso e segue até o Pará, onde passou a se ligar com a hidrovía do rio Tapajós (CNN-BRASIL, 2021, s/p).

Esses resultados devem-se às Políticas Públicas Portuárias no Oeste do Pará (Itaituba e Rurópolis), a partir de 2007, direcionados à superação do chamado custo-Brasil¹² e ao incentivo à multimodalidade¹³, dentre os quais se destacam o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), a Política Nacional de Logística e Transporte, ambos em 2007, a Política Nacional de Transporte Hidroviário (revisada em 2010) e o Plano Hidroviário Estratégico, em 2013, ambos ligados à infraestrutura portuária e de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019).

Complementar a esse PAC, o Governo Federal lançou: o I Programa de Investimentos em Logística, em 2012, objetivando o incentivo da modernização da infraestrutura e da gestão portuária, expandindo os investimentos federais no setor portuário, visando à redução de custos em planejamento, proporcionando o aumento da eficiência portuária e dos fluxos de mercadorias, sobretudo, ao mercado exterior; e o II Programa de Investimentos em Logística, em 2015, tendo como pilares estratégicos principais: o aprimoramento da governança e a modernização da gestão dos portos organizados; a melhoria da produtividade, bem como do nível de serviços e o aperfeiçoamento dos fluxos logísticos na movimentação de carga e no transporte de passageiros (RODRIGUES, 2018). Assim, a Amazônia foi privilegiada por esses investimentos do Governo Federal, dadas as suas características, tendo-se destinado “aos portos paraenses [...] o maior fluxo financeiro” (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019, p. 361).

Segundo Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019), não bastando esses esforços, o Estado brasileiro consagrou os investimentos, como marco regulatório, ao promulgar a “Lei dos Portos” (BRASIL, 2013), alcançando, dessa forma, o resultado imediato de 79 manifestações de interesses de autorização para operar as principais hidrovias junto à

¹² Custo Brasil “é a expressão usada para se referir a um conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que atrapalham o crescimento do país, influenciam negativamente o ambiente de negócios, encarecem os preços dos produtos nacionais e custos de logística, comprometem investimentos e contribuem para uma excessiva carga tributária” (PORTAL DA INDÚSTRIA, 2022).

¹³ Multimodalidade “Propriedade do que é intermodal, do que pode ser transportado de várias formas (caminhão, trem, avião, navio etc.)” (MICHAELIS, 2022).

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), beneficiando, significativamente, o agronegócio e, conseqüentemente, a produção de complexos portuários no Brasil, em particular, na Amazônia paraense. Desse total, 13 terminais portuários estão em operação em Itaituba (4 TUP¹⁴ e 9 ETC¹⁵) (ANTAQ, 2022) e mais 9 estão planejados nesse município (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019), demonstrados nos Quadros 1 e 2 do APÊNDICE A.

Dentre as hidrovias, a do Rio Tapajós — situado na jurisdição da CFS e considerado um dos quatro maiores tributários da Bacia Hidrográfica do Amazonas (CNRH, 2002) — tem extensão navegável de 450km (FERREIRA, 2001) e integra a malha de corredores logísticos de escoamento de soja do agronegócio, conforme Figura 03 do ANEXO B. Resulta-se disso o elevado fluxo da navegação interior com embarcações de transporte de carga, promovendo, por consequência, a intensificação da atividade de IN da CFS naquela hidrovia.

Nessa vertente de seguimento logístico, após o tráfego pela BR-163/BR-230 e estocagem nas TUP/ETC em Miritituba, Distrito de Itaituba-PA, dá-se início ao transporte da carga de soja pelo modal fluvial por meio da Hidrovia Tapajós, utilizando-se de empurradores¹⁶ e barças¹⁷, partindo de Miritituba para Santarém/PA, Santana/PA e Belém – Barcarena/PA, locais de embarque da carga para navios que a transportam para o mercado exterior (MPTA-2017). Segundo Silva (2022), o ponto focal de fiscalização dessa hidrovia localiza-se na cidade de Itaituba-PA, distante 150MN de Santarém, onde se concentram as principais instalações de ETC, Figuras 04 e 05 do ANEXO C, de empresas privadas como a Bunge, Cia Norte de Navegação e Portos (CIANPORT), Cargill, Bertoline, Hidrovias do Brasil, Unitapajós, dentre outras, além de fundeio de barças e embarcações de travessia entre as cidades de Itaituba e Miritituba.

¹⁴ Terminal de Uso Privado — TUP: “instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário” (ANTAQ, 2014, inciso III, Art. 2º).

¹⁵ Estação de Transbordo de Carga — ETC: “é a instalação portuária situada fora da área do porto organizado, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas destinadas ou provenientes da navegação interior” (ANTAQ, 2014, inciso XIII, Art. 2º).

¹⁶ Empurrador: embarcação destinada a empurrar uma ou um conjunto de barças que formam um comboio (BRASIL, 2006, p. 2-28).

¹⁷ Barça: “o mesmo que alvarenga e batelão”. Alvarenga: “Embarcação de fundo chato destinada ao auxílio na carga e descarga de navios fundeados” (BRASIL, 2013, p. 2-27).

Dentre essas empresas instaladas, a Hidrovias do Brasil S.A. — Empresa de transporte de granéis nas hidrovias do Tapajós e do Paranaguai-Paraná com transporte de soja e milho —, opera, sozinha, 200 barças e empurradores no Rio Tapajós em Miritituba por considerar esse rio Tapajós único, barato e ecologicamente correto. Mesmo sendo recente o desenvolvendo dessa atividade nessa cidade, iniciada em 2014, a empresa obteve seu melhor resultado em 2021, com um volume de 4 milhões de toneladas de grãos transportados. Esse resultado foi possível pela aquisição de novas embarcações e pelo aumento do tamanho dos comboios¹⁸. Apesar dessa marca, a empresa segue aumentando sua frota, iniciada na operação de comboios de 14 barças, que passou a operar em comboios com 25 barças — o maior já formado que navega na Hidrovia Tapajós, Figura 06 do ANEXO C, e conta com a maior presença da CFS no município de Itaituba, com meios apropriados, a fim de garantir uma fiscalização da AM em relação à embarcação, proporcional à expansão da atividade do agronegócio naquela cidade (MARANHOS, 2022).

Nessa mesma tendência, a Empresa Transportes Bertoline LTDA — que tem por atividade principal o transporte fluvial de grãos — opera no Brasil, desde 2003, nos Estados do Amazonas, Pará e Rondônia, motivada pela pujante demanda desse mercado mundial, tendo instalado uma TUP na cidade de Santarém e uma Balsa de Transbordo de grãos em Miritituba/Itaituba-PA. Em 2020, obteve sua melhor marca com 1.8 milhões de toneladas de grãos transportados, da média anual de 1.3 milhões de toneladas. Para chegar a esse resultado, a capacidade de carga de 15 mil toneladas, em comboios de seis barças (154,55mx36m), foi acrescida para 22 mil toneladas, em comboios de nove barças (216,55mx36m) (LUIZ, 2022).

Segundo Luiz (2022), tal empresa teme a descontinuidade dessa atividade pelos perigos advindos da navegação na Hidrovia Tapajós, o encalhe, por exemplo, durante o período de seca do rio, que pode estagnar o escoamento de grãos por aquela hidrovia e, por consequência, a cessação de arrecadação de divisas para o país, o que se pode evitar com a intensificação das inspeções navais da CFS naquela hidrovia.

Nesse seguimento, a Empresa CIANPORT — que realiza a atividade logística de transporte e armazenagem de soja, milho e fertilizantes, exclusivamente na Hidrovia Tapajós,

¹⁸ Comboio “é o conjunto de embarcações sem propulsão e agrupadas lado a lado e/ou em linha, que navegam rebocadas ou empurradas por outra(s) dotada(s) de propulsão” (BRASIL, 2013, p. 2-28).

com o interesse competitivo de escoamento de commodities agrícola do corredor logístico do Arco Norte — mesmo sendo a mais nova a operar em Miritituba, desde 2018, alcançou, no primeiro semestre de 2022, superávit de 144% de carga de grãos de soja transportados, comparado a todo o ano de 2019, tudo escoado pela Hidrovia Tapajós, entre comboios de 3 e 6 barcaças – 99,5m x 36,0m e 176,5m x 36m, respectivamente. Essa empresa depende da manutenção da navegabilidade, bem como da fiscalização da segurança da navegação dessa hidrovia, a fim de continuar sua atividade de geração de emprego e de contribuir para a balança comercial do Brasil. A possível criação de uma Agência da Capitania dos Portos na cidade de Itaituba contribuirá para incrementar a fiscalização da intensa movimentação de comboios e barcaças das ETC instaladas em Miritituba, distrito de Itaituba-PA (RODRIGUES, 2022).

Esses investimentos e as adequações das empresas supracitadas no que diz respeito ao escoamento de grãos do agronegócio não esgotam as oportunidades de crescimento, o que desperta o interesse em conhecer aquilo que se espera no horizonte desse rumo de desenvolvimento.

3.2 Perspectivas de desenvolvimento

Segundo o Plano Nacional de Logística — PNL, “a infraestrutura de transporte impacta diretamente a competitividade de um país” (BRASIL, 2018, p. 18). Esse argumento logístico justifica os investimentos priorizados do Governo Federal na construção da Ferrogrão — projeto que viabilizará o escoamento de grãos de soja pelo norte do país, facilitado pela conexão de ferrovia entre a produção do Centro-Oeste ao estado do Pará, especificamente, até o Porto de Miritituba (BRASIL, 2022e) —, demonstrado na Figura 08 do ANEXO D, conforme projetado no PNL-2025. Segundo o Ministério de Infraestrutura, esse projeto aumentará sobremaneira a competitividade de exportação de soja e do milho no Brasil (BRASIL, 2022e).

Somado a isso, por meio do plano hidroviário estratégico, o referido Ministério estimula empresas privadas a utilizarem as hidrovias e aumentarem a frota de transporte de carga, embarcações do tipo empurrador e barcaça, com incentivo financeiro e revisão de legislação, a fim de alcançarem a meta de 120 milhões de toneladas de grãos transportados por hidrovias interiores até 2031 (BRASIL, 2013b).

De forma complementar, em janeiro de 2022, o Governo Federal lançou o Programa “BR do Mar” — Estímulo ao Transporte por Cabotagem¹⁹ — que visa potencializar a participação de embarcações estrangeiras na logística nacional, com regras facilitadas de afretamento para o serviço de transporte aquaviário, visto que aliam aos interesses do agronegócio (BRASIL, 2022f).

Atenta à essa competitividade, a Hidrovias do Brasil, após conclusão da fase experimental, previsto para 2022, singrará a Hidrovia Tapajós com comboios de 35 barcaças (345m de comprimento x 76m de boca) — capacidade de 70.000ton, por comboio, demonstrada na Figura 07 do ANEXO C (MARANHOS, 2022). De maneira semelhante, nesse ano, a CIANPORT pretende passar a operar em comboios com 9 barcaças — 252,5m x 36m, (RODRIGUES, 2022). Cabe acrescentar, ainda, que a empresa Bertoline demonstra intensão de dobrar a capacidade inicial de seu comboio com 12 barcaças (LUIZ, 2022), num futuro próximo.

Mesmo que as demais empresas com ETC/TUP instaladas em Miritituba não tenham informado seus dados de operação na navegação da Hidrovia Tapajós, é expressivo o aumento do número de embarcações em operação inscritas na CFS nos últimos cinco anos, desconsiderados os anos de 2020 e 2019, afetados pelas ações preventivas mundiais em relação ao coronavírus (COVID-19²⁰). Entre 2015 e 2019, tem-se o destaque das embarcações que podem ser empregadas nas atividades do agronegócio — empurradores e barcaças/balsas —, bem como das utilizadas para transporte de passageiro, demonstrado no Quadro abaixo, exigindo-se da CFS, por conseguinte, a intensificação da atividade de IN realizada em toda extensão dessa hidrovia, a fim de garantir a segurança do Tráfego Aquaviário:

Quadro 01 : Registro de inscrição de embarcações na CFS.

TIPO DE EMBARCAÇÃO	ATIVIDADE E/OU SERVIÇO	PERÍODO	INSCRITAS	PERCENTUAL DE AUMENTO
Empurrador	Rebocador/Empurrador	2010 a 2014	21	185%
		2015 a 2019	39	
Barcaça/Balsa	Transporte de Carga	2010 a 2014	100	231%
		2015 a 2019	231	

¹⁹ Cabotagem: “é a navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores” (BRASIL, 2006, p. 2-1).

²⁰ COVID-19 é uma doença infecciosa causada pelo vírus SARS-CoV-2 (OMS, 2022).

Passageiro	Transporte de Passageiro	2010 a 2014	199	236%
		2015 a 2019	470	

Fonte: adaptado do SISGEMB (BRASIL, 2022g).

Quando comparamos a quantidade total desses tipos de embarcações inscritas na MB, no mesmo período, obtém-se um decréscimo de 15% de Barcaça/Balsa e de 42% de empurradores, o que demonstra o contraponto de crescimento da CFS em relação aos demais Agentes da AM distribuídos pelo Brasil.

Vale apontar que, a execução dessa atividade subsidiária de segurança do tráfego aquaviário depende, em grande parte, da logística de suprimento de combustível e transporte de pessoal praticada pela CFS, a fim de viabilizar as equipes de inspetores navais, intensificar a fiscalização dessas embarcações durante a navegação na Hidrovia Tapajós, bem como manter as ações de presença da Força Naval nessa hidrovia.

4 A LOGÍSTICA DA CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM

A CFS é uma das vinte e oito OMs subordinadas ao Com4^oDN, sediado em Belém-PA, responsável em prestar e empregar as Forças Navais subordinadas no cumprimento das atividades subsidiárias nos Estados do Amapá, Maranhão, Pará e Piauí (BRASIL, 2022h).

Na qualidade de Agente da AM, essa Capitania, considerada isolada por ser a única OM da MB no município de Santarém, deve realizar INs, programadas e inopinadas, nos 22 municípios do Oeste do Pará e em “toda a extensão do Rio Tapajós, desde o município de Santarém até a divisa dos Rios Teles Pires e Juruena” (BRASIL, 2015b, p. 1-1), conforme delimitação da área jurisdicional constante na Figura 09 do ANEXO E. Depende, para o desempenho dessa finalidade, do apoio das funções logísticas de suprimento de combustível e de transporte de equipes de inspetores navais por embarcações e viaturas orgânicas, ou de outro meio viável, a fim de executarem essa tarefa nos dez Polos de Inspeção Naval (PIN) de sua jurisdição, dos quais três localizam-se nos principais municípios banhados pela Hidrovia Tapajós — Jacareacanga, o mais distante de Santarém, Itaituba e Aveiro —, os quais distam de Santarém 340MN, 148MN e 90MN, respectivamente (BRASIL, 2020c), demonstrado no APÊNDICE B.

Logo, compreenderemos esse esforço logístico da CFS ao planejar a execução dessas funções logísticas praticadas por aquela Capitania, considerando-se seus meios disponíveis e característica da região.

4.1 Logística de Suprimento de Combustível

O combustível é imprescindível para o funcionamento dos meios da CFS, a qual tem um consumo médio anual de 40 mil litros de Óleo Diesel Marítimo (ODM), 40 mil de Gasolina Comum (GC) e 15 mil litros de Óleo Diesel Rodoviário (ODR) (GUIMARÃES, 2022).

Segundo Guimarães (2022), Souza (2022) e Arantes (2022), esse combustível provido pelo CeIMBe à CFS, contratado e distribuído pela VIBRA ENERGIA S. A. — contrato nº 71300/2021 —, em quantidade mínima de 5.000 litros (ODM, ODR e GC), é entregue em Santarém no prazo máximo de dez dias da solicitação, e armazenado no Posto de combustível privado “Santo Antônio”, sem custo para a MB, em virtude da inexistência de tanque de combustível de armazenamento instalado na CFS. Tal posto armazena e libera o consumo do combustível comprado pela CFS de maneira regulada de acordo com a demanda.

Com essa viabilidade, a CFS abastece e controla o combustível de todos os seus meios, na medida em que forem utilizados na programação de missões de IN. Pelo processo normal, as viaturas são abastecidas direto no Posto “Santo Antônio”. As embarcações, por sua vez, são abastecidas quando atracadas ao Posto flutuante “Santo Antônio”, que fica fundeado no Rio Tapajós, em frente à orla da cidade de Santarém, pertencente ao mesmo proprietário. Além desses postos, não há outros na extensão da Hidrovia Tapajós credenciado pela contratada que atenda aos interesses da Capitania, quando em missões naquelas cidades (SOUZA, 2022).

Nas missões de IN que abarcam toda a extensão da jurisdição da Hidrovia Tapajós, apenas a Agência Escola Flutuante AgEFlut “AJURÍ”, uma das dezesseis embarcações existentes na CFS, que tem capacidade para 10 tripulantes, demonstrada na Figura 10 do ANEXO F, tem autonomia, ida e volta (384MN), entre o trecho navegável dessa hidrovia. As demais embarcações, quando empregadas nessa fiscalização, contam, apenas, com o abastecimento daquele posto de combustível em Santarém ou, quando a situação requer, são utilizados galões de 60 litros, transportados por embarcações privadas, que fazem linha

regular para as cidades próximas, onde as embarcações da Capitania são empregadas em missões de IN distantes da cidade de Santarém (GUIMARÃES, 2022).

Na indisponibilidade dessas embarcações, ou quando não há trecho navegável, a CFS emprega suas cinco viaturas (4 pick-up L-200 e 1 caminhão prancha), as quais são abastecidas no posto “Santo Antônio” em Santarém e, quando conveniente, carregam galões sobressalentes de 60 litros, para aumentar a autonomia em missões de IN destinadas para cidades de Fordlândia (333KM), Itaituba (368KM) e Jacareacanga (759KM). Na cidade de Aveiro, só é recomendável ir de embarcação, face às dificuldades relativas à pavimentação. Apesar de existirem postos de combustível nessas cidades, não são vinculados ao sistema de abastecimento da MB ou da empresa contratada (SOUZA, 2022; GUIMARÃES, 2022).

Como medida adicional e estratégica, quando se requisita maior permanência na fiscalização do ponto nervoso focal da hidrovia em Miritituba, distrito de Itaituba/PA — onde se aglomera a constante movimentação de chegada e saída de comboios — a CFS emprega, preferencialmente, e quando disponível, a AgEFlut “AJURÍ” como apoio logístico móvel para as demais embarcações da Capitania, provendo-as de combustível proveniente de galões nela armazenados, a fim de possibilitá-las ao emprego das equipes de inspetores nas abordagens de fiscalização do tráfego aquaviário. Essas equipes realizam ação de presença na Hidrovia Tapajós, em função de garantir a segurança da navegação por um período de grande atividade fluvial, durante a festa municipal do “Itaverão”, por exemplo, que ocorre, anualmente, no mês de agosto (SOUZA, 2022; SILVA, 2022).

Em que pese ao quartel do 53º BIS do Exército Brasileiro (EB) — localizado a 4MN do centro de Itaituba/PA, subindo o Rio Tapajós na margem esquerda — é relevante registrar que o mencionado quartel é o único órgão federal conhecido na extensão da Hidrovia Tapajós com possibilidades logísticas de abastecimento de combustível dos meios da Capitania, sabido da capacidade de tancagem de armazenamento de 15mil litros de ODR e 15mil de GC (TEIXEIRA, 2022a). No entanto, não há registro na Capitania de solicitação de apoio para abastecimento de seus meios que possa arrimar as equipes de IN da CFS, quando estiverem em Itaituba (GUIMARÃES, 2022). Fora esse órgão e a existência de uma representação da Polícia Federal, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), esses sem capacidade de tancagem (TEIXEIRA, 2022a), não há outro órgão viável a

prover o abastecimento das embarcações e viaturas da CFS na extensão da Hidrovia Tapajós, sendo esse abastecimento limitado ou à cidade de Santarém, ou pelo apoio móvel da AgEFlut “AJURÍ”, quando empregada, ou ainda pelo apoio de embarcações privadas que transportam os galões de combustíveis (SOUZA, 2022).

Essa logística de dependência do fornecimento de combustível, bem como a disposição de apenas uma embarcação com autonomia para a área de grande movimento de embarcação limitam o planejamento das missões de IN naquela hidrovia, o que torna necessário o uso de transporte de inspetores navais por outros recursos.

4.2 Logística de transporte de pessoal

Essa função logística é aplicada na CFS quando suas embarcações e viaturas não estão disponíveis, quando não têm autonomia para cumprir missões de IN em toda a extensão da Hidrovia Tapajós, ou quando não é recomendado o transporte de galões por embarcações de transporte regular de linha. Esse apoio é provido pela parceria entre a MB e a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON), cujo Diretor Geral deferiu favoravelmente à isenção do Transporte Hidroviário para os militares da MB em serviço, conforme Ofício nº 634/2019 – DIG/GAB/ARCON-PA, de 02/12/2019, Figuras 11 e 12 do ANEXO G (GUIMARÃES, 2022). Esse serviço, entretanto, limita-se entre as cidades de Santarém e Itaituba, por serem atendidas por linhas regulares de transporte fluvial na Hidrovia Tapajós. Para chegar a Jacareacanga — onde é mais seguro acessar por viatura, devido ao fato de a navegação ser imprópria para as embarcações da CFS graças aos trechos rochosos do rio —, são empregadas viaturas orgânicas da CFS com embarcações a reboque, a fim de evitar os riscos do trecho entre Itaituba e Jacareacanga, pois não é atendido por empresa de transporte rodoviário regular disponível para essa localidade (TEIXEIRA, 2022b).

Na visão do Capitão dos Portos de Santarém — CF FABRÍCIO FROES TEIXEIRA —, os meios mais viáveis para serem empregados nas missões de IN na extensão da Hidrovia Tapajós são embarcações do tipo Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha (LAEP-7), que tem capacidade de 4 tripulantes, e Agência Escola Flutuante (AgEFlut), de capacidade de 10 tripulantes. As características de ambas são distintas: esta tem autonomia para missões em toda extensão navegável da hidrovia, mas a CFS só possui duas desse modelo; aquela é limitada pela tancagem — capacidade de armazenamento de combustível — com raio de

ação de 100MN reduzido, além da inexistência de habitabilidade para a tripulação, e a Capitania também possui quatro exemplares disponíveis (TEIXEIRA, 2022b).

Guimarães (2022) ressalta que não há outro órgão Federal e da MB disponível que preste essa logística de transporte de pessoal na extensão da Hidrovia Tapajós, mas considera satisfatório, pelo menos até Itaituba/PA, esse serviço prestado pela ARCON, visto que as equipes são isentas do pagamento de passagem e que podem ser atendidas no mesmo dia, limitados apenas à disponibilidade de vaga e interesse pelo destino. Em contraponto, o Encarregado da Seção de Inspeção Naval considera que essa restrição impede à Capitania atender, imediatamente, as ocorrências inopinadas geradas por denúncias de acidentes da navegação ou por descumprimento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) (SILVA, 2022).

Pelo exposto, conclui-se que a atividade de IN da CFS é de extrema importância à segurança da navegação das embarcações utilizadas para escoamento de grãos do agronegócio, bem como ao tráfego aquaviário regular. Contudo, essa atividade da Capitania é sujeita a essas duas funções logísticas, cujas possibilidades e dificuldades estão vinculadas às condições precárias da Região Norte. Por isso, carece de uma análise entre o que é disponibilizado pelo sistema logístico da MB e o que é praticado pela CFS, no cumprimento de sua atividade de IN, para a segurança na Hidrovia Tapajós.

5 ANÁLISE DA LOGÍSTICA DA CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM NO ASPECTO DA NAVEGAÇÃO NA HIDROVIA TAPAJÓS

A Capitania de Santarém persevera no cumprimento de sua atividade subsidiária particular de realizar IN em um universo crescente de demanda da navegação na Hidrovia Tapajós, devido às dificuldades e possibilidades logísticas regionais. Tanto o suprimento de combustível para seus meios quanto o transporte de seu pessoal são desafios constantes ainda não solucionados pelo sistema logístico da MB. Daí, analisamos, em parte, cada uma dessas duas funções logísticas, contrapondo o provimento efetuado pela MB à prática realizada por aquela Capitania, especificamente no desempenho da atividade de IN na Hidrovia Tapajós.

5.1 Dificuldades logísticas

O primeiro entrave logístico da CFS fere o conceito logístico de Nogueira “o processo de planejar, executar e controlar o fluxo e armazenagem [...] de matérias-primas [...] de origem até o ponto de consumo” (NOGUEIRA, 2018, p. 28), quando a empresa contratada pelo CeIMBe não fornece o combustível em tempo e local onde a Capitania atua na Segurança da Navegação, especialmente em toda extensão da Hidrovia Tapajós, item primordial para a limitada autonomia de seus meios, tampouco disponibiliza apoio móvel viável que atenda a essa finalidade. Esse panorama obriga a OM a tomar medidas alternativas de abastecimento restritas ao transporte e ao armazenamento de combustível por galões, utilizando-se de uma única embarcação, a AgEFlut “AJURÍ”, dentre as existentes sem autonomia de cumprir toda comissão com um único abastecimento. Isso também limita a OM a depender de apoio de embarcação privada, para levar esses galões para cidades distantes de Santarém, a fim de possibilitar à CFS sustentar sua presença e fomentar a mentalidade de segurança do tráfego aquaviário na hidrovia (ARANTES, 2022; GUIMARÃES, 2022).

Para Silva (2022) e Guimarães (2022), com efeito de minimizar esse problema logístico, a CFS mantém em operação, diuturna e ininterruptamente, uma Base de Inspeção Naval fixa instalada em um pontão flutuante, Figura 13 do ANEXO H, com facilidades habitacionais de alojamento, rancho e sala de operações com vigilância do tráfego aquaviário, por meio de equipamentos de comunicação de rádio frequência VHF e visual, fundeado em frente à orla da cidade de Santarém/PA, distante 0.15MN (278 metros) daquela Capitania, acessado pelas embarcações menores da Capitania atracadas a este pontão. Tal pontão é guarnecido com equipes mínimas de quatro inspetores navais, substituídas em períodos semanais, os quais abordam todas as embarcações que passam na foz²¹ da hidrovia — encontro do Rio Tapajós com o Rio Amazonas —, (Figuras 19 e 20 do ANEXO I) a fim de realizarem todas as atividades de fiscalização da segurança da navegação, bem como atenderem denúncias de descumprimento das normas da LESTA (BRASIL, 2015; SILVA, 2022), conforme procedimentos abaixo definidos pela CFS, os quais independem de abastecimento de combustível e transporte de equipes de inspetores navais em longas

²¹ Foz – “Ponto em que um rio desemboca no mar, noutro rio ou numa lagoa; boca, delta, desembocadura, embocadura, entrada, estuário” (MICHAELIS, 2022).

distâncias, além de possibilitar à Capitania cumprir, satisfatoriamente, sua tarefa subsidiária, pelo menos em Santarém. Tal modelo é muito recomendado para Itaituba/PA, considerado ponto estratégico em virtude do grande fluxo de embarcação (SILVA, 2022; MARANHOS, 2022).

As embarcações regionais de transporte de carga e/ou passageiros, inclusive empurradores, rebocadores, balsas, ferry-boat, que entrem, saírem ou passarem ao largo da área dos atracadouros localizados na cidade de Santarém, deverão chamar a Inspeção Naval, através de rádio VHF, no canal 16, e comunicar a sua intenção de manobra. Caso seja solicitado para comparecerem ao Pontão “Comte. Felipe Souza” (Base da Inspeção Naval), localizado no Rio Tapajós, em frente à Capitania Fluvial de Santarém, situada na Avenida Tapajós, nº 1937, para inspeção de rotina, a embarcação deverá fazê-lo atendendo a ordem de chegada. As embarcações deverão manter-se em distâncias seguras umas das outras para evitarem abalroamentos. As embarcações que não possuem rádio VHF deverão, obrigatoriamente, passar em frente ao Pontão “Comte. Felipe Souza” para serem inspecionadas pelos Inspectores Navais da Capitania ou, quando determinado, atracarem no mesmo (BRASIL, 2015, p. 4-2).

Esse procedimento é peculiar da CFS entre os Agentes da AM subordinados ao Com4ºDN, e desperta o interesse da MB em ampliar essa medida em outras OMs com características hidroviárias e fluxo de embarcações semelhantes, com média de abordagens diária de 45 embarcações, embora a meta diária estabelecida na CFS seja de apenas 15 embarcações, independentemente do tipo (SILVA, 2022).

De forma análoga, é notória a dificuldade logística de transporte de equipes de inspetores navais da CFS no desempenho de sua função de fiscalização de toda extensão da hidrovia. Isso se deve ao fato de que não há empresa licitada para prestar o serviço de transporte fluvial e rodoviário de pessoal para as cidades marginais da Hidrovia Tapajós, embora existam linhas regulares, fluvial e rodoviário entre Santarém/PA e Itaituba/PA, elas são precárias de disponibilidade de dias e horário. Nesse ínterim, por mais que a CFS tenha à disposição o serviço de isenção de passagem fluvial em parceria com a ARCON, e o CeIMBe emita as requisições de passagens por dispensa de licitação no prazo mínimo de um dia, os transportes fluvial e rodoviário não abrangem todas as cidades que orlam a extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós entre Santarém/PA e Jacareacanga/PA, o que prejudica sobremaneira a fiscalização da AM (ARANTES, 2022; SILVA, 2022).

De forma paliativa, uma vez que, além da baixa autonomia e a rara condição total de eficiência das embarcações da CFS — atualmente, apenas 6 das 16 embarcações

estão em condições de eficiência pronta para operar —, as equipes de IN são transportadas por viaturas da CFS, com embarcação apropriada a reboque, especialmente para a cidade de Jacareacanga e Itaituba. Ainda assim, esses meios também dependem da necessidade do abastecimento de combustível, o que é igualmente solucionado pelo transporte inapropriado — conforme normas da Agência Nacional de Petróleo, Gás natural e Biocombustíveis (ANP) — de galões em sua carroceria, bem como das condições de pavimentação irregular da BR-163, entre Santarém/PA e Itaituba/PA, e da BR-230, entre Itaituba/PA e Jacareacanga/PA, Figura 21 do ANEXO J (GUIMARAES, 2022; SOUZA, 2022).

Apesar de não configurar objetivo desta pesquisa, apontam-se outras dificuldades logísticas vividas pela CFS que prejudicam o planejamento e execução de missões de IN, relacionadas às funções logísticas de Manutenção e Recursos Humanos, seja pelo reduzido contingente de pessoal embarcado na Capitania — os quais são empregados em outras atividades administrativas da Capitania, além da IN — seja pela inexistência de oficinas que prestem o serviço de manutenção adequada às embarcações da CFS nos municípios localizados na extensão da Hidrovia Tapajós distantes de Santarém. Certo disso, esse assunto poderá incitar futuro estudo de pesquisa.

Como consequência imediata dessas dificuldades, a fiscalização e a ação de presença da CFS naquela hidrovia ficam prejudicadas e limitadas a períodos curtos, além de impossibilitar o atendimento de ocorrências inopinadas de violação das normas da AM ao longo da hidrovia, muito menos de ser estruturadas para se adequar à proporção, cada vez mais crescente, de embarcações que circulam naquela hidrovia em função do agronegócio. Nesse caso, reclama-se a urgência de priorização de um esforço logístico da MB, que possibilite solucionar esse problema logístico.

5.2 Possibilidades logísticas

As variadas possibilidades logísticas da CFS apoiam-se, em primeiro plano, no interesse conjunto da MB em empregar um esforço logístico de prestação de serviço de abastecimento de combustível e transporte de seu pessoal no exercício da atividade de IN na Hidrovia Tapajós, considerando a tendência de crescimento do fluxo de embarcações de comboio em sintonia com o interesse comercial e governamental do agronegócio.

Dentre as diversificadas possibilidades, a mais próxima de ser alcançada, por estar em processo de tramitação entre a CFS e o CeIMBe, é a finalização do processo de contratação de empresa de gerenciamento de frota licitada, que fornecerá cartão de crédito para cada meio da CFS e possibilitará o abastecimento de combustível em qualquer posto, quando e onde for necessário para a CFS, desde que estejam credenciados à empresa contratada, para a qual a MB credita o recurso e controla os gastos na medida em que os meios sejam abastecidos nesses postos (TEIXEIRA, 2022b). Atualmente, os postos fixos flutuantes de “bandeira” da BR, EQUADOR e DADO, fundeados na orla da cidade de Itaituba (TEIXEIRA, 2022a), podem ser credenciados à empresa licitada e atender aos interesses da CFS naquela cidade. Outra possibilidade, fracassada em outras tentativas do CeIMBe, por ter resultado “deserto”, é a licitação de empresas que prestem o serviço de transporte, fluvial e rodoviário, a todas as cidades entre Santarém/PA e Jacareacanga/PA, que margeiam a Hidrovia Tapajós, a fim de viabilizar o transporte regular de equipes de inspetores navais, quando não dispuserem de meios da CFS (ARANTES, 2022; SOUZA; 2022).

Paralelamente, a CFS pode envidar esforços — via o Com4ºDN — em firmar acordo de cooperação com o 53º BIS do EB, instalado em Itaituba, considerando sua capacidade de armazenamento e possibilidade esporádica de fornecer combustível tipo ODR e CG, a fim de viabilizar o abastecimento dos meios da CFS, quando em missão naquela cidade (SOUZA, 2022). Por meio disso, a Capitania alargará o planejamento de fiscalização, ação de presença e atendimento inopinado de denúncias de descumprimento de normas da AM com seus próprios meios.

Outra solução, ainda que de alcance em longo prazo, é a criação de uma Agência da Capitania dos Portos em Itaituba, ponto nevrálgico da Hidrovia Tapajós, a qual poderá manter equipes permanentes de inspetores navais ininterruptos em sentinela à demanda de fiscalização fluvial na circunvizinhança daquela cidade, bem como possibilitará atender às ocorrências derivadas de denúncias que contrariam a segurança do tráfego aquaviário, boa parte originada pela intensa movimentação de comboios impulsionados pelo agronegócio. Vale ressaltar que o abastecimento de combustível dessa possível OM da AM não seria prejudicado, uma vez que a empresa VIBRA, a qual fornece combustíveis para a CFS, também supre o 53º BIS do EB em Itaituba, desde que existam tanques de combustíveis instalados para armazená-los (ARANTES, 2022; TEIXEIRA, 2022a).

Somado a isso, sugere-se a aquisição de uma embarcação para servir de apoio logístico móvel em toda extensão da Hidrovia Tapajós com condições de habitabilidade — rancho, alojamento, dormitório, sala recreativa, banheiros — e transporte das equipes de inspetores navais, bem como com capacidade de tancagem suficiente para prover combustível às embarcações menores da CFS, utilizadas nas abordagens da IN em toda extensão da Hidrovia Tapajós; (MARANHO, 2022; RODRIGUES, 2022; SILVA, 2022).

Para Silva (2022) e Maranhão (2022), como medida logística adicional que contribui à autonomia e à disponibilidade, a CFS precisa renovar suas embarcações existentes, de modo a confiar no funcionamento de operação e estrutura no emprego em missões mais distantes da cidade de Santarém, mesmo que dependam do abastecimento por galões levados por embarcações de linha. Entretanto, o Capitão dos Portos sugere a redução da quantidade de embarcações listadas no ANEXO H do tipo: AgFlut (Figura 14), de 2 pra 1; a LAEP-7 (Figura 15), de 4 pra 3, e uma dessas ser substituída por uma LAEP-10 (Figura 16); as Embarcações de Casco Rígido (ECR) de 2 pra 1; e as Embarcações de Casco Semirrígido (ECSR, tipo flexboat) (Figura 17), de 6 pra 4, bem como substituí-las pelo modelo de Embarcações de Casco Padronizado (ECPAD) (Figura 18), o qual se destaca pela possibilidade de instalação de blindagem (TEIXEIRA, 2022b). Mas a Sessão de logística do Com4ºDN não vislumbra a substituição e/ou aquisição de embarcações para a CFS (TORRES, 2022; TEIXEIRA, 2022b).

Ainda, uma relevante possibilidade, mesmo que não resolva por completo a dependência logística da CFS quanto ao abastecimento em toda extensão da Hidrovia Tapajós, é a instalação de três tanques de combustíveis, com capacidades mínimas de 10mil litros de ODM, 5mil de ODR e 5mil de GC, nas dependências da CFS, em função de torná-la independente do Posto “Santo Antônio”, porquanto esse posto corre o risco fortuito, assim como qualquer outra propriedade, de ser acometido de falência, roubo, acidente material e pessoal, sobretudo, de acidente de incêndio e, assim, tornar-se um gargalo logístico para a OM, impactando, por completo, a capacidade operativa da CFS em realizar IN (SOUZA, 2022).

Em segundo plano, outras possibilidades logísticas podem ser firmadas pelas perspectivas de investimentos público e privado na melhoria da infraestrutura logística da Região Norte. Nesse horizonte, o Ministério de Infraestrutura prevê tal concessão no cenário

do PNL 2025, ao adotar “como premissa a inclusão de rodovias, de ferrovias e de hidrovias com execução prevista e que estarão operacionais em 2025. Considerou-se também o aumento de capacidade em ferrovias existentes e o incremento na cabotagem marítima” (BRASIL, 2018, p. 39). Em vista disso, a extensão navegável da Hidrovia Tapajós com a Teles Pires alargará para 1.104,7 Km (BRASIL, 2028, p. 139), além desse Plano prever a pavimentação de parte da BR-163 entre Cuiabá/MT e Santarém/PA (BRASIL, 2018, p. 120).

Mesmo que todas essas possibilidades não sejam alcançadas, torna-se emergencial e prudente sua providência, pelo menos em parte, uma vez que não se pode ignorar a tendência de crescimento do fluxo de embarcações naquela hidrovia, em um futuro próximo.

Mediante o exposto, pode-se inferir que os conceitos logísticos balizam a realidade prática na qual, quando negligenciada *ipsis litteris* ao predefinido, emergem as dificuldades de execução de qualquer tarefa, exigindo-se um esforço para superá-las, caso vivido pela CFS no cumprimento da tarefa de fiscalizar toda a extensão da Hidrovia Tapajós, com seus próprios meios, cercada de infraestrutura contingente de abastecimento de combustível e, na impossibilidade desses meios, de transporte de suas equipes de inspetores navais para cidades distantes de Santarém/PA.

6 CONCLUSÃO

O presente trabalho identificou que os fatores que levam ao crescimento do fluxo de embarcações na Hidrovia Tapajós, influenciados pelo transporte fluvial de escoamento de grãos de soja, fomentado pelo agronegócio brasileiro entre Itaituba/PA e Santarém/PA — integrantes do corredor norte de exportação — exigem sobremaneira a participação mais frequente e proporcional do Agente da AM, a CFS, na fiscalização do tráfego aquaviário daquela hidrovia. Todavia, tal demanda é prejudicada pela inexistência satisfatória de suprimento de combustível para seus meios, assim como de transporte regular, fluvial e rodoviário, de suas equipes de inspetores navais destinados ao cumprimento dessa missão em toda extensão jurisdicional daquela hidrovia.

Pôde-se constatar, também, que a ciência das funções logísticas de suprimento e transporte é ainda incipiente e incompatível com a realidade da Região Norte, mesmo que

haja um esforço logístico do CeIMBe e da CFS em viabilizar os mecanismos legais de contratação regular, para prever e prover o fornecimento de combustível e transporte de seu pessoal aos PIN mais distantes da cidade de Santarém. Sendo assim, para cumprir sua atividade subsidiária particular de fiscalização do tráfego aquaviário, com atividade de IN, e manter a ação de presença na Hidrovia Tapajós, prescritas na LESTA e na END, esse Agente da AM, a CFS, recorre a mecanismo de apoio de atores externos ao preconizado na formalização legal da logística da MB, mas que permite a execução parcialmente eficaz de sua missão, quando adota o procedimento de abastecimento de seus meios pelo Posto Flutuante “Santo Antônio” em Santarém e pela isenção do transporte fluvial de suas equipes de inspetores navais concedida pela ARCON-PA.

As alternativas logísticas contingentes praticadas pela CFS, apontadas neste estudo, podem resultar em soluções permanentes com as possibilidades crescentes de serem alcançadas por essa OM, condicionadas: à contratação de empresa de gerenciamento de frota que forneça cartão de crédito para abastecimento irrestrito de localidade de seus meios; ao estímulo e contratação de empresa de transporte, fluvial e rodoviário, que viabilize o transporte de equipes de inspetores navais para todas as cidades marginais da Hidrovia Tapajós; ao acordo de cooperação com 53º BIS do EB em Itaituba/PA, para abastecimento de ODR (S-10) e CG aos meios da CFS; à criação de uma Agência da Capitania dos Portos em Itaituba, com tanque de armazenamento de combustível instalado em suas dependências, ponto confluyente da intensa movimentação de carga do agronegócio; à aquisição de uma embarcação para servir de apoio logístico móvel em toda extensão da Hidrovia Tapajós, com condições de habitabilidade e transporte das equipes de inspetores navais e com capacidade de prover combustível às embarcações da CFS; à modernização ou substituição de seus meios, que garantam maior autonomia, habitabilidade e segurança para as equipes de inspetores navais; à instalação de três tanques de combustíveis em sua dependência, com capacidades mínimas de 10mil litros de ODM, 10mil de CG e 5mil de ODR; e, por fim, à execução dos investimentos do Governo Federal planejados no PNL-2025, no qual consta a ampliação da extensão navegável da Hidrovia Tapajós, bem como a continuidade de pavimentação das BR-163 e BR -230, entre Santarém/PA e Jacareacanga/PA.

Essas melhorias atuarão efetivamente na resolução do problema logístico enfrentado pela CFS, situação ainda fragilizada pelos gargalos logísticos ora apresentados no

desempenho de sua atividade de IN em toda extensão da Hidrovia Tapajós, face à crescente demanda de movimentação de embarcações embaladas pelo interesse nacional do agronegócio.

Finalmente, o propósito desta pesquisa foi alcançado com a análise das dificuldades logísticas de suprimento de combustível e transporte de pessoal na Hidrovia Tapajós, que impossibilitam à CFS cumprir, satisfatoriamente, sua atividade subsidiária particular prevista em Lei, na mesma intensidade de crescimento do fluxo de embarcações na hidrovia. No entanto, este estudo aponta possíveis soluções a esses obstáculos com as possibilidades logísticas supra explanadas, exequíveis em curto, médio e longo prazo. Com isso, a pergunta de pesquisa proposta — a logística empregada nas inspeções navais realizadas pela CFS é proporcional ao crescente fluxo de embarcações na Hidrovia Tapajós? — foi respondida, bem como os objetivos gerais e específicos. Desse modo, sugere-se um estudo semelhante nas OMs da AM subordinadas ao Comando do 9º Distrito Naval, por se situarem na Região Norte do país, com características análogas às vivenciadas na CFS, a fim de identificar outras possibilidades aplicáveis na Hidrovia Tapajós, que possam contribuir, sobremaneira, na fiscalização do tráfego aquaviário, bem como a garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas e a prevenção da poluição hídrica nas hidrovias de toda a região norte, na proporção requerida pelo aumento do fluxo de embarcações.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (ANTAQ). **Resolução nº 3.290-ANTAQ, 2014. Aprova a norma que dispõe sobre a autorização para a construção, exploração e ampliação de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo.** Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portaltv3/pdfSistema/Publicacao/0000008037.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO (ANTAQ). **Painel de monitoramento de Instalações privadas.** Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoizWNkYzM4MzAtMjJlNC00OTg0LTlkMDUtYmVjNDI1ODAwNDgzliwidCI6IjhlNTdmNzI3LTBlNWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9&pageName=ReportSection>. Acesso em: 10 ago. 2022.

ARANTES, Hugo Lugão. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face o aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.** [junho de 2022]. Santarém: Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

BARROS, Márcio Junior Benassuly. De Agrovila a nó Logístico do Agronegócio na Amazônia: O Caso de Miritituba, Itaituba, Pará. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n. 71, p. 382-406, Abril. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/1982-5153.2019v34n71p382/39342>. Acesso em: 22 mai. 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm. Acesso em 10 abr. 2022.

BRASIL. Lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. **Dispõe sobre as normas para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.** Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-400: Manual de Logística da Marinha.** Brasília, 2003.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 02: Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior.** Rio de Janeiro,

2006, Mod 24. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM-02-DPC_Mod24.pdf. Acesso em: 18 jul. 2022.

BRASIL. **Marinha do Brasil**. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM 08: Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras. Rio de Janeiro, 2013, 1ª Revisão, Mod 7. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam08_2.pdf. Acesso em: 16 jul. 2022.

BRASIL. Lei Nº 12.815, de 05 de junho de 2013. **Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela união de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 28 mai. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Produto 4: Relatório de Elaboração e Avaliação de Estratégias**. Brasília, 2013b. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/elaboracao-aval-estrategia-pdf>. Acesso em: 21 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Secretaria-Geral da Marinha. **SGM-302 - Normas sobre pagamento de pessoal da MB**. Volume II, 5ª Revisão, Brasília, 2015a.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando do 4º Distrito Naval. Capitania Fluvial de Santarém. **Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial de Santarém – NPCF**. Santarém/PA, 2015b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cfs/sites/www.marinha.mil.br.cfs/files/npcf.pdf>. Acesso em: 28 mai. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD42-M-02: Doutrina de Logística Militar**. Brasília, 2016.

BRASIL. Ministério de Infraestrutura. **Plano Nacional de Logística PNL – 2025, Relatório Executivo. 2018**. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/politica-e-planejamento/RelatorioExecutivoPNL_2035final.pdf. Acesso em: 18 jul. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END) encaminhadas**, em 22 de julho de 2020a, para apreciação do Congresso Nacional, Brasília-DF. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/pnd_end_congresso.pdf. Acesso em: 29 mai. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Secretaria Geral da Marinha. SGM-201: **Normas para execução do abastecimento**. 7ª Revisão, Brasília, DF, 2020b.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais – ComOpNav, **Carta de Instrução nº 003/20 (Reservado)**. Rio de Janeiro – RJ, de 16 de abril de 2020c.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Projeções e estimativas da população do Brasil e das Unidades da Federação**. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/index.html?utm_source=portal&utm_medium=popclock. Acesso em: 05 mai. 2022a.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Portaria nº 37/MB/MD, Estabelece a estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas**. de 21 de fevereiro de 2022b. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-37/mb/md-de-21-de-fevereiro-de-2022-382320309>. Acesso em: 10 abr. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Mapa sensetivo das Capitânicas, Delegacias e Agências em todo o Brasil**. 2022c. Disponível em: <http://www.dpc.mb/dpc/CapDelAg/capitanias-delegacias-e-ag%C3%A4ncias-0>. Acesso em: 04 jun. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costa – DPC. **Normas da Autoridade Marítima para Inspeção Naval (NORMAM-07/DPC)**, 1ª Revisão, Brasília, 2022d. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM%2007-DPC-Rev1%20Mod1.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. **Ferrogrão – EF-170**. Brasília, 2022e. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/ferrograo-ef-170>. Acesso em: 21 jul. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Cabotagem no Brasil: Entendendo os contornos legais até a criação do BR do Mar**. Brasília, 2022f. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conjur/cabotagem-no-brasil-entendendo-os-contorno-legais-ate-a-criacao-do-br-do-mar>. Acesso em: 23 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costa – DPC. **Sistema de Gerenciamento de Embarcações - SISGEMB**, 2022g. Disponível em: <https://www.sistemas.dpc.mb/sisgemb/>. Acesso em: 23 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando do 4º Distrito Naval. **Missão da OM**, 2022h. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com4dn/missao>. Acesso em: 10 ago. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Capitania dos Portos do Espírito Santo resgata dois pescadores que estavam à deriva**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/capitania-dos-portos-do-espírito-santo-resgata-dois-pescadores-que-estavam-deriva>. Acesso em: 04 ago. 2022i.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. Logistical management: the integrated supply chain process. In: NOGUEIRA, A. de S. **Logística Empresarial**. 2ª ed. São Paulo, SP: Grupo GEN, 2018. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597015553/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

CNN-Brasil. **Portos amazônicos vão desbancar os do restante do país no transporte de grãos**. Brasil, 11 de abr. de 2021. Sessão Business. Disponível em: < <https://www.cnnbrasil.com.br/business/portos-amazonicos-vaio-desbancar-os-do-restante-do-pais-no-transporte-de-graos/>>. Acesso em: 21 mai. 2022.

CONSELHO NACIONAL DE RECURSOS HÍDRICOS - CNRH. **Resolução nº 30**, de 11 de dezembro de 2002. Disponível em: <https://cnrh.mdr.gov.br/resolucoes/73-resolucao-n-30-de-11-de-dezembro-de-2002/file>. Acesso em: 20 abr. 2022.

CORRÊA, M. G. **A logística em cenário ribeirinho**. A Logística de Suprimento de Óleo Diesel Marítimo (ODM) aos navios do Comando do 9º Distrito Naval, quando operando nas proximidades da região da Tríplice Fronteira, em Tabatinga-AM: possibilidades, deficiências e alternativas. Dissertação (Monografia de Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.) Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil. **Cadernos Hidroviários CNT**, Brasília, v. 1 2019. Disponível em: <https://cnt.org.br/aspectos-gerais-navegacao-brasil>. Acesso em: 10 abr. 2022.

DGS DEFENSE. **DGS-777**, 2022. Disponível em: <https://dgs.ind.br/?embarcacoes=dgs-777>. Acesso em: 4 ago. 2022.

FERREIRA, M. A. D. **Hidrovias. As hidrovias interiores brasileiras**. Rio de Janeiro: EGN, 2001.

FLEXBOAT – Área Militar. **Galeria, 2022**. Disponível em: <https://www.flexboat.com.br/militar.asp>. Acesso em: 04 ago. 2022.

GIACOMELLI, G.; PIRES, M. R. S. **Logística e Distribuição**. Porto Alegre: Grupo A, 2016. 9788569726937. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788569726937/>. Acesso em: 11 jun. 2022.

GONÇALVES, P. S. **Logística e Cadeia de Suprimentos: O Essencial**. Barueri, SP: Editora Manole, 2013. 9788520448915. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520448915/>. Acesso em: 11 jun. 2022.

GOOGLE-EARTH. **Santarém/PA**, 2022. Disponível em: <https://earth.google.com/web/@-4.34915458,-55.25276557,578.15343174a,1178334.02111381d,35y,-0h,0t,0r>. Acesso em: 5 ago. 2022.

GOOGLE-MAPS. **Rota rodoviária entre Santarém/PA e Itaituba/PA**, 2022. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/dir/Santar%C3%A9m,+PA/Jacareacanga,+PA/@-4.2287538,-56.2184166,7.5z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x9288f9213cb04ad5:0x80be3f9dd767d647!2m2!1d-54.7136192!2d-2.4406918!1m5!1m1!1s0x925af14249792e63:0x354449eafb1f103f!2m2!1d-57.7563137!2d-6.222222>. Acesso em: 4 ago. 2022.

GUIMARÃES, C. R. M. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio**. [junho de 2022]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

GUARNIERI, P.; GUIMARÃES, M. C.; THOMÉ, K. M. **Agronegócios: perspectivas**. Editora Universidade de Brasília - UNB, 2020. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/view/75/258/959>. Acesso em: 22 mai. 2022.

LUIZ, J. F. P. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio**, [julho de 2022]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

MARANHO, A. C. S. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio**. [julho de 2022]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

MARINHO, D. M. **As limitações e possibilidades logísticas na Amazônia Ocidental para abastecimento de Óleo Diesel Marítimo dos navios do Com9ºDN**. [março 2013]. Rio de Janeiro. Entrevista concedida a Marcelo Gameleira Corrêa.

MICHAELIS. **Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**. 2022. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=globaliza%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 17 jul. 2022.

MORAES, P. R. **Geografia Geral e do Brasil**. São Paulo, SP: Editora Harbra, 2016.

MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos. Volume I - Complexo de soja e milho**. Relatório, Versão 1.2, 2017. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_sojamilho_v1-2.pdf. Acesso em 21 mai. 2022.

NOGUEIRA, A. de S. **Logística Empresarial**, 2ª ed. São Paulo, SP: Grupo GEN, 2018. 9788597015553. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597015553/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Doença de coronavírus (COVID-19)**. Disponível em: https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1. Acesso em: 25 jul. 2022.

PORTAL DA INDÚSTRIA. **Entenda o que é custo Brasil e como ele impacta o país**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/o-que-e-custo-brasil/#:~:text=Custo%20Brasil%20%C3%A9%20a%20express%C3%A3o,de%20log%C3%ADstica%2C%20comprometem%20investimentos%20e>. Acesso em: 15 nov. 2022.

RODRIGUES, C. L. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio**. [julho de 2022]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

RODRIGUES, J. C. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA**, v. 21, n. 42, p. 202-228, 2018. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/5693/4275>. Acesso em: 22 mai. 2022.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Portos do Agronegócio e Produção Territorial da Cidade de Itaituba, na Amazônia Paraense. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n. 71, p. 357-381, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/1982-5153.2019v34n71p382/39342>. Acesso em: 22 mai. 2022.

SILVA, F. P. de. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.** [julho de 2022]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

SOUZA, H. C. de. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.** [junho de 2022]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

TEIXEIRA, F. F. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.** [julho de 2022b]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

TEIXEIRA, M. A. **Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.** [agosto de 2022a]. Santarém. Entrevista concedida ao OA do CSUP/2022.

APÊNDICES

APÊNDICE A – ETC em Miritituba

Quadro 1: Portos planejados em Itaituba-PA, Oeste do Pará, até primeiro semestre de 2017.

Porto	Planejados em operação ou em construção
Cevital	Planejado
Unirios	Planejado
Chibatão Navegações	Planejado
Reicon	Planejado
Brick Logística	Planejado
Amagi	Planejado
Woodhollow Participações LTDA	Planejado
J.F. de Oliveira Navegação Ltda	Planejado
Complexo Agroindustrial - Rio Tapajós Logística Ltda (RTL)	Planejado

Fonte: Elaborado por Jondison Rodrigues, a partir de pesquisa de campo e consulta no site da ANTAQ (RODRIGUES, 2018).

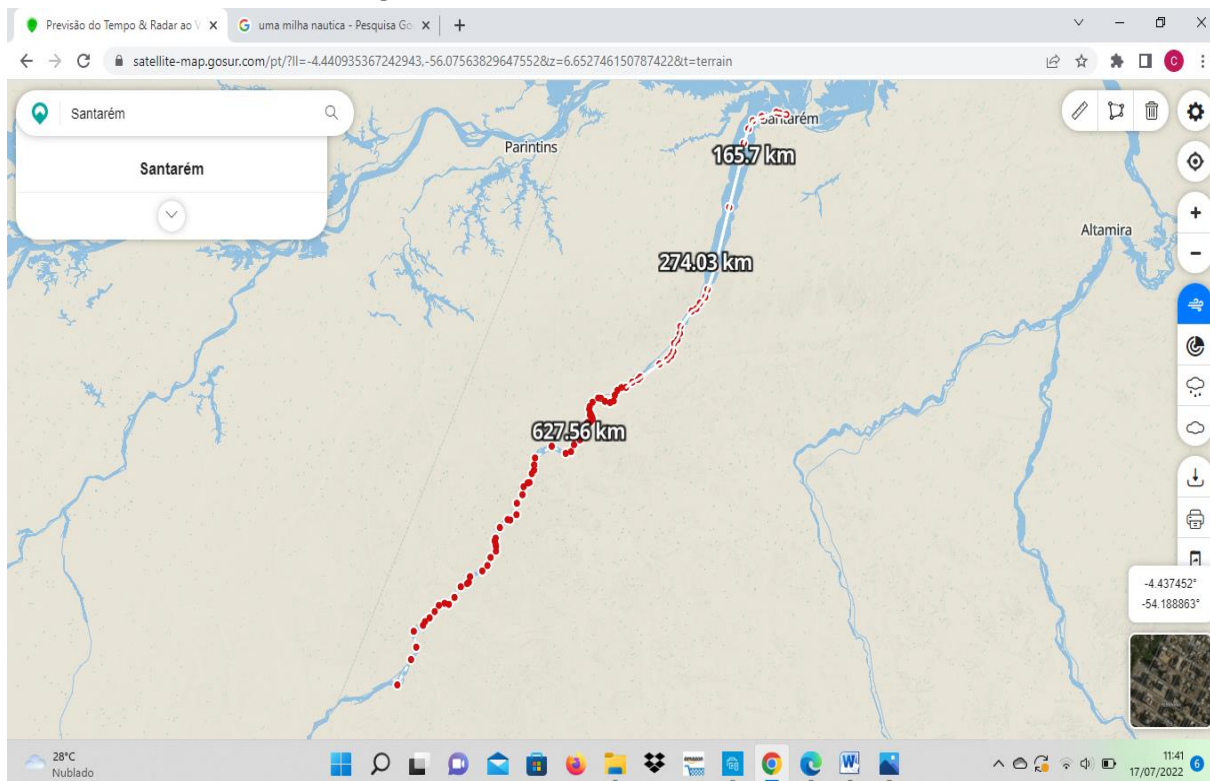
Quadro 2: ETC e TUP em operação em Itaituba-PA, até primeiro semestre de 2022.

Porto	Tipo	Situação
Cargill Agrícola S.A	ETC	Em operação
Cianport	ETC	Em operação
Hidrovias do Brasil	ETC	Em operação
Transportes Bertolini Ltda	ETC	Em operação (Porto flutuante)
Itaipava Itaituba	ETC	Em operação
Caramuru Alimentos	ETC	Em Operação
Ipiranga Produtos de Petróleo S/A (Base de distribuição secundária de Itaituba)	ETC	Em Operação
EDLOG & ZPORT Operações portuárias	ETC	Em Operação
Rio Turia Serviços Logísticos Ltda (TERFRON Itaituba) - Bunger	ETC	Em Operação
ABI Miritituba	TUP	Em Operação
ATEM'S Distribuidora de Petróleo S.A - Miritituba	TUP	Em Operação
Petróleo Sabbá – BSMI	TUP	Em Operação
Petróleo Sabbá – Itaituba	TUP	Em Operação

Fonte: Elaborado pelo autor com dados consultados no *site* da ANTAQ (ANTAQ, 2022).

APÊNDICE B – Distâncias da cidade de Santarém

Figura 01: Distância da cidade de Santarém



Fonte: Site: <https://satellite-map.gosur.com/pt/?ll=-4.417265049664948,-55.89251459881706&z=6.553380196317942&t=terrain>. Acesso em: 17 jul. 2022.

Legenda: Distância de Santarém das cidades marginais da Hidrovia Tapajós:

AVEIRO: 165.7 Km = 89,5 MN;

ITAITUBA: 148 MN;

JACAREACANGA: 339 MN.

APÊNDICE C – Entrevistas

Entrevista - 1

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face o aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio

Nome da Empresa: HIDROVIAS DO BRASIL S.A.

Entrevistado: ANGELO CÉSAR SILVA MARANHO
Função/cargo que exerce: GERENTE CORPORATIVO DE NAVEGAÇÃO

Período da entrevista: julho/2022.

1. **Qual a atividade empregada na extensão da Hidrovia Tapajós por essa Empresa?**
– R- Navegação longitudinal de comboio de granéis. **Essa atividade é a principal da Empresa?** R- Sim. **Caso negativo, qual é a principal?** R- N/A. **A Empresa desenvolve essa atividade em outras Hidrovias do Brasil?** R- Sim, na Hidrovia do Rio Paraguai-Paraná. **Qual a de maior importância?** R- A do Rio Paraguai-Paraná.
2. **A quantos anos a Empresa trabalha nessa atividade desenvolvida na Hidrovia Tapajós e em outras Hidrovias no Brasil e/ou em outros países?** R- Desde 2014.
3. **Quais os países em que a Empresa opera com essa atividade?** R- Além das águas Brasileiras, ainda operamos no Paraguai, Argentina e Uruguai.
4. **No Brasil, quais os Estados em que a Empresa opera com essa atividade?** R- Estado do Mato Grosso do Sul e Pará.
5. **Qual a motivação da Empresa para operar nessa atividade no Brasil?** R- Suprir a carência logística fluvial.
6. **Por qual razão a Empresa decidiu operar na Hidrovia Tapajós?** R- Suprir a carência logística fluvial para escoamento da safra de soja e milho. **Há outras alternativas no país e no mundo?** R- Não o Rio é a única alternativa e a mais barata e ecologicamente correta.
7. **Qual estrutura a Empresa tem instalado na Extensão da Hidrovia Tapajós empregado nessa atividade?** R- Possuímos uma Estação de Transbordo de Carga em Miritituba, e operamos mais de 200 barcas e empurradores.
8. **Quais os resultados anuais alcançados pela Empresa nessa atividade na Hidrovia Tapajós, nos últimos 5 anos?** R- Somos uma empresa jovem e estamos em um crescente de cargas desde 2017 nesta Hidrovia. **Qual foi o ano de melhor resultado e justifique?** R- O melhor ano foi o de 2021 - com mais de 4 milhões de toneladas transportadas e seguimos aumentando.
9. **Qual a evolução logística aplicada pela empresa para alcançar esses resultados dos últimos cinco anos, considerando a aquisição de embarcação (tipo e emprego), quantidade de comboios, capacidade transportada e comprimento dos comboios, instalações de ETC e etc?** R- As instalações continuam as mesmas, já que possuem uma capacidade instalada para mais de 7milhoes de toneladas. A empresa segue aumentando a sua frota, inicialmente com comboios de 14 barcas, operando hoje comboios com

mais de 25 barças e em breve, comboios de 35 barças (345mts x 76mts) – com capacidade de 70.000ton.

10. **Qual a importância para o país com esses resultados alcançados, desenvolvidos nessa atividade na Hidrovia Tapajós?** R- Exportação de Grãos, somos o celeiro do mundo.
11. **Quais os perigos que podem ser encontrados no desenvolvimento dessa atividade durante a Navegação Interior da Hidrovia Tapajós?** R- Ainda enfrentamos ataques de marginais que buscam combustível e bens materiais nos comboios.
12. **Qual o impacto para o país na interrupção dessa atividade por questões relacionadas à impossibilidade de navegação na Hidrovia Tapajós?** R- Impacto na balança comercial. Hoje o Arco Norte já responde por cerca de 30% das exportações de grãos brasileira.
13. **Qual a importância da fiscalização da Marinha do Brasil (MB), por meio da Capitania dos Portos de Santarém (CFS), durante as inspeções navais na área de atuação dessa Empresa no Brasil e, especificamente, na extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Garantir a Segurança do Tráfego Marítimo, a salvaguarda da vida humana e a prevenir a poluição hídrica.
14. **A fiscalização realizada durante a Inspeção Naval da MB, por meio da CFS, na Hidrovia Tapajós, contribui para o desenvolvimento da atividade dessa Empresa. Essa fiscalização atende às expectativas da Empresa, a fim de garantir a Segurança da Navegação nessa Hidrovia?** R- Com certeza, a Empresa está conforme com todas as demandas.
15. **Na opinião da Empresa, como e onde a CFS poderia manter uma fiscalização permanente e estratégica, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas e a prevenção da poluição hídrica da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar a continuidade e evolução da atividade dessa empresa na navegação dessa Hidrovia?** R- Faz necessária uma presença maior no Município de Itaituba.
16. **Quais perspectivas futuras dessa Empresa no desenvolvimento dessa atividade no Brasil e, especificamente, que venha a utilizar a navegação na Hidrovia Tapajós?** R- Continuar crescendo e contribuindo para o desenvolvimento do Brasil.
17. **Na opinião da Empresa, qual seria atividade em que a MB poderia melhorar, a fim de ser proporcional à evolução dessa atividade da Empresa na extensão da Hidrovia Tapajós e em outras Hidrovias do Brasil em que a Empresa emprega essa atividade?** R- Ter maior presença e melhoria dos seus meios/embarcações. Crescer junto com o crescimento e expansão das atividade.
18. **Poderia contribuir com mais alguma informação pertinente ao assunto em tela? Caso afirmativo, qual e justifique?** R- Acho muito válido estes trabalhos e visão, pois ampliam e divulgam o conhecimento de uma atividade pouco conhecida no Brasil. Parabéns pela iniciativa. Segue um vídeo institucional da Empresa.

Entrevista - 2

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face o aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

Nome da Empresa: TRANSPORTE BERTOLINI LTDA.

Entrevistado: JOSÉ FELIPE PEREIRA LUIZ
Função/cargo que exerce: GERENTE DE NAVEGAÇÃO GRANEL

Período da entrevista: julho/2022.

1. **Qual a atividade empregada na extensão da Hidrovia Tapajós por essa Empresa? R-** Transporte fluvial de grãos. **Essa atividade é a principal da Empresa? R-** Atividade principal. **Caso negativo, qual é a principal? R-** N/A. **A Empresa desenvolve essa atividade em outras Hidrovias do Brasil? Qual a de maior importância? R-** Desenvolve esta atividade também na hidrovia do Rio Madeira.
2. **A quantos anos a Empresa trabalha nessa atividade desenvolvida na Hidrovia Tapajós e em outras Hidrovias no Brasil e/ou em outros países? R-** Desde 2003.
3. **Quais os países em que a Empresa opera com essa atividade? R-** Brasil
4. **No Brasil, quais os Estados em que a Empresa opera com essa atividade? R-** Os estados do Amazonas, Pará e Rondonia.
5. **Qual a motivação da Empresa para operar nessa atividade no Brasil? R-** A crescente demanda pelo transporte fluvial de grãos.
6. **Por qual razão a Empresa decidiu operar na Hidrovia Tapajós? Há outras alternativas no país e no mundo? R-** Em razão da instalação dos Terminais graneleiros instalados em Miritituba/Itaituba-Pará.
7. **Qual estrutura a Empresa tem instalado na Extensão da Hidrovia Tapajós empregado nessa atividade? R-** Um TUP na cidade de Santarém-Pará e um Balsa de Transbordo de Grãos em Miritituba/Itaituba-Pará.
8. **Quais os resultados anuais alcançados pela Empresa nessa atividade na Hidrovia Tapajós, nos últimos 5 anos? Qual foi o ano de melhor resultado e justifique? R-** Na média de 1.3000.000 de toneladas grãos/ano, melhor ano 2020 com 1.800.000 toneladas de grãos transportadas. **Qual a evolução logística aplicada pela empresa para alcançar esses resultados dos últimos cinco anos, considerando a aquisição de embarcação (tipo e emprego), quantidade de comboios, capacidade transportada e comprimento dos comboios, instalações de ETC e etc? R-** Incremento de mais 1 Empurrador de 1600hp de capacidade e 6 balsas com capacidade de 2.400 toneladas/cada, para acompanhar o crescimento da demanda do transporte de grãos na Hidrovia Tapajós. **Qual o comprimento e boca do menor e maior comboio já operado por essa empresa: R-** Menor comboio: comprimento 154,55m, boca 36m, com 6 barças = 15.000 toneladas; e Maior comboio: comprimento 216,55m, boca 36m, com 9 barças =22.000 toneladas. **À intenção de aumentar o comboio pra quantas barças: R-** A intenção é o aumento para comboios com 12 barças, em breve.
9. **Qual a importância para o país com esses resultados alcançados, desenvolvidos nessa atividade na Hidrovia Tapajós? R-** A contribuição para a arrecadação de divisas para o país uma vez que toda a carga transportada se destina a exportação.
10. **Quais os perigos que podem ser encontrados no desenvolvimento dessa atividade durante a Navegação Interior da Hidrovia Tapajós? R-** Encalhes das embarcações na época do verão devido à seca severa ocorridas em alguns anos como as dos anos de 2015 e 2017.

11. **Qual o impacto para o país na interrupção dessa atividade por questões relacionadas à impossibilidade de navegação na Hidrovia Tapajós?** R- A estagnação econômica da atividade de transporte de grãos para exportação na região e em consequência cessação da arrecadação de divisas para o país.
12. **Qual a importância da fiscalização da Marinha do Brasil (MB), por meio da Capitania dos Portos de Santarém (CFS), durante as inspeções navais na área de atuação dessa Empresa no Brasil e, especificamente, na extensão da Hidrovia Tapajós?** R- A manutenção da regularidade das empresas e a orientação, por parte do órgão, para às boas práticas da navegação segura na Hidrovia Tapajós.
13. **A fiscalização realizada durante a Inspeção Naval da MB, por meio da CFS, na Hidrovia Tapajós, contribui para o desenvolvimento da atividade dessa Empresa. Essa fiscalização atende às expectativas da Empresa, a fim de garantir a Segurança da Navegação nessa Hidrovia?** R- Atende satisfatoriamente, pois a CFS é presença marcante ao longo dos anos de atividades na Hidrovia Tapajós.
14. **Na opinião da Empresa, como e onde a CFS poderia manter uma fiscalização permanente e estratégica, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas e a prevenção da poluição hídrica da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar a continuidade e evolução da atividade dessa empresa na navegação dessa Hidrovia?** R- Devido a concentração dos grandes Terminais graneleiros, entendemos que no município de Itaituba-Pará.
15. **Quais perspectivas futuras dessa Empresa no desenvolvimento dessa atividade no Brasil e, especificamente, que venha a utilizar a navegação na Hidrovia Tapajós?** R- As expectativas são de crescimento constante da atividade de transporte de grãos pela Hidrovia Tapajós em razão do número de terminais graneleiros que só cresce na região.
16. **Na opinião da Empresa, qual seria atividade em que a MB poderia melhorar, a fim de ser proporcional à evolução dessa atividade da Empresa na extensão da Hidrovia Tapajós e em outras Hidrovias do Brasil em que a Empresa emprega essa atividade?** R-A intensificação das inspeções das embarcações e um possível projeto de sinalização e balizamento da Hidrovia.
17. **Poderia contribuir com mais alguma informação pertinente ao assunto em tela? Caso afirmativo, qual e justifique?** R- Sem mais a acrescentar.
18. **Poderia enviar fotos do menor e maior comboio que a Empresa trabalha e/ou já trabalhou?** R- Não enviou.
19. **Poderia enviar foto aérea das ETC instaladas em Itaituba, caso tenha?** R- Não enviou.

Entrevista - 3

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face o aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

Nome da Empresa: CIANPORT - COMPANHIA NORTE DE NAVEGAÇÃO E PORTOS

Entrevistado: CÉSAR LUIZ RODRIGUES

Função/cargo que exerce: COORDENADOR DE FROTA FLUVIAL

Período da entrevista: julho/2022.

1. **Qual a atividade empregada na extensão da Hidrovia Tapajós por essa Empresa? Essa atividade é a principal da Empresa? Caso negativo, qual é a principal? A Empresa desenvolve essa atividade em outras Hidrovias do Brasil? Qual a de maior importância?** R- a atividade de Logística de armazenagem e transporte, pelo modal aquaviário, de grãos, principalmente soja e milho, e fertilizantes. Sim, essa é a atividade principal da empresa. A CIANPORT não atua em outras hidrovias.
2. **A quantos anos a Empresa trabalha nessa atividade desenvolvida na Hidrovia Tapajós e em outras Hidrovias no Brasil e/ou em outros países?** R- desde 2018.
3. **Quais os países em que a Empresa opera com essa atividade?** R- a CIANPORT atua somente no Brasil.
4. **No Brasil, quais os Estados em que a Empresa opera com essa atividade?** R- Amapá e Pará.
5. **Qual a motivação da Empresa para operar nessa atividade no Brasil?** R- a motivação em ofertar a potenciais clientes uma alternativa ao escoamento de commodities agrícolas pelo chamado “Arco Norte”.
6. **Por qual razão a Empresa decidiu operar na Hidrovia Tapajós? Há outras alternativas no país e no mundo?** R- a facilidade de navegação franca durante grande parte do ano no rio Tapajós e de recebimento dos grãos por via rodoviária das regiões produtoras do MT até a área portuária de Miritituba (Itaituba-PA).
7. **Qual estrutura a Empresa tem instalado na Extensão da Hidrovia Tapajós empregado nessa atividade?** R- na região portuária de Miritituba (Itaituba-PA) temos uma ETC (Estação de Transbordo de Carga). A ETC possui 05 silos de armazenagem de grãos, um armazém para fertilizantes e dois terminais, sendo o principal dotado de porto flutuante de 120 metros destinado ao embarque de grãos e outro, com cais de arrimo de 80 metros, para a carga e descarga de fertilizantes. No porto de Santana, em Santana-AP, temos uma unidade como área arrendada, dotada de 03 silos de armazenagem de grãos.
8. **Quais os resultados anuais alcançados pela Empresa nessa atividade na Hidrovia Tapajós, nos últimos 5 anos? Qual foi o ano de melhor resultado e justifique?** R- resultados dos últimos 04 anos, somente em carga transportada por nossa própria frota fluvial: 2019 - 155.334,67 toneladas; 2020 - 224.415,50 toneladas; 2021 - 167.501,54 toneladas; e 2022 - 245.353,42 toneladas.

Pode-se verificar que o ano em que se apresenta com melhor resultado é o atual ano de 2022, tendo em vista que ainda estamos, praticamente, na metade do ano e já conseguimos superar a nosso melhor desempenho em transporte fluvial que havia sido obtido no ano de 2020.

9. **Qual a evolução logística aplicada pela empresa para alcançar esses resultados dos últimos cinco anos, considerando a aquisição de embarcação (tipo e emprego), quantidade de comboios, capacidade transportada e comprimento dos comboios, instalações de ETC e etc?** R- no caso específico da CIANPORT, não houve evoluções logísticas quanto a aquisição de embarcações e dimensões dos comboios. Creio que os resultados

alcançados estão mais em função do incremento na produção de grãos o que, conseqüentemente, obriga as empresas a aumentarem a capacidade de escoamento.

10. **Qual a importância para o país com esses resultados alcançados, desenvolvidos nessa atividade na Hidrovia Tapajós?** R- creio que o escoamento de commodities agrícolas pelo arco norte, em especial pela Hidrovia do Tapajós, é de vital importância para o desenvolvimento do Brasil, principalmente por incrementar o desenvolvimento da região, gerando emprego e renda.
11. **Quais os perigos que podem ser encontrados no desenvolvimento dessa atividade durante a Navegação Interior da Hidrovia Tapajós?** R- a navegação na Hidrovia do Tapajós é, praticamente, franca o ano todo, com exceção ao período de estiagem, onde deve-se redobrar os cuidados na navegação por conta da diminuição do calado de navegação/FAQ, principalmente no trecho conhecido como Passagem de Monte Cristo.
12. **Qual o impacto para o país na interrupção dessa atividade por questões relacionadas à impossibilidade de navegação na Hidrovia Tapajós?** R- creio que haverá dificuldade para o escoamento da produção agrícola nacional, em especial pelo congestionamento de navios nos outros portos nacionais, e, conseqüentemente, queda na balança comercial.
13. **Qual a importância da fiscalização da Marinha do Brasil (MB), por meio da Capitania dos Portos de Santarém (CFS), durante as inspeções navais na área de atuação dessa Empresa no Brasil e, especificamente, na extensão da Hidrovia Tapajós?** R- a fiscalização do tráfego aquaviário (FTA) pela MB, através da CFS, é de vital importância para a manutenção do nível de segurança dos comboios (tanto na questão de dotação obrigatória de equipamentos/material quanto da qualificação das tripulações) e, por conseguinte, da própria segurança da navegação.
14. **A fiscalização realizada durante a Inspeção Naval da MB, por meio da CFS, na Hidrovia Tapajós, contribui para o desenvolvimento da atividade dessa Empresa. Essa fiscalização atende às expectativas da Empresa, a fim de garantir a Segurança da Navegação nessa Hidrovia?** R- sim.
15. **Na opinião da Empresa, como e onde a CFS poderia manter uma fiscalização permanente e estratégica, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas e a prevenção da poluição hídrica da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar a continuidade e evolução da atividade dessa empresa na navegação dessa Hidrovia?** R- creio que é de fundamental importância, devido ao grande número de Estações de Transbordo de Carga-ETC quando do incremento da navegação na região, a criação de uma agência da CFS na cidade de Itaituba-PA.
16. **Quais perspectivas futuras dessa Empresa no desenvolvimento dessa atividade no Brasil e, especificamente, que venha a utilizar a navegação na Hidrovia Tapajós?** R- a CIANPORT, por vislumbrar que a tendência é o aumento da oferta de carga na região, tem perspectivas, a médio e longo prazo, de aumentar significativamente o número de embarcações da frota fluvial.
17. **Na opinião da Empresa, qual seria atividade em que a MB poderia melhorar, a fim de ser proporcional à evolução dessa atividade da Empresa na extensão da Hidrovia Tapajós e em outras Hidrovias do Brasil em que a Empresa emprega essa atividade?** R- reitero a sugestão de criação de uma agência da CFS em Itaituba-PA.

18. **Poderia contribuir com mais alguma informação pertinente ao assunto em tela? Caso afirmativo, qual e justifique?** R- creio que, em síntese, as respostas supracitadas são suficientes para, em linhas gerais, esclarecer sobre o assunto.

Entrevista – 4

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

OM: CAPITANIA DOS PORTOS DE SANTARÉM (CFS)

Entrevistado: Suboficial-MO CLAYTON RAMON MAFRA GUIMARÃES.

Função: Encarregado a Divisão de Apoio e Supervisor da Divisão de Embarcações e Viaturas.

Período da entrevista: junho/2022.

1. **Como é realizada a logística de transporte das equipes de Inspectores Navais da CFS, a fim de possibilitar a Inspeção Naval (IN) na área jurisdicional da CFS? e, especificamente, em toda extensão da Hidrovia Tapajós jurisdicional da CFS? R-** A logística de transporte das equipes de Inspectores Navais da CFS é realizada em embarcação tipo AgEFlut da CFS ou por embarcação de linha e por viatura da CFS, quando a AgFlut não está disponível.
2. **Qual o meio de transporte mais adequado e econômico para transportar equipes de inspeção naval da CFS, a fim possibilitar realizarem IN na jurisdição da Hidrovia Tapajós? R-** Através de embarcações.
3. **As embarcações da CFS são suficientes e adequadas para transportar as equipes de inspetores para realizar IN na área jurisdicional da CFS, em situações normais e inopinadas? E na Hidrovia Tapajós, até o limite jurisdicional da CFS? R-** Sim, de acordo com seu tipo.
4. **Existe alguma orientação específica que estabeleça a prestação de serviço da função logística transporte de Inspectores Navais para realizar IN na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém? R-** Sim.
5. **Caso exista na pergunta anterior, essa logística atende aos interesses da CFS relacionados ao cumprimento da atividade IN em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? R-** Sim.
6. **Existe outra forma de prestar o serviço de transportar às equipes de Inspectores para as missões de IN, caso as embarcações da CFS não estejam disponíveis? R-** Sim, pelas 5 viaturas da CFS (4 PICK-UP e 1 Caminhão Prancha) e por embarcação de linha que fazem viagem até Itaituba, nas quais as equipes são isentas do pagamento da passagem. Conforme autorização da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON), firmado com a MB em 2019.

7. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, esse serviço pode ser realizado regularmente pelas equipes de IN, em situações normais e inopinadas, de forma a não comprometer as missões de IN na jurisdição da CFS, especificamente em toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Pelas viaturas da Capitania, sim, desde que estejam disponíveis. Pelas embarcações de linha, não pois só tem uma viagem por dia e não atendem quando precisamos atender situações inopinadas no mesmo dia.
8. **Existe alguma dificuldade logística de prestação de serviço de transporte de equipes de inspetores navais nas missões de IN, especialmente em toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Sim, a empresa de ônibus rodoviária não são licitadas pela MB e só fazem linha até Itaituba. Para chegarmos até Jacareacanga, precisamos ir de viatura da Capitania com embarcação rebocada, a depender das condições de pavimentação da BR-163 e BR-230.
9. **Já existiu a necessidades de realizar o transporte de equipes de inspetores em missões normais e/ou inopinadas de IN na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós, sem utilizar as embarcações da CFS?** R- Sim. Foi usado embarcação de linha.
10. **Caso afirmativo na pergunta anterior, essa necessidade constava no planejamento de necessidade de apoio logístico?** R- Sim.
11. **O planejamento de necessidade de prestação de serviço de transporte de equipes de inspetores navais é apresentado mensalmente ao órgão de apoio da CFS?** R- Não.
12. **Quais os meios de transporte recomendáveis para transportar equipes de inspetores navais para realizar IN na extensão territorial da Hidrovia Tapajós? Esse meio empregado pode ser provido pela MB e/ou por outro órgão particular e/ou público? Quais? Estes meios são regulares para atender esta necessidade da CFS?** R- Os meios de transporte recomendáveis para transportar equipes de inspetores navais para realizar IN na extensão territorial da Hidrovia Tapajós são os da CFS que são providos somente pela MB. Mas, não são regulares, devido à constante indisponibilidade de prontidão das embarcações, pois, atualmente, somente 6 das 16 estão prontas para operarem e, dificilmente, todas estão em condições de operarem, ou por falta de recurso para manutenção, ou por inexistência de oficina regular no município de Santarém para realizar a manutenção.
13. **Existe outro órgão federal ou outra OM da MB que tenha possibilidade de prestar apoio de transporte de equipes de inspetores navais, a fim de realizar IN em toda a área jurisdicional da Hidrovia Tapajós.** R- Sim, o EB tem um quartel na margem esquerda a 4MN subindo o Rio Tapajós, lá está localizado o 53º Batalhão de Infantaria de Selva do Exército Brasileiro, mas não temos registro de solicitação de apoio para abastecimento das embarcações e viaturas.
14. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, essa possibilidade atende a necessidade da CFS para realizar IN em toda área da jurisdição da Hidrovia Tapajós?** R- não sabemos se eles têm combustível armazenado para fornecer em Itaituba.
15. **Existe perspectiva de aquisição de embarcação para serem empregadas nas missões de IN da CF?** R- Não.
16. **Quantas embarcações são suficientes para manter um mínimo adequado de disponibilidade de prestação de serviço de transporte de inspetores navais, a fim de possibilitar a CFS realizar IN nas cidades fora da sede de Santarém, especificamente na Hidrovia Tapajós?** R- Duas.

17. Nas ações de IN realizadas com as embarcações da CFS, já existiu a necessidade de transporte de equipes de inspetores navais para fora da cidade de Santarém, especificamente na extensão territorial da Hidrovia Tapajós? R- Sim.
18. Caso afirmativo para a pergunta anterior, como foi realizado esse transporte da equipe? R- por embarcação de linha, pelo acordo com a ARCON-PA.
19. Quando não realizado pela embarcação da CFS, o transporte de equipes de inspetores navais, realizados para locais fora da cidade Santarém, especificamente na Hidrovia Tapajós, têm sido realizado tempestivamente por empresa contratada pela MB e na localidade e tempo de interesse da CFS? R- Não.
20. Existe algum contrato em vigor na MB para realizar transporte de equipes de inspetores navais, quando necessário? Caso afirmativo, qual a empresa contratada e as localidades previstas prestar esse serviço na área jurisdicional da CFS? R- Não.
21. Caso negativo da pergunta anterior, quais os impactos advindos da ausência de empresa contratada para prestar o serviço de transporte de equipes de inspetores navais na área jurisdicional da CFS, especificamente na Hidrovia Tapajós? R- A impossibilidade de enviar equipes de IN para Jacareacanga por empresa de transporte que prestam este serviço.
22. Caso afirmativo da pergunta 20, quais são as principais dificuldades da empresa contratada para realizar o transporte de equipes de inspetores navais na área jurisdicional da CFS, especialmente na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? R- N/A.
23. Alguma vez equipes de inspetores navais da CFS foram transportadas por embarcação do EB e/ou da FAB, a fim de possibilitar a realização de IN fora da cidade de Santarém, especificamente na Hidrovia Tapajós. Qual trecho? R- Não.
24. As dificuldades logísticas de transporte de equipes de inspetores navais, fora da cidade de Santarém por embarcação não pertencente à MB, limitam a programação de IN na área jurisdicional da CFS, especialmente em toda extensão da Hidrovia Tapajós? R- Não.
25. Quais são as limitações logísticas da MB para prestarem o serviço de transporte de inspetores navais da CFS, quando estão realizando IN fora da cidade de Santarém, especialmente na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? Caso a empresa contratada não preste este serviço à CFS, há algum plano contingente? Quais seriam as possíveis alternativas? R- Empresa que preste este serviço. Usar a isenção de passagem como contingencia.
26. No seu entendimento, o modelo atual de prestação de serviço de transporte de equipes de inspetores navais destinados à realizar IN em toda área jurisdicional da CFS, especialmente na extensão da Hidrovia Tapajós, funciona satisfatoriamente? R- Sim.
27. Quais linhas de transporte fluvial e rodoviário regular que tem condições de prestarem o serviço de transporte de equipes de inspetores navais na Hidrovia Tapajós até ao ponto limítrofe da jurisdição da CFS? R- Santarém x Itaituba.
28. Existe empresa terceirizada da contratada para prestar o serviço de transporte de equipes de inspetores da CFS, a fim de realizarem IN fora da cidade de Santarém, especialmente nas cidades jurisdicional da Hidrovia Tapajós. R- Não.
29. A estrutura logística atual de transporte de equipes de inspetores navais na área jurisdicional da CFS é satisfatória? E em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós, é satisfatória? R- Sim.

30. Em sua opinião, quais seriam as principais dificuldades logísticas de prestação de serviço de transporte de equipes de inspetores navais existentes na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém e as possíveis soluções? R- Não há.
31. Em sua opinião, a MB está pronta para prestar o serviço de transporte de equipes de inspetores navais fora da cidade de Santarém, em caso de surgimento de comissões inopinadas de inspeção naval, especificamente em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? R- Sim, em parte. Não, quando em cidade fora da cidade de Santarém.
32. Quais seriam os pontos, fora de Santarém, considerados estratégicos para a MB manter um serviço, contratado ou não, de transporte de equipes de inspetores navais, na área jurisdicional da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar a realização de IN e/ou outra atividade subsidiária da CFS, considerando a indisponibilidade de embarcação da CFS, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas nos rios e a prevenção à poluição hídrica? R- Na cidade de Itaituba.
33. Existe alguma perspectiva de contratação de empresa para prestar o serviço de transporte de equipes de inspeção naval na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém, a fim de integrar a logística de transporte da MB? R- Não.
34. Caso afirmativo para a pergunta anterior, onde e quando a CFS poderá conter com essa possibilidade logística? R- N/A.
35. Gostaria de prestar outras informações a respeito do assunto? R- Não.

Entrevista - 5

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

OM: CAPITANIA DOS PORTOS DE SANTARÉM (CFS)

Entrevistado: Suboficial AV-RV **HELIONALDO** CHAGAS DE SOUZA.

Função: Encarregado da Divisão de Manutenção de Embarcações da CFS.

Entrevistado: Suboficial-MO **CLAYTON RAMON** MAFRA GUIMARÃES.

Função: Supervisor da Divisão de Manutenção de Embarcações da CFS.

Período da entrevista: junho/2022.

1. O efetivo de embarcações da CFS está de acordo com a descrita na Dotação de Embarcações (DOTEMBA)? R- Sim.
2. Todo o efetivo de embarcação da CFS é utilizado e apropriado para realizar a atividade de Inspeção Naval (IN) da CFS? Quais são utilizadas e apropriadas para realizar IN em toda extensão da área jurisdicional da Hidrovia Tapajós? R- Sim, todas de acordo com seu tipo.

3. Quais os dados de cada embarcação empregada para IN da CFS, quanto à autonomia de combustível, tipo de combustível, capacidade do tanque de combustível, tripulação máxima e mínima, velocidade ideal de navegação, comprimento, boca e calado? R-

TIPO	NOME	TRI	COM	BOC	CALADO	VELOC CRUZE (NÓS)	AUT	RAIO DE AÇÃO	TANQUE	MOTOR	COMB	CONSUMO P/HORAS
AgEFlut	AJURÍ III	10	16	6,8	0,5	10	48H	384 MN	BB 3000L	MCP BB SCANIA DS11 500hp	DIESEL	55 L/H
										MCA YANMAR	DIESEL	10 L/H
									BE 3000L	MCP BE SCANIA DS11 500hp	DIESEL	55 L/H
										MCA MWM 45HP 3C	DIESEL	15 L/H
TQ 25L	MO POPA 25HP 2T	GASOLINA	12 L/H									
AgEFlut	RIO TAPAJÓS	8	20	4,5	0,5	7	40h	280 MN	BB1200L	MCP BB MWM 160 HP	DIESEL	30L/H
									BE1200L	MCP BE MWM 160 HP	DIESEL	30L/H
									TQ 20L	MCA YANMAR	DIESEL	10L/H
LAEP-7	ARARIÁ 1997	4	9	3	0,7	20	10H	200 MN	600L	MCP MB 366 TBD 220MEGATEC	DIESEL	60L/H
LAEP-7	ACARI	4	9	3	0,7	20	5H	100 MN	560L	BB MERCURY 150 HP SEA PRO	GASOLINA	110L/H
										BE MERCURY 150 HP SEA PRO	GASOLINA	
LAEP-7	BORARI	4	9	3	0,7	20	5H	200	560L	BB MERCURY 150 HP SEA	GASOLINA	110L/H

									MN		PRO		
											BE MERCURY 150 HP SEA PRO		
										14L	MCA TOYAMA 7KVA	DIESEL	1.5L/H
LAEP-7	JARI	XXX	9	3	0,7	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
ECSR-G	TUCUNARÉ II	3	8,3	3,15	0,5	35	7	230	400L	YAMAHA 150 HP	GASOLINA	30L/H	
										YAMAHA 150 HP	GASOLINA	30L/H	
ECSR-G	ADSUMUS 2008	3	8,3	3,15	0,5	30	7	320	400L	MERCUIZER 1.7 120HP	DIESEL	20L/H	
										MERCUIZER 1.7 120HP	DIESEL	20L/H	
ECSR-M	ITAITUBA	3	8	2,36	0,37	25	6		140L	MERCURY 90HP	GASOLINA	30L/H	
ECSR-P	ARAMANÁÍ	3	5	2,4	0,3	25	4	120	120L	MERCURY100HP	GASOLINA	35L/H	
ECSR-P	XIMANGÓ	3	5	2.30	0,3	20	7	140	140L	SUZUKI 70HP	GASOLINA	20L/H	
ECSR-P	PAJUÇARA	3	5	2.30	0,3	25	4	40	140L	MERCURY 115HP	GASOLINA	35L/H	
ECR	PINDOBAL	3	6	1,4	0,3	20	1H	20	25L	YAMAHA 40HP 2T	GASOLINA	25L/H	
ECR	TUCANO	3	5	1.9	0,5	25	6	150	50L	SUZUKI 70HP	GASOLINA	30L/H	
MA	SANTARÉM 2013	2	3.22		XXX	70	1	70	60L	VX 1800 A	GASOLINA	70L/H	
MA	TUCUXI 2016	2	3,53	1,22	0,1	50	1	70	70L	SEA DOO GTX S 155	GASOLINA	70L/H	

Além dessas embarcações, a CFS possui o pontão flutuante “Comte FELIPE SOUZA”, que tem alojamento, rancho e sala de operações com vigilância do tráfego aquaviário por meio de equipamentos de comunicação de rádio frequência VHF e visual. Este pontão fica fundeado em frente da orla da cidade de Santarém/PA, na distância de 0.15MN da Capitania, onde as equipes embarcam e desembarcam por meio das embarcações menores da Capitania atracadas nele. O guarnecimento é composto com equipes mínimas de quatro inspetores navais, substituídas em períodos semanais, os quais abordam todas as embarcações que passam na foz da do rio tapajós com o Amazonas.

4. **Quantas viaturas existem na CFS, quais são empregadas em missão de IN e quais tem autonomia na extensão da Hidrovia Tapajós? R-** Existem 6 VTR, sendo 4 pick-up, 1 Corsa classic (este em processo de baixa) e 1 caminhão prancha. Exceto o corsa, as 5 VTR são empregadas em missão de IN. Nenhuma tem autonomia. Transportamos combustível adicional em galões de 60 litros na carroceria delas, quando necessitamos em missão para Fordlândia (333KM), Itaituba (368KM) e Jacareacanga (759KM). Na cidade de Aveiro só é recomendável ir de embarcação virtude dificuldade da pavimentação.
5. **As embarcações da CFS empregadas para IN tem autonomia de combustível, ida e volta, em toda a área jurisdicional da CFS? e entre Santarém-PA e Miritituba, distrito de Itaituba-PA? R-** Dentre as 16 embarcações, temos somente 01, a AgEFlut “AJURI” com autonomia de ida e volta e apoia as outras embarcações com galões de combustível.
6. **Como, quando e onde as embarcações da CFS, empregadas para realizar IN, são abastecidas com o tipo de combustível que a utiliza, qual consumo médio anual? E na Hidrovia Tapajós considerando toda sua extensão da área jurisdicional da CFS? R-** A autonomia e controle de abastecimento é de acordo com o período da missão. No posto flutuante em frente a cidade de Santarém no rio Tapajós, pertencente ao mesmo proprietário, são abastecidas as embarcações. As viaturas são abastecidas direto no Posto “Santo Antônio” na cidade de Santarém. O consumo médio anual é de 40 mil litros de Óleo Diesel Marítimo, 40 mil de Gasolina Comum e 15 mil litros de Óleo Diesel Rodoviário. Além desses, não há outro posto na extensão da Hidrovia Tapajós credenciado pela contratada.
7. **Há alguma dificuldade logística de abastecimento de combustível para as embarcações empregadas na IN, especialmente quando em locais distante da sede da CFS? R-** Afirmativo, estamos em processo de contratação de uma empresa de gerenciamento de frotas que credenciará postos distante, no interior, a depender que os postos de interesse da CFS localizados na extensão da Hidrovia Tapajós sejam credenciados a essa empresa a ser contratada.
8. **O Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM) atende a necessidade de abastecimento de combustível das embarcações empregadas para realiza IN da CFS? Como, quando e onde? R-** Não, encontramos dificuldades quando realizamos missões no interior, fora da cidade de Santarém.
9. **A CFS dispõe de tanque de combustível para abastecer as embarcações da CFS, empregadas na IN, conforme o tipo de combustível? Caso negativo, há alguma perspectiva de instalação de um tanque para atender essa finalidade? Qual capacidade do tanque e pra qual tipo de combustível? R-** Não, estamos em processo de contratação de uma empresa que gerenciará o abastecimento, credenciando os postos de combustíveis.

10. **Existe outro órgão federal ou outra OM da MB que tenha possibilidade de realizar o abastecimento de combustível das embarcações da CFS, a fim de realizar IN em toda a área jurisdicional.** R- Sim, o EB tem um quartel na margem esquerda a 4MN subindo o Rio Tapajós, lá está localizado o 53º Batalhão de Infantaria de Selva do Exército Brasileiro, mas não temos registro de solicitação de apoio para abastecimento das embarcações e viaturas, bem como se essa OM tem capacidade de abastecimento de combustível para atender às embarcações da Capitania, a qual deve transferir as quotas pertinentes, caso esse abastecimento seja possível.
11. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, essa possibilidade atende a necessidade da CFS para realizar IN em toda área da jurisdição da Hidrovia Tapajós?** R- não sabemos se eles têm combustível armazenado para fornecer em Itaituba.
12. **Há disponibilidade de Apoio Logístico Móvel na área jurisdicional da CFS que possa realizar o abastecimento de combustível fora da cidade de Santarém, conforme o tipo de combustível empregado nas embarcações da CFS para realizar IN?** R- Não.
13. **Nas ações de IN realizadas com as embarcações da CFS, já existiu alguma necessidade de reabastecimento fora da cidade de Santarém?** R- Sim. Tanto de embarcação quanto das viaturas.
14. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, como foi realizado o abastecimento?** R-: Através de carote (galões de 60 litros cada), enviado em embarcações de linha para as embarcações da Capitania que estão distantes de Santarém, ou por galões que vão na carroceria das viaturas, mas este procedimento é feito raramente devido a inobservância das Normas da ANP.
15. **Os abastecimentos de combustível, realizados fora da cidade Santarém, têm sido realizados tempestivamente pela empresa contratada pela MB e na localidade que a embarcação se encontrava?** R- Não.
16. **Já existiu a necessidade de reabastecimento inopinado de combustível, fora da cidade de Santarém ? Caso afirmativo, qual o motivo? Houve algum atraso no abastecimento?** R- Sim. Mas não é atendida pela empresa contratada. Foi abastecido por carote levadas de Santarém por barco de linha ou na carroceria das viaturas da CFS.
17. **Existe algum contrato em vigor na MB para fornecimento de combustível? Caso afirmativo, qual a empresa contratada e as localidades previstas para abastecimento na área jurisdicional da CFS?** R- Sim, Petrobrás.
18. **Quais são as principais dificuldades da empresa contratada para realizar o abastecimento de combustível no prazo previsto na área jurisdicional da CFS, especialmente na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Não há, pelo prazo, mas a empresa só entrega até Santarém em quantidades mínimas de 5mil litros.
19. **Alguma embarcação da CFS já foi abastecida com o apoio do EB e da FAB. Como, onde e em que quantidade?** R- Não.
20. **As dificuldades logísticas de abastecimento de combustível, fora da cidade de Santarém, têm restringido o tempo de permanência das embarcações da CFS durante as IN?** R- Não.
21. **As dificuldades logísticas de abastecimento de combustível, fora da cidade de Santarém, limitam a programação de IN na área jurisdicional da CFS, especialmente em toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Não.
22. **Quais são as limitações logísticas da MB para fornecimento de combustível às embarcações da CFS, quando estão realizando IN fora da cidade de Santarém, especialmente**

na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? Caso a empresa contratada não forneça o combustível solicitado pela CFS para abastecer suas embarcações empregadas nessa atividade fora da cidade de Santarém, há algum plano contingente? Quais seriam as possíveis alternativas? R- Pela MB sim. Mas o abastecimento é realizado pois é enviado combustível às embarcações através das embarcações de linha.

23. No seu entendimento, o modelo atual de abastecimento de combustível às embarcações empregadas para realizar IN em toda área jurisdicional da CFS, especialmente na extensão da Hidrovia Tapajós, funciona satisfatoriamente? R- Não.
24. Em quais cidades/logradouro se localizam os principais pontos de abastecimento existentes de combustível, conforme o tipo de cada embarcação, além de Santarém? Existe algum ponto de abastecimento próximo às cidades de Itaituba-PA e Jacareacanga-PA? R- Pela empresa contratada nenhum, mas há os postos flutuantes de combustível em Itaituba, das bandeiras da BR, EQUADOR e DADO.
25. Existe empresa terceirizada da contratada para realizar abastecimentos de combustível às embarcações empregadas para realizar IN da CFS fora da cidade de Santarém, especialmente em Itaituba-PA e Jacareacanga-PA. Caso exista, o abastecimento é realizado na quantidade, local, tempo e tipo de combustível desejado pela CFS, a fim de não prejudicar a realização da IN pela CFS? R- Não.
26. A estrutura logística atual de abastecimento de combustível na área jurisdicional da CFS é satisfatória? E em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós, é satisfatória? R- Não. Não.
27. Poderia descrever essa estrutura logística de abastecimento de combustível das embarcações da CFS empregadas na fiscalização de IN em toda extensão da Hidrovia Tapajós, desde a determinação da necessidade até ao consumo da embarcação? R- As embarcações saem com autonomia de 100% do tanque, caso necessite de reabastecimento, é enviado através de embarcações de carga.
28. Em sua opinião, quais seriam as principais dificuldades logísticas de abastecimento de combustível existentes na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém e as possíveis soluções? R- A principal dificuldade é não ter ponto de abastecimento autorizado fora da cidade, e a solução encontrada está em processo de contratação de uma empresa de gerenciamento de abastecimento de frota.
29. Em sua opinião, a MB está pronta para prestar o apoio logístico de abastecimento de combustível, fora da cidade de Santarém, em caso de surgimento de comissões inopinadas ou que a embarcação tenha que permanecer durante mais tempo na área de operação? R- Sim, está pronta com o apoio das embarcações de carga.
30. Quais são as empresas disponíveis e capacitadas para fornecimento de combustível na área jurisdicional da CFS, que possa realizar abastecimento, regularmente, às embarcações da CFS? R- Empresas de gerenciamento de frota para abastecimento de CLG como PRIME, BRASIL CARD, LINK CARD.
31. Quais seriam os pontos, fora de Santarém, considerados estratégicos para a MB construir possíveis tanques de combustíveis, visando atender o abastecimento das embarcações da CFS em toda sua área jurisdicional e possibilitar realizar IN e/ou outra atividade subsidiária da CFS, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas nos rios e a prevenção à poluição hídrica? R- Seria prudente instalarmos um tanque flutuante na Capitania para não dependermos do posto Santo Antonio. No entanto, estamos contratando empresas gerenciadoras de cartão de abastecimento, as-

sim precisaremos que os postos de abastecimento nas cidades distantes de Santarém sejam credenciados a essa empresa a ser contratada, especialmente em Itaituba.

- 32. Existe alguma perspectiva de instalação de estruturas públicas ou privadas na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém, que viabilize o abastecimento de combustível às embarcações da CFS de forma regular e que possa ser contratado para integrar a logística de abastecimento da MB?** R- Estamos contratando empresas gerenciadoras que abrange todo território nacional.
- 33. Caso afirmativo para a pergunta anterior, onde e quando a CFS poderá contar com essa possibilidade logística?** R- Estamos em fase final de contratação.
- 34. Gostaria de prestar outras informações a respeito do assunto?** R- Não.

Entrevista - 6

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

OM: CAPITANIA DOS PORTOS DE SANTARÉM (CFS)

Entrevistado: Suboficial (EL) FERNANDO PAULINO DA SILVA

Função: Encarregado da Seção de Inspeção Naval da CFS.

Período da entrevista: junho/2022.

- 1. Como é realizada a Inspeção Naval na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- A Capitania Fluvial de Santarém, mantém uma Base flutuante posicionada em frente a cidade de Santarém-PA, no pontão flutuante “Comte FELIPE SOUZA”, diariamente guardadas por militares 24 horas fazendo abordagens das diversas embarcações que navegam no rio Tapajós. A CFS também tem uma programação de Inspeção Naval para outras localidades subordinadas a esta jurisdição.
- 2. Qual sua percepção quanto ao fluxo de embarcações na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós nos últimos cinco anos? Aumentou, diminuiu ou se manteve constante?** R- Aumentou, principalmente, devido a exportação da soja, trazida por barcaças no trecho de Miritituba-PA para Santarém-PA e outras localidades.
- 3. A quantidade de Inspeção Naval (IN) na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós aumentou, diminuiu ou se manteve constante?** R- Nitidamente, aumentou nos últimos 5 anos.
- 4. Houve alguma alteração relevante de característica de embarcações que navegavam na área jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Sim, principalmente devido aos comboios formados Empurrador com barcaças para o transporte dos grãos de soja.
- 5. Caso afirmativo para a pergunta anterior, esse fato fomentou a necessidade da CFS intensificar as fiscalizações de IN nessa Hidrovia?** R- Não houve essa necessidade específica, mas requer especial atenção na navegação quanto ao cruzamento com embarcações regionais, para não provocar acidentes.

6. **A logística de abastecimento de combustível e transporte de equipes de inspetores navais empregada para possibilitar a realização de IN na área jurisdicional da Hidrovia Tapajós é suficiente?** R- Sim, vem atendendo sem dificuldades.
7. **Existe alguma orientação específica que estabeleça a quantidade de IN na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? Qual?** R- Sim, tem uma determinação para que sejam abordadas 15 embarcações diariamente, sem especificação de tipo.
8. **Caso exista na pergunta anterior, essa orientação está atualizada de acordo com a situação atual do fluxo e característica de embarcações que navegam na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Não, essa determinação não está relacionada com o fluxo e nem características das embarcações.
9. **Existe alguma dificuldade logística de realizar IN em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós, em situações normais e inopinadas?** R- A redução do combustível reduz nossa presença em algumas localidades da nossa jurisdição.
10. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, como essa dificuldade é solucionada?** R- Remarcando a IN para uma outra data.
11. **A programação de IN na extensão da Hidrovia Tapajós é prejudicada por indisponibilidade logística quando ao abastecimento de combustível das embarcações da CFS na área de fiscalização e quanto ao transporte de equipes de inspetores navais para a área de fiscalização?** R- Não, contamos com o apoio de embarcações regionais para o transporte de combustível para o abastecimento de nossas embarcações em outras áreas de fiscalização. Para lugares distantes, como Itaituba, preferencialmente e quando disponível, no Itaverão (festejo da cidade que ocorre anualmente em AGO) empregamos a AgEFlut "AJURI", por ter autonomia e que pode apoiar as outras embarcações menores da CFS na ação de presença da MB na extensão da Hidrovia Tapajós.
12. **Houve aumento relevante do número de embarcações inscritas na CFS, nos últimos cinco anos, comparado com os cinco anos anteriores? Qual tipo e emprego de embarcação que teve maior aumento de inscrição?** R- Houve uma diminuição na quantidade de embarcações inscritas, comparando os dois períodos, mas quanto ao tipo de embarcações, aumentou a quantidade de inscrição de embarcações de carga, em relação aos outros tipos de embarcações.
13. **Caso afirmativo na pergunta anterior, qual motivo poderia justificar esse aumento? Algum desse motivo está relacionado à Hidrovia Tapajós?** R- Uma das justificativas prováveis, seria o tempo de prontificação do documento.
14. **A estrutura logística atual atende a necessidade de realizar IN em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Em toda extensão da Hidrovia, não atende. Somente na cidade de Santarém, devido o procedimento do Pontão flutuante, sendo a CFS a única Capitania do Com4ºDN a ter a Base de Inspeção Naval 24 horas ininterrupta guarnecida e de interesse demonstrados pelas autoridades navais quando vem em Santarém e que serve de modelo para as demais que tem o mesmo aspecto da navegação com número de embarcação.
15. **Caso negativo para a pergunta anterior, em sua opinião, qual seria a estrutura logística ideal para possibilitar a realização de fiscalização de IN que abranja toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Provavelmente, a colocação de uma Agência na localidade de Itaituba-PA, melhoraria muito a realização das IN.

16. **Existe perspectiva de instalação de estrutura logística adequada para atender essa necessidade?** R- Houve algumas visitas do nosso Comando Superior, mas não tenho conhecimento há perspectiva da instalação de estrutura logística.
17. **Já houve cancelamento de missão de IN motivada pela dificuldade logística relacionada ao abastecimento de combustível das embarcações e/ou por impossibilidade de transportar equipes de inspetores navais na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Não houve cancelamento.
18. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, quais impactos advindos quando há cancelamento de missão e qual solução para que essa dificuldade seja superada em outra ocasião?** R- Não houve cancelamento.
19. **As dificuldades logísticas de abastecimento de combustível das embarcações e/o transporte de equipes de inspetores navais, fora da cidade de Santarém, limitam a programação de IN na área jurisdicional da CFS, especialmente em toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- As dificuldades logísticas, elas existem, mas, contamos com o apoio das embarcações regionais para suprir essa dificuldade. No entanto, se considerarmos somente este apoio sem os meios da Capitania, não conseguimos atender imediatamente as denúncias de acidente e descumprimento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) na extensão da Hidrovia Tapajós
20. **Quais são as limitações logísticas da MB para prestarem o serviço de transporte de inspetores navais da CFS e abastecimento de combustível, quando estão realizando IN fora da cidade de Santarém, especialmente na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? Quais seriam as possíveis alternativas?** R- A distância atrapalha muito no transporte dos Inspectores, mas a missão tem que ser cumprida e temos que atender todas as localidades subordinadas.
21. **No seu entendimento, a estrutura atual de prestação de serviço de transporte de equipes de inspetores navais e abastecimento de combustíveis das embarcações destinadas na IN em toda área jurisdicional da CFS, especialmente na extensão da Hidrovia Tapajós, funciona satisfatoriamente?** R- Sim.
22. **Já houve necessidade de enviar equipes de inspetores navais para realizarem IN na extensão da Hidrovia Tapajós, empregando outros meios de transporte que não foi da MB? Qual empresa e/ou órgão prestou esse serviço?** R- Não houve necessidade.
23. **Em sua opinião, quais seriam as principais dificuldades logísticas de prestação de serviço de transporte de equipes de inspetores navais existentes na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém e as possíveis soluções?** R- As grandes distâncias entre as localidades.
24. **Em sua opinião, quantas e quais os tipos de embarcações seriam necessárias para atender a demanda de fiscalização de IN em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- 2 embarcações do tipo LAEP 7, provavelmente, atenderia com maior presteza a necessidade local.
25. **Em sua opinião, a frequência de fiscalização atual deve ser aumentada em detrimento do aumento do fluxo de embarcações na Hidrovia Tapajós?** R- Sim, isso mostra a presença da Marinha.
26. **Em sua opinião, a CFS está pronta para prestar o serviço de transporte de equipes de inspetores navais fora da cidade de Santarém, em caso de surgimento de comissões inopinadas de IN, especificamente em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Não, necessitamos renovar nossas embarcações.

27. **Em sua opinião, a CFS consegue realizar IN em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós com a frequência necessária para garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas nos rios e a prevenção à poluição hídrica?** R- Não consegue, principalmente, devido a quantidade de militares não serem suficientes para atender com frequência essa necessidade.
28. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, qual seria a solução para essa dificuldade?** R- Não houve concordância com a pergunta anterior, porém, o aumento das IN, necessita de mais militares para troca de equipes.
29. **Quais seriam os pontos, na área jurisdicional da Hidrovia Tapajós fora da cidade de Santarém, considerados estratégicos para a MB manter uma equipe de inspetores navais com a finalidade de possibilitar a realização de IN e/ou de outra atividade subsidiária da CFS, considerando a indisponibilidade de embarcação da CFS, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas nos rios e a prevenção à poluição hídrica?** R- Seria a localidade de Itaituba-PA, onde necessita ser atendido com o mesmo modelo do Pontão Flutuante em Santarém ou que seja instalada uma Agência da Capitania dos Portos.
30. **Existe alguma perspectiva de alteração de procedimentos logísticos de IN que atenda a necessidade de realizar a fiscalização de IN em toda extensão da Hidrovia Tapajós, em detrimento do aumento do fluxo de embarcações nessa Hidrovia?** R- Não há perspectiva.
31. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, onde e quando a CFS poderá conter com essa possibilidade logística?** R- Sem perspectiva.
32. **Gostaria de prestar outras informações a respeito do assunto?** R- Não.

Entrevista -7

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

OM: CENTRO DE INTENDÊNCIA DA MARINHA EM BELÉM (CeIMBe)

Entrevistado: Primeiro Tenente (IM) HUGO LUGÃO ARANTES

Função: Encarregado da Obtenção do Centro de Intendência da Marinha em Belém (CeIMBe).

Período da entrevista: junho/2022.

1. **Qual Organização Militar (OM) é responsável em prever e prover a logística de suprimento e transporte das OM subordinadas ao Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN)?** R- CeIMBe.
2. **Como são prestadas as logísticas de suprimento e transporte para as OM subordinadas ao Com4ºDN?** R- Atualmente existe o serviço de requisição de passagens, o qual possui

uma sistemática própria, no entanto depende de autorização para sua emissão e o processamento do pedido por parte da empresa licitada.

- 3. Como é prestada a logística de suprimento e transporte para a Capitania Fluvial de Santarém (CFS)?** R- Atualmente existe uma empresa licitada para transporte rodoviário e uma empresa licitada para requisição de passagens.

84810/2020-011/01	PE-42/2020 CelMBe	Serviços de transporte de carga geral, fracionada ou de um só volume ou unitizada, por via aérea, na modalidade "porta a porta", partindo da cidade de Belém/PA para localidades das cinco regiões geográficas do país, bem como das localidades dentro do território nacional para a cidade de Belém/PA.	RHANA TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	29.508.637/0001-75	02/10/21	01/10/22
84810/2021-004/01	PE 05/2021 CelMBe	Serviços de empresa especializada para a prestação de serviço de Agenciamento de Viagens, compreendendo os serviços de emissão, remarcação e cancelamento de passagens aéreas nacionais e internacionais, passagens rodoviárias intermunicipais e interestaduais, bem como passagens aquaviárias.	PORTAL TURISMO E SERVIÇOS EIRELI	04.595.044/0001-62	07/05/22	06/05/23

- 4. Essas logísticas descrita na pergunta 4 é prestada em toda área jurisdicional da CFS, a fim abastecer as embarcações e possibilitar o transporte de equipes de inspeção naval da CFS para realizar IN em locais fora da cidade de Santarém?** R- Não, o abastecimento é feito de forma centralizada, pois o contrato prevê uma quantidade mínima de combustível a ser entregue pelo fornecedor. **Qual a quantidade e tempo de entrega mínimo de combustível provido para a CFS pela empresa contratada? Qual tempo mínimo estimado de emissão de requisição de passagem para transporte de pessoal da CFS para realizar IN, quando/caso solicitado?** R- 5.000L, com o prazo de antecedência previsto de 10 dias. Referente as passagens é de 1 dia.
- 5. Como, onde e por quem é prestada a logística de suprimento de combustível e transporte de equipes de inspetores navais para a CFS realizar Inspeção Naval (IN) em sua área jurisdicional, for da cidade de Santarém? e, especificamente, em toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Abastecimento de combustíveis é feito através da VIBRA (PETROBRAS), o transporte de pessoal pode ser realizado por meio de Requisição de Passagem. **Qual número de contrato e nome completo da VIBRA (PETROBRAS)? Houve requisição de passagem da CFS para realizar IN em sua jurisdição? Alguma não foi atendida?** R-

www.comj.mb/sites/default/files/arquivo_div20/Tabela de preços vigentes para pagamentos postecipados de ODM - JULHO2022.pdf

Item	PRODUTO	Cidade	CAM	UF	Desconto*	PU ANP**	PU Contrato***
1	ÓLEO DIESEL MARÍTIMO	SALVADOR	960	LI	12,300%	R\$7,840	R\$6,8757
2		RIO GRANDE	8510	LI	3,100%	R\$7,620	R\$7,3838
3		LADÁRIO	7910	LI	7,300%	R\$7,860	R\$7,2862
4		MANAUS	7330	LI	7,300%	R\$7,550	R\$6,9989
5		BELEM	7220	LI	10,100%	R\$7,490	R\$6,7335
6		NATAL	6830	LI	10,800%	R\$7,740	R\$6,9041
7		RIO DE JANEIRO	5630	LI	14,200%	R\$7,440	R\$6,3835

* Maior desconto ofertado pela contratada.
 ** Preço médio unitário ANP conforme item 6 do Termo de Referência do PE nº 149/2021.
 *** Preços para o faturamento pela contratada e conferência/certificação pelo CAM receptor conforme o item 6 do Termo de Referência do PE nº 149/2021.

Atualizado em 07/UL2022

Não houve requisição de passagem pela CFS.

6. **Existem dificuldades logísticas de suprimento e transporte para atender as necessidades da CFS em realizar IN em toda sua área jurisdicional? e, em particular, na extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Sim, devido à necessidade de existir empresa civil que realize o trajeto e esta ser contratada pela empresa licitada.
7. **Existe apoio logístico móvel para suprir a logística de suprimento e transporte para a CFS, fora da cidade de Santarém, especificamente na extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Somente as comissões do ComGptPatNavN ou outra OM, em aproveitamento. **Essas comissões são programadas para atender essa finalidade? Essa necessidade é apresentada pelo CelMBe ou pela OM ao ComGptPatNavN? Já houve ocorrências desse apoio prestado pela ComGptPatNavN à CFS? Essa possibilidade poderia ser considerada uma solução logística para atender a CFS nas IN da Hidrovia Tapajós?** R- Não, as comissões são feitas em aproveitamento do ComGptPatNavN.
8. **Já existiu a necessidade do CelMBe empregar outros meios para suprir a logística de suprimento e transporte das equipes de inspetores navais para a CFS realizar IN fora da cidade de Santarém, especificamente que atenda toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Quando são empregados outros meios, o trâmite acaba por não englobar o CelMBe, mas sim o ComImSup do meio. **O CelMBe já precisou contratar empresas específicas para atender essa necessidade, além das habituais?** R- Sim, quando é necessário é realizada contratação por dispensa de licitação, porém esse processo é mais demorado do que o empenho em empresa licitada.
9. **Caso afirmativo na pergunta anterior, como essas logísticas foram realizadas e por quem?** R- Os meios são empregados como alternativa logística, não apresentando custos adicionais ao já previstos para sua comissão.
10. **Existe alguma perspectiva de esforço logístico para suprir a logística de suprimento e transporte de equipes de inspetores navais fora da cidade de Santarém, que viabilize o abastecimento de combustível às embarcações da CFS de forma regular e que possa ser contratado para integrar a logística de abastecimento da MB, além de transportar equipes de inspetores navais para locais fora da cidade de Santarém?** R- Vem ocorrendo o esforço para tentativa de concretização de Contrato, por meio de licitação, para o Transporte Modal Rodoviário. Porém, as últimas tentativas terminaram por motivo do pregão ser deserto. **Qual empresa e como seria essa nova prestação de serviço pela empresa do contrato a ser firmado? Quando estimado esse contrato estaria pronto para ser utilizado? Existe algum contrato para fornecimento de combustível com cartão corporativo para facilitar a CFS abastecer seus meios fora da cidade de Santarém e na extensão da Hidrovias Tapajós?** R- O transporte seria feito mediante solicitação de tráfego de carga (STC). Ainda não existe previsão, principalmente por ter sido deserto nas últimas tentativas. A próxima tentativa será no início de 2023.
11. **Como é prestada a logística de transporte que possibilite as equipes de inspetores navais da CFS se deslocarem para realizar IN na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém, quando não há embarcação da CFS disponível? e, especificamente, em toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- Existia a licitação de transporte hidroviário, a qual contemplava linhas de travessia já existentes, porém, nesse caso existem poucos possíveis participantes (pela característica do serviço) e a empresa que participava da licitação demonstrou desinteresse em renovar o contrato. **Qual nome dessa Empresa? Ela consegue atender a CFS para linhas em Itaituba, Aveiro e Jacareacanga?** R- Empresa de Santa Caratira, First. Conseguia atender a CFS para linhas em Itaituba, Aveiro, Jacare-

acanga e qualquer trecho aquaviário do Brasil, porém desistiu de renovar o contrato. Atualmente, necessidades de modal aquaviário devem seguir o trâmite de dispensa de licitação.

12. **Qual o meio de transporte mais adequado e econômico para transportar equipes de inspeção navalem toda a área jurisdicional da CFS, a fim de possibilitá-los realizar IN na jurisdição da Hidrovia Tapajós, fora da cidade de Santarém?** R- Pelas características da missão, considerando a mobilidade no rio e acesso a toda sua extensão, seria o modal hidroviário. Inclusive, pela falta de adesão de empresas em licitações mais simples no modal rodoviário.
13. **As embarcações da CFS são suficientes e adequadas para transportar as equipes de inspetores para realizarem IN na área jurisdicional da CFS, em situações normais e inopinadas? E na Hidrovia Tapajós, até o limite jurisdicional da CFS?** R- O CelMBe não foi informado de necessidade de aquisição de embarcações pela CFS. **Existe alguma previsão de aquisição de embarcações para a CFS? Caso exista, quando estimado chegará na Capitania?** R- O processo de aquisição de embarcações não tramita pelo CelM, sendo tratado com a empresa licitada.
14. **Existe alguma orientação específica que estabeleça a prestação de serviço da função logística transporte de Inspetores Navais para realizar IN na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém?** R- O CelMBe é uma Organização Militar Trafego de Carga (OMTC), componente do SAbM. Relativo às IN não há orientações específicas, se não aquelas relativas a todas as OM do Com4ºDN.
15. **A logística atual de suprimento de combustível das embarcações da CFS e transporte de equipes de inspetores navais atende a necessidade da CFS de enviar equipes de inspetores navais de forma expedita para realizar IN para atender denúncia em locais fora da cidade de Santarém, especificamente em toda jurisdição da Hidrovia Tapajós?** R- Não há registro da demanda de envio de Equipes de IN. **Caso exista essa necessidade, como o CelMBe poderá prover o combustível nas cidade mais distantes de Santarém, como Jacareacanga, Itaituba e Aveiro? Em quanto tempo viável estimado essa logística poderia ser provida?** R- Sendo solicitado ao CelM, seria realizado o processo de Dispensa de Licitação para contratação de alguma empresa interessada. Em situação emergencial e esporádica, o processo pode ser acelerado costumando levar 1 dia para o empenho, nesse caso.
16. **Existe outra forma regular de prestar o serviço de transportar às equipes de Inspetores para as missões de IN, caso as embarcações da CFS não estejam disponíveis?** R- O transporte pode ser realizado por requisição de passagem. **Qual seria a solução, na visão do CelMBe, para superar a dificuldade de contratar empresa para atender essa necessidade da CFS?** R- Existe a possibilidade de usar o Suprimento de Fundos, na modalidade cartão corporativo.
17. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, esse serviço pode ser realizado regularmente pelas equipes de IN, em situações normais e inopinadas, de forma a não comprometer as missões de IN na jurisdição da CFS, especificamente em toda extensão da Hidrovia Tapajós?** R- O serviço de requisição de passagens depende da existência de linhas regulares. Caso a denúncia/evento da IN seja em uma localidade erma, provavelmente a requisição de passagens não será uma solução eficiente. **Na visão do CelMBe, qual esforço logístico poderia ser feito para solucionar esse problema logístico?** R- Uma possibilidade seria a de Suprimento de Fundos (SF), caso aplicável, o qual ocorre na

modalidade Cartão de Pagamento do Governo Federal (CPGF) ou, excepcionalmente, na modalidade Conta Bancária Tipo “B”. Essa possibilidade se daria em virtude da tempestividade requerida nas IN e da imprevisibilidade da forma com a qual ocorrerá.

- 18. Existe alguma dificuldade logística para o CeIMBe prover o suprimento de combustível e prestar o serviço de transporte de equipes de inspetores navais para atender a demanda das missões de IN da CFS fora da cidade de Santarém, especialmente em toda extensão da Hidrovia Tapajós? R-** No que tange a logística de Combustível não, desde que seja feita de forma centralizada, já no transporte de material este CeIMBe depende das Comissões Navais do ComGptPatNavN. **Existe a possibilidade de contratação de empresa de abastecimento de combustível aos meios da CFS nas cidades de Jacareacanga, Itaituba e Aveiro, considerando que as embarcações não tem autonomia, ida e volta, quando forem empregadas para realizar IN naquelas cidade?**

R- Os abastecimentos são planejados, conforme previsto em contrato, para 5000L e 10 dias de antecedência. Para o abastecimento tempestivo nessas localidades, seria possível utilizar o SF, caso justificável, ou se houvesse um contrato de Gerenciamento de Frota, o qual: “...abrange a prestação do serviço de gerenciamento eletrônico das embarcações miúdas e viaturas, abrangendo manutenções corretivas e preventivas, prestação de serviços, fornecimento de peças, acessórios, transporte, funilaria, pintura, eletrônica, lavagem, higienização, dentre outros serviços de ordem vital ao bom uso da administração, visando condições mínimas necessárias ao desempenho das funções institucionais da Marinha do Brasil”. Esse contrato de Gerenciamento de Frota do CeIMRG/5ºDN, a título de exemplificação, encontra-se disponível em:<http://www.ceimrg.mb/sites/ceimrg.mb/files/30/contratos/Contrato%2085810_20_20_015_00%20-%20Prime.zip>. Pode ser uma possibilidade para o abastecimento, mas o fornecimento de combustível para viaturas e embarcações tem que estar previsto do TR em item/grupo específico.

- 19. Quais os meios de transporte recomendáveis para transportar equipes de inspetores navais para realizar IN na extensão territorial da Hidrovia Tapajós? Esse meio empregado pode ser provido pela MB e/ou por outro órgão particular e/ou público? Quais? Estes meios são regulares para atender esta necessidade da CFS? R-** Diante dos conhecimentos disponíveis para o CeIMBe e devido às características da missão, como mobilidade e tempestividade, aliado a falta de oferta de serviços de transporte nessa área de jurisdição, acredita-se ser uma embarcação própria da CFS com autonomia e velocidade compatíveis com a missão. Como não há oferta do serviço mencionado, não é possível comparar a vantagem.
- 20. Existe outro órgão federal ou outra OM da MB que tenha possibilidade de prover o suprimento de combustível e prestar apoio de transporte de equipes de inspetores navais, a fim de realizar IN em toda a área jurisdicional da Hidrovia Tapajós. R-** Não é de conhecimento desse Centro a existência de outro órgão capaz de cumprir o apoio mencionado.
- 21. Caso afirmativo para a pergunta anterior, essa possibilidade atende a essa necessidade logística da CFS para realizar IN em toda área da jurisdição da Hidrovia Tapajós? R-** Não se aplica.
- 22. Existe perspectiva de aquisição de embarcação para serem empregadas nas missões de IN da CF? R-** Não é de conhecimento deste CeIMBe a existência de tal processo ou intenção.

23. **Qual seria o meio de transporte mais viável para atender a logística de transporte de inspetores navais para locais fora da cidade de Santarém, especificamente em toda jurisdição da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar as equipes realizarem IN? R-** resposta da pergunta 19.
24. **Existe perspectiva de contratação de empresa regular desse meio mais viável para atender essa necessidade? Caso negativo, explique a dificuldade. R-** Resposta das perguntas 10, 12 e 17. **A viabilidade de contratação de prestação de serviço de transporte de pessoal pelo modal rodoviário atenderia as cidade de Jacareacanga, Itaituba e Aveiro? R-** Sim, se o processo licitatório não for deserto, porém existem prazos previstos em contrato para requisição do transporte, os quais podem prejudicar o atendimento tempestivo da IN, sendo ideal o atendimento por meio próprio da MB.
25. **Quando não realizado por embarcação da CFS, o transporte de equipes de inspetores navais para locais fora da cidade Santarém, especificamente na Hidrovia Tapajós, têm sido realizado tempestivamente por empresa contratada pela MB e na localidade e tempo de interesse da CFS? R-** Não há registro da demanda de envio de Equipes de IN.
26. **Caso afirmativo negativo da pergunta anterior, quais são as principais dificuldades da empresa contratada para realizar o transporte de equipes de inspetores navais na área jurisdicional da CFS, especialmente na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? R-** A falta de oferta de serviço de transporte por empresa interessada em realizá-lo para órgão público.
27. **Quais as principais dificuldades da empresa contratada para realizar o suprimento de combustível às embarcações da CFS, fora da cidade de Sanaterém, especificamente na extensão da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar equipes de inspetores navais realizarem IN? R-** A falta de oferta de serviço de transporte por empresa interessada em realizá-lo para órgão público. **Na visão do CelMBe, qual seria a solução para sanar esse problema logístico, considerando que, apenas uma das 16 embarcações da CFS tem autonomia, ida e volta, entre Santarém e Itaituba? R-** resposta da pergunta 18.
28. **Existe empresa terceirizada da contratada para prestar a logística de suprimento de combustível das embarcações da CFS e o transporte de equipes de inspetores da CFS fora da cidade de Santarém, especialmente nas cidades jurisdicional da Hidrovia Tapajós. R-** Não.
29. **A estrutura logística atual de suprimento de combustível e transporte de equipes de inspetores navais na área jurisdicional da CFS é satisfatória? E em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós, é satisfatória? R-** No que tange a dependência da contratação de empresas terceirizadas, não.
30. **Em sua opinião, quais seriam as principais dificuldades logísticas existentes na área jurisdicional da CFS, de suprimento de combustível às embarcações da CFS e a prestação de serviço de transporte de equipes de inspetores navais, fora da cidade de Santarém e as possíveis soluções? R-** A falta de oferta de serviço de transporte por empresa interessada em realizá-lo para órgão público. **E dificuldades para abastecer nas cidades distantes de Santarém como Jacareacanga, Itaituba e Aveiro, considerando que os meios da CFS não tem autonomia, ida de volta, para essas cidade? R-** resposta da pergunta 18.
31. **Em sua opinião, a MB está pronta para prestar a logística de suprimento de combustível e o serviço de transporte de equipes de inspetores navais fora da cidade de Santarém, em caso de surgimento de comissões inopinadas de inspeção naval, especifica-**

- mente em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? R- No que tange a dependência da contratação de empresas terceirizadas, não.
32. **Quais seriam os pontos, fora de Santarém, considerados estratégicos para a MB manter um serviço, contratado ou não, de suprimento de combustível às embarcações da CFS e de transporte de equipes de inspetores navais, na área jurisdicional da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar a realização de IN e/ou outra atividade subsidiária da CFS, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas nos rios e a prevenção à poluição hídrica?** R- Devido ao caráter estratégico-tático de uma questão, tem que ser considerados as localidades de maior demanda dos serviços e as infraestruturas existentes para se projetar os pontos ótimos para localização de serviço de suprimento.
33. **Existe alguma perspectiva de contratação de empresa para prestar a logística de suprimento de combustível e o serviço de transporte de equipes de inspeção naval na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém, a fim de integrar a logística de abastecimento e transporte da MB?** R- Especificamente para um fornecimento alternativo de combustível, não. Complemento com a resposta das perguntas 10 e 11. **E quanto à contratação de cartão corporativo para abastecimento de combustível? Essa possibilidade atenderia as cidades de Itaituba, Jacareacanga e Aveiro?** R- Possivelmente. Ao se falar de Cartão Corporativo, pode-se estar referindo a duas soluções diferentes. A primeira seria o Cartão de Pagamento do Governo Federal (CPGF), modalidade do SF, o qual visa atender realização de despesas que não possam subordinar-se ao processo normal de aplicação da Execução Financeira, constituindo-se, portanto, em uma excepcionalidade. A segunda solução remetida seria o Cartão Corporativo do Gerenciamento de Frota, o qual é um objeto de licitação que passou por todo o processo licitatório, e visa permitir flexibilidade, agilidade e transparência.
34. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, onde e quando a CFS poderá contar com essa possibilidade logística?** R- Não se aplica.
35. **O CeIMBe poderia descrever qual seria a estrutura logística ideal para atender a demanda da CFS quanto à logística de suprimento de combustível às embarcações da CFS e prestar o serviço de transporte das equipes de inspetores navais em toda jurisdição da CFS, especificamente na Hidrovia Tapajós, de forma expedita, a fim de atender a demanda de IN, programada e inopinada?** R- resposta da pergunta 19.
36. **Gostaria de prestar outras informações a respeito do assunto?** R- resposta das perguntas 10, 11 e 17.

Entrevista - 8

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

OM: CAPITANIA DOS PORTOS DE SANTARÉM (CFS)

Entrevistado: Capitão de Fragata FABRÍCIO FRÓES TEIXEIRA

Função: Capitão da CFS

Período da entrevista: julho/2022.

- 1. Qual sua percepção quanto ao fluxo de embarcações na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós nos últimos cinco anos? Poderia justificar o motivo dessa alteração de fluxo? Qual o tipo e atividade e serviço de embarcação de maior fluxo nessa Hidrovia? Qual a tendência para os próximos anos, quanto ao fluxo de embarcação nessa Hidrovia?** R- A percepção é que claramente o fluxo de embarcações tem aumentado na região. **Justificativa:** R- O aumento das atividades relacionadas ao escoamento do agronegócio brasileiro tem se intensificado nos últimos cinco anos, um exemplo disso foi o surgimento de mais de 10 instalações portuárias destinadas ao escoamento de grãos na área de Miritituba-PA no Rio Tapajós. **Tipo e atividade e serviço de embarcação de maior fluxo:** R- A principal atividade é o transporte de grãos, utilizando comboios com barcas e embarcações de apoio portuário. Indiretamente, tendo em vista o aumento do poder aquisitivo na região, percebe-se um aumento na quantidade de embarcações de esporte e recreio. **Tendência:** R- Com a expectativa da Ferro-Grão sair do papel, a tendência será de duplicar o fluxo de Comboios com Balsas na região.
- 2. A Inspeção Naval (IN) programada pela CFS abrange toda a extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? Poderia justificar se houve necessidade de aumentar a frequência de realização de IN nessa Hidrovia, a fim de ser proporcional ao aumento do fluxo de embarcação nessa Hidrovia nos últimos cinco anos?** R- Não abrange por indisponibilidade de pessoal e lanchas, mas a necessidade não apenas existe como tem aumentado. **Justificativa:** R- A inoperância e falta de habitabilidade das embarcações impediam a realização de IN na região. A CFS iniciou em JUL2021 um programa de revitalização de suas Lanchas de forma a trazê-las a operacionalidade e capacitá-las com recursos de habitabilidade de forma que os Militares possam operar em LAEP por até 5 dias e na AgEFlut por até 15 dias.
- 3. Qual o meio mais viável, existente na CFS, empregado para realizar IN, programadas e inopinadas, em toda a extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? A dotação atual desses meios é suficiente para atender a demanda de IN na hidrovia Tapajós? Há dificuldades no provimento regular da MB da função logística de suprimento de combustível para abastecer esse meio, a fim de possibilitá-lo a realizar IN naquela Hidrovia, fora da cidade de Santarém? Essas dificuldades limitam a CFS programar as IN em toda a extensão daquela Hidrovia? Poderia justificar se essas dificuldades impossibilitam a realização de IN inopinadas, geradas por denúncias? Qual solução empregada para superar essas dificuldades?** R- Tanto as LAEP quanto a AgEFlut são viáveis, mas possuem empregos diferentes. A logística de abastecimento de combustível somente é eficaz se considerada a AgEFlut. Em se tratando das LAEP-7, a sistemática de abastecimento de CLG é totalmente ineficaz, uma vez que essas embarcações, por possuírem baixa capacidade de tancagem, não possuem a capacidade de se deslocar até os pólos de Inspeção Naval e retornar sem reabastecer. O problema do abastecimento é que a CLG é enviada apenas para Santarém, o que impõe o transporte de tambores de combustível dentro das embarcações para permitir o retorno das mesmas. Atualmente a CFS encontra-se em processo de contratação do serviço de gerenciamento de frota, que permitirá

a utilização de cartão corporativo para realizar o abastecimento de suas lanchas em outras localidades. **Dotação:** A CFS possui 03 LAEP-7 e 01 AgEFlut.

4. **Na indisponibilidade, ou em complemento, do meio viável da CFS, há dificuldades no provimento pela MB da função logística transporte de equipes de inspetores navais para locais fora da cidade de Santarém, a fim de realizarem IN, programadas e inopinadas, na extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? Essas dificuldades limitam a CFS em programar as IN em toda a extensão daquela Hidrovia? Poderia justificar se essas dificuldades impossibilitam a realização de IN inopinadas, geradas por denúncias? Qual solução empregada para superar essas dificuldades?** R- Sendo por meio Fluvial e em local atendido por linhas de navegação comercialmente utilizadas para transporte de passageiros não, uma vez que há um acordo de cooperação com a ARCON, Agência Estadual que Regula a Atividade de Navegação, a qual disponibiliza transporte gratuito para militares da MB no exercício da função. Cabe destacar que nem todos os lugares onde são realizadas as IN podem ser acessados por vias navegáveis, sendo necessário o deslocamento por viaturas rebocando embarcações de pequeno porte até tais localidades, nesse caso, não havendo disponibilidade de meios a missão se torna inexecutável.
5. **A execução da programação mensal defiscalização de IN em toda a extensão da Hidrovia Tapajós é prejudicada por indisponibilidade do provimento da logística regular da MB quanto às funções logística de suprimento de combustível para abastecer os meios da CFS e transporte de equipes de inspetores navais para fora da cidade de Santarém?** R- Com a adoção do sistema de gerenciamento de frota, no qual é disponibilizado um cartão de crédito para cada VTR e EMB destinado ao abastecimento de combustível e reparos de emergência esse problema não existe mais.
6. **Houve aumento relevante do número de embarcações inscritas na CFS, nos últimos cinco anos, comparado com os cinco anos anteriores? Qual o tipo e atividade e/ou serviço de embarcação que teve maior aumento de inscrição? Poderia justificar esse aumento?** R- Enviarei essa demanda para o CFS-20, ele o responderá diretamente.
7. **A estrutura logística regular atual da MB, quanto às funções logística de suprimento de combustível e transporte de pessoal, atende a necessidade da CFS em realizar IN em toda a extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós? Caso negativo, qual seria a estrutura logística ideal, provida pela MB, que possibilite a CFS manter a fiscalização de IN equivalente ao aumento de fluxo de embarcação naquela Hidrovia? Existem perspectivas de implementação de estruturas dessas logísticas que sejam adequadas para atender essa necessidade?** R- Com a adoção do sistema de gerenciamento de frota, no qual é disponibilizado um cartão de crédito para cada VTR e EMB destinado ao abastecimento de combustível e reparos de emergência esse problema não existe mais.
8. **Houve necessidade de enviar equipes de inspetores navais para realizarem IN e/ou atender denúncia, na extensão da Hidrovia Tapajós, fora da cidade de Santarém, empregando outra logística de suprimento de combustível e/ou transporte de pessoal que não pôde ser provido pela MB? Essa necessidade é recorrente? Essa logística poderia ser integrada ao provimento regular da MB?** R- Sim, no passado, antes da implementação da obtenção descentralizada de combustível pelo Sist. de Gerenciamento de Frota, ou por indisponibilidade de EMB, foi NEC fazer uso do Termo de Cooperação com a ARCON. Para o transporte de militares em embarcações de linha.
9. **Em sua opinião, quantas e quais os tipos de embarcações seriam necessárias para atender a demanda de fiscalização de IN em toda extensão jurisdicional da Hidrovia**

Tapajós? Há previsão de aquisição desses meios? E, na indisponibilidade dessas embarcações, qual seria o meio de transporte de pessoal adequado para viabilizar a IN em toda a extensão da Hidrovia Tapajós, da cidade de Santarém? R-

	AgEFlut	LAEP-7	ECSR	Motoaquatica	ECR
Atual	02	04	06	02	02
Desejável	01	03 ¹	04 ²	02	01

¹ Dentre essas 01 seria LAEP-10 e outras duas LAEP-7, mas todas devem possuir habitabilidade.

² O ideal seria substituir os atuais Fexboat por embarcações ECPAD, a exemplo das fabricadas pela empresa DGS.

Previsão de aquisição: Não há. **Outro meio adequado:** Substituir os Fexboat por embarcações ECPAD.

- 10. Quais seriam os pontos, na área jurisdicional da Hidrovia Tapajós fora da cidade de Santarém, considerados estratégicos para a CFS manter uma equipe de inspetores navais com a finalidade de possibilitar a fiscalização de IN, programada e/ou inopinada, considerando as dificuldades de provimento das funções logísticas de suprimento de combustível e/ou transporte de pessoal, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas nos rios e a prevenção à poluição hídrica? R-** Itaituba na Hidrovia Tapajós e Óbidos no Rio Amazonas.
- 11. Existe alguma perspectiva de alteração de procedimentos logísticos de provimento de suprimento de combustível e transporte de pessoal que atenda a necessidade da CFS de realizar a fiscalização de IN em toda a extensão da Hidrovia Tapajós, em detrimento do aumento do fluxo de embarcações nessa Hidrovia? Caso exista, onde e quando a CFS poderá conter com essa possibilidade logística? R-** Já respondido.
- 12. Existe outro órgão extra MB e/ou privado que tenha possibilidade de realizar regularmente o abastecimento de combustível das embarcações da CFS e/ou efetuar o transporte de equipes de inspetores navais, a fim de realizar IN em toda a extensão da Hidrovia Tapajós, fora da cidade de Santarém? Caso exista, há alguma tratativa para viabilizar esse apoio? R-** Já respondido.
- 13. Há disponibilidade de Apoio Logístico Móvel da MB na área jurisdicional da CFS que possa realizar o abastecimento de combustível fora da cidade de Santarém, conforme o tipo de combustível empregado nas embarcações da CFS empregadas na atividade de IN? R-** Já respondido.
- 14. Gostaria de prestar outras informações pertinentes deste assunto? R-** não informado.

Entrevista - 9

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

OM: COMANDO DO 4º DISTRITO NAVAL (Com4ºDN)

Entrevistado: Capitão-Tenente (IM) ISAAC TORRES

Função: Encarregado da Seção de Planejamento, Orçamento e Finanças

Período da entrevista: agosto/2022.

- 1. Qual a condição de eficiência das embarcações da CFS? Há perspectiva de substituir ou enviar embarcações para a CFS? Caso afirmativo, qual o tipo de embarcação? R-** A ser respondida pela CFS.
- 2. Considerando que apenas uma embarcação das dezesseis da CFS ter autonomia, ida e volta, entre Santarém e Itaituba, existe a previsão de prover apoio logístico móvel ou fixo para viabilizar a CFS realizar Inspeção Naval (IN) nas cidades de Aveiro, Itaituba e Jacareacanga com as demais embarcações daquela Capitania? Caso afirmativo, como e quando esse apoio poderia ser provido? R-** A ser respondida pela CFS.
- 3. Considerando inexistência de empresa contratada para prover a logística de transporte de pessoal (rodoviário e fluvial) para as equipes de inspeção naval da CFS serem deslocadas para as cidades de Aveiro, Itaituba e Jacareacanga, a fim de realizarem IN (programadas e inopinadas), qual solução, dificuldades e possibilidades logística viáveis para atender essa necessidade? R-** A ser respondida pela CFS.
- 4. Considerando a inexistência de empresa contratada para prover a logística de suprimento de combustível nas cidades de Aveiro, Itaituba e Jacareacanga, qual dificuldades e possibilidades logística viáveis para atender essa necessidade? R-** A ser respondida pela CFS.
- 5. Já existiu a necessidade desse Distrito, ComImSup da CFS, empregar outros meios para suprir a logística de suprimento de combustível e transporte das equipes de inspetores navais para a CFS realizar IN nas cidades de Aveiro, Itaituba e Jacareacanga, na extensão da Hidrovia Tapajós? R-** Este Distrito recebeu, recentemente, solicitação da CFS para que aquela Capitania passasse a adquirir combustível de forma descentralizada, pois, até o momento, o suprimento de combustível é realizado por empresa contratada pela MB para fornecimento na própria Capitania.
- 6. Caso afirmativo na pergunta anterior, como essas logísticas foram realizadas e por quem? R-** não informado.
- 7. Existe alguma perspectiva de esforço logístico para suprir a logística de suprimento de combustível nas cidades de Aveiro, Itaituba e Jacareacanga, bem como que transporte equipes de inspetores navais para essas cidades pelo modal (rodoviário e/ou fluvial), a fim de viabilizar essa equipes realizarem IN, na extensão da Hidrovia Tapajós? R-** A ser respondida pela CFS.
- 8. Existe outra forma regular de prestar o serviço de transportar às equipes de Inspectores para as missões de IN nas cidades de Aveiro, Itaituba e Jacareacanga, na extensão da Hidrovia Tapajós, caso as embarcações da CFS não estejam disponíveis? R-** A ser respondida pela CFS.
- 9. Caso afirmativo para a pergunta anterior, esse serviço pode ser realizado regularmente pelas equipes de IN, em situações normais e inopinadas, de forma a não comprometer as missões de IN na jurisdição da CFS, especificamente em toda extensão da Hidrovia Tapajós? R-** A ser respondida pela CFS.
- 10. Na opinião deste Distrito, a estrutura logística atual de suprimento de combustível e transporte de equipes de inspetores navais na área jurisdicional da CFS é satisfatória? E em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós, é satisfatória? R-** Este Distrito entende que as possíveis lacunas de suprimentos serão preenchidas por meio do aten-

dimento à solicitação feita pela CFS, quanto à aquisição de combustível de forma descentralizada.

11. **Em sua opinião, a MB está pronta para prestar a logística de suprimento de combustível e o serviço de transporte de equipes de inspetores navais fora da cidade de Santarém, em caso de surgimento de comissões inopinadas de inspeção naval, especificamente em toda extensão jurisdicional da Hidrovia Tapajós?** R- Entende-se que as possíveis lacunas de suprimentos serão preenchidas por meio do atendimento à solicitação feita pela CFS, quanto à aquisição de combustível de forma descentralizada.
12. **Na opinião deste Distrito, quais seriam os pontos, fora de Santarém, considerados estratégicos para a MB manter um serviço, contratado ou não, de suprimento de combustível às embarcações da CFS e de transporte de equipes de inspetores navais, na área jurisdicional da Hidrovia Tapajós, a fim de possibilitar a realização de IN e/ou outra atividade subsidiária da CFS, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda de vidas humanas nos rios e a prevenção à poluição hídrica?** R- Entende-se que as possíveis lacunas de suprimentos serão preenchidas por meio do atendimento à solicitação feita pela CFS, quanto à aquisição de combustível de forma descentralizada.
13. **Existe alguma perspectiva de contratação de empresa para prestar a logística de suprimento de combustível e o serviço de transporte de equipes de inspeção naval na área jurisdicional da CFS, fora da cidade de Santarém, a fim de integrar a logística de abastecimento e transporte da MB?** R- A ser respondida pela CFS.
14. **Caso afirmativo para a pergunta anterior, onde e quando a CFS poderá conter com essa possibilidade logística?** R- A ser respondida pela CFS.
15. **As necessidades apresentadas pela CFS relacionadas à logística de suprimento de combustível e transporte de equipes de inspeção naval, rodoviário e/ou fluvial, para as cidades fora da cidade de Santarém que viabilize realizar IN em toda extensão da Hidrovia Tapajós, tem possibilidade de serem atendidas? Quando? Justifique.** R- A ser respondida pela CFS.
16. **Gostaria de prestar outras informações a respeito do assunto?** R- não informado.

Entrevista - 10

Tema da entrevista: Dificuldades e possibilidades logísticas na atividade de inspeção naval na Hidrovia Tapajós face ao aumento do fluxo de embarcações motivado pelo agronegócio.

OM: 53° BATALHÃO DE INFANTARIA DE SELVA (53º BIS)

Entrevistado: Major de Infantaria MARCELO AUGUSTO TEIXEIRA

Função que exerce na OM: Chefe da 4º Seção (Oficial de Logística)

Período da entrevista: agosto/2022.

1. **Qual a localização dessa OM?** R- Itaituba-PA

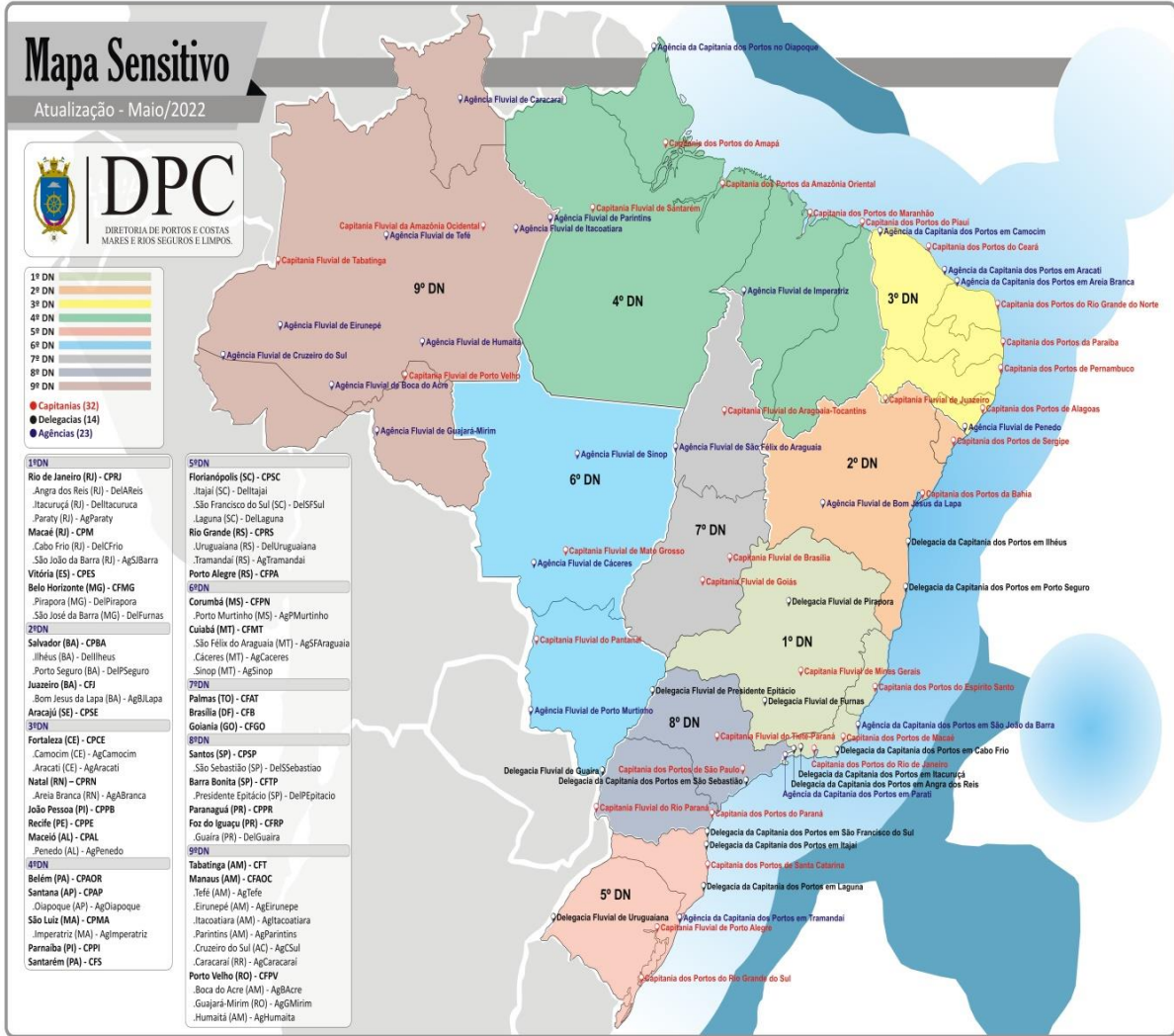
2. **Essa OM recebe suprimento de combustível? Qual o tipo: Óleo Diesel Marítimo (ODM); Óleo Diesel Rodoviário (ODR) e Gasolina Comum (GC)? Qual empresa contratada presta este fornecimento? Essa empresa é licitada? Qual a tancagem máxima de cada um desses tipos de combustível nessa OM?** R- Sim. Apenas Óleo Diesel S10 e Gasolina Comum. A empresa contratada é a VIBRA, mediante licitação do Cmdo do Exército Brasileiro. A tancagem máxima da OM é 15.000 L de DIESEL e 15.000 L de Gasolina Comum.
3. **Existe possibilidade de realizar abastecimento de combustível direto na água por meio de bomba de combustível?** R- Não. A OM só dispõe de embarcações com motores de popa de no máximo 60HP. O abastecimento é realizado utilizando os pequenos tanques dos motores.
4. **Existe algum acordo de cooperação dessa OM com a MB, especificamente com a Capitania Fluvial de Santarém (CFS), para fornecer combustível às embarcações dessa Capitania, quando em missões de Inspeção Naval em Itaituba? Caso não exista, há essa possibilidade de firmar esse acordo, considerando a necessidade média esporádica de fornecimento de 400 litros de ODM, 400 litros de GC e 100 litros de ODR, conforme planejamento de missão da CFS?** R- Considerando que a aquisição dos combustíveis utilizados pela OM são de maneira centralizada, a cargo do Cmdo do Exército, acredito que está cooperação seria possível diretamente entre EB e MB, nos casos de ODR e GC. No caso de ODM a OM não possui hoje capacidade de tancagem, a não ser que fossem utilizados recipientes de 1000 L que utilizamos quando necessário, para receber o ODM via cisterna de combustível. Importante ressaltar também que esses recipientes já encontram-se em uso e estão contaminados com ODR. A cidade dispõe de 3 postos flutuantes de combustível de "bandeiras", Equador, Dado e BR.
5. **Existe outro órgão federal, além dessa OM, em Itaituba que possa prover o abastecimento de combustível das embarcações da CFS, a fim de realizar IN na circunvizinhança dessa cidade?** R- Existe em Itaituba Polícia Federal, IBAMA ICMBio, entretanto acredito que esses órgãos, quando necessário, fazem a aquisição dos combustíveis na cidade, pois não tem logística própria.
6. **Essa OM tem dificuldades de fornecimento de combustível pela empresa contrata? Caso tenha, qual seria essa dificuldade, especialmente se ela cumpre o prazo de fornecimento?** R- Não. A empresa, após acionada tem 5 dias úteis para a entrega, o que normalmente ocorre em 3 dias úteis.
7. **Em sua opinião, excluindo-se a empresa contratada, quais seriam as principais dificuldades logísticas de abastecimento de combustível existentes em Itaituba?** R- Caso não existisse o contrato atual acredito que outro fornecedor teria a capacidade de assumir o abastecimento sem problemas. Em meu pouco tempo na cidade, 1 ano e meio, não presenciei falta de ODR ou GC nos postos da cidade.
8. **Na opinião dessa OM, o fluxo de embarcação em Itaituba aumentou nos últimos 5 anos? Qual seria o motivo desse aumento?** R- Sim. O motivo principal é a melhoria do acesso rodoviário até Miritituba, Distrito de Itaituba-PA e a melhoria da infraestrutura portuária.
9. **Em sua opinião, a fiscalização do tráfego aquaviário realizado pela MB em Itaituba é proporcional ao aumento do fluxo de embarcação?** R- Não sei informar, entretanto se o efetivo e os meios fluviais empregados não aumentaram acredito ser desproporcional.

- 10. Em sua opinião, como a MB, especificamente a CFS, poderia melhorar a fiscalização do tráfego aquaviário em Itaituba?** R- Aumentando o efetivo e os meios fluviais disponíveis em Itaituba, incluindo a estrutura física e logística para apoiar as atividades.
- 11. Gostaria de prestar outras informações a respeito do assunto?** R- Acredito ser de muita importância o aumento da fiscalização pela MB, considerando a expansão da estrutura portuária e aumento do fluxo de embarcações na cidade de Itaituba.

ANEXOS

ANEXO A - Distribuição das Capitânicas, Delegacias e Agências em todo o Brasil.

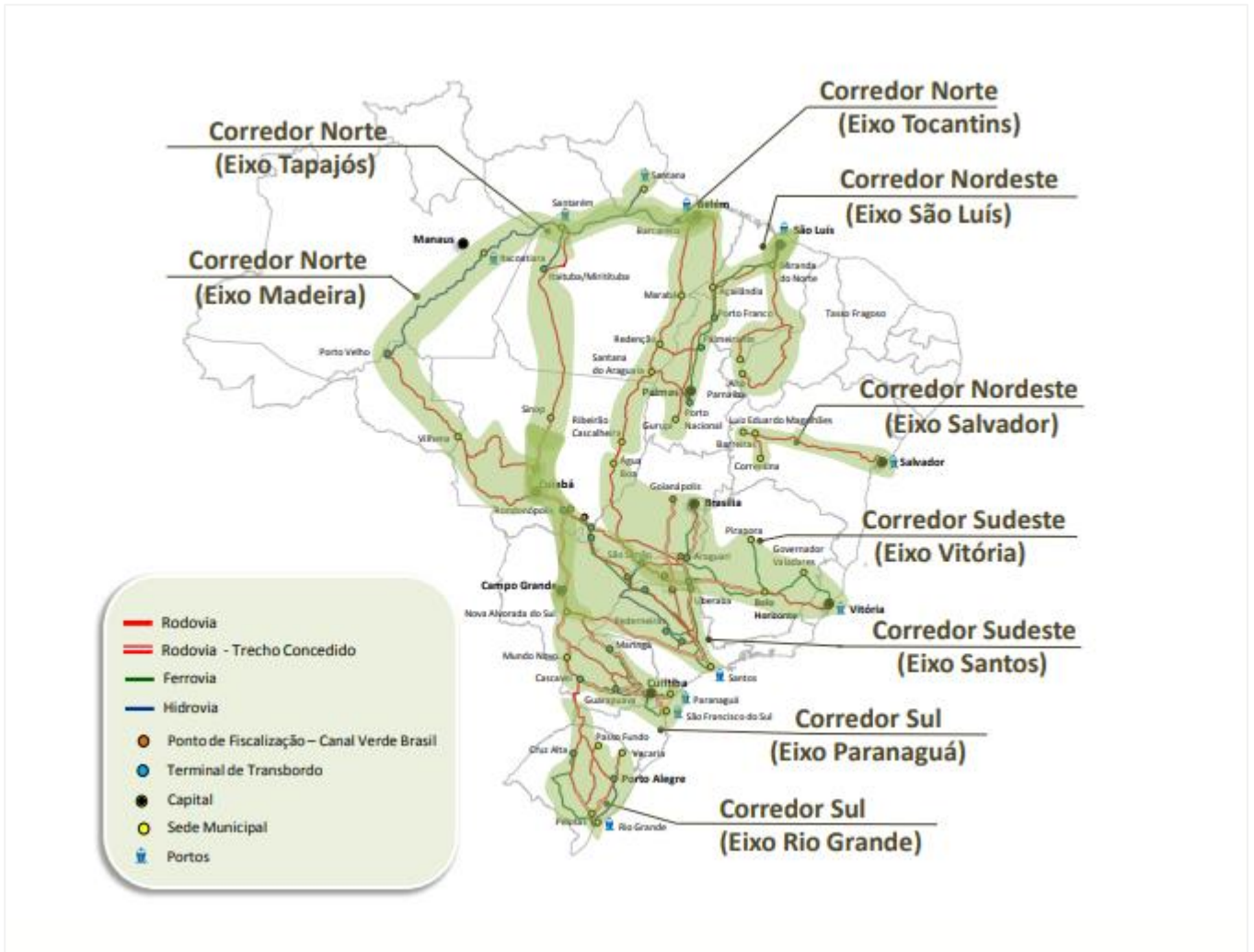
Figura 01: Distribuição das Capitânicas, Delegacias e Agências em todo o Brasil



Fonte: Diretoria de Portos e Costas. Disponível em: <http://www.dpc.mb/dpc/CapDelAg/capitanias-delegacias-e-ag%C3%A2ncias-0>. Acesso em: 04 jun. 2022.

ANEXO B – Corredores logísticos

Figura 02: Corredores logísticos do Brasil



Fonte: MTPA, 2017

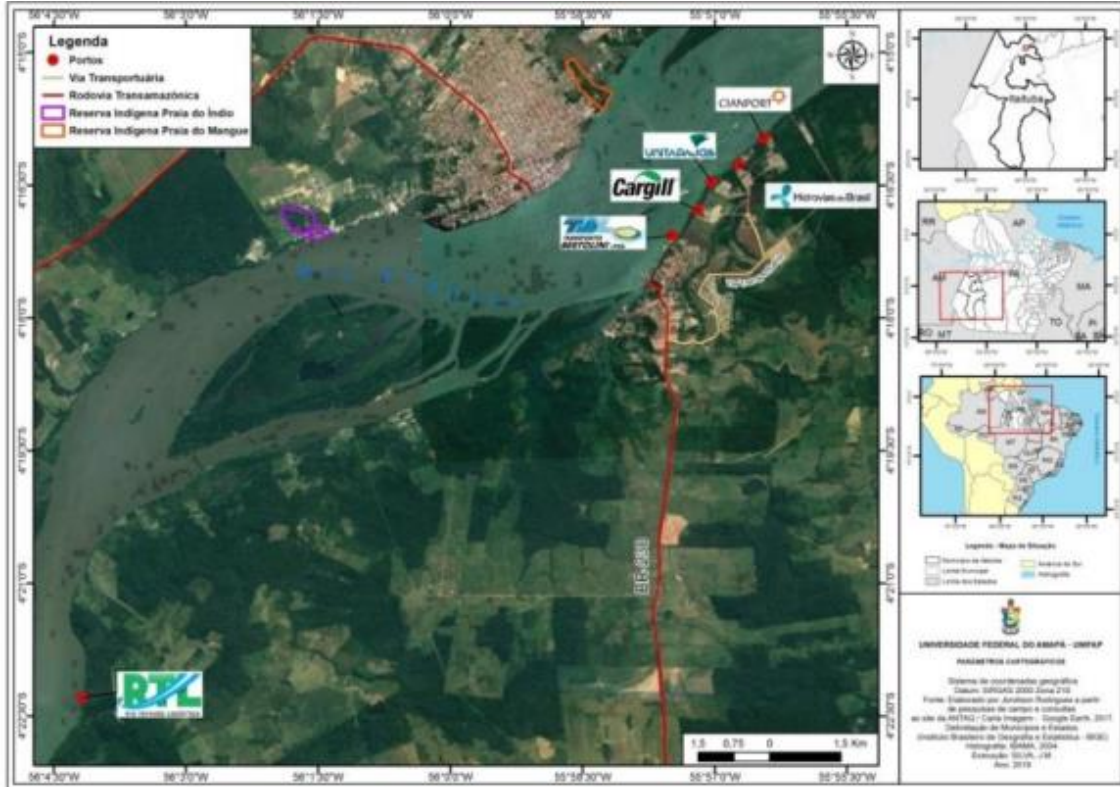
Figura 03: Corredor Eixo Tapajós



Fonte: Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Carga da Bacia Amazônica (AMPORTE).

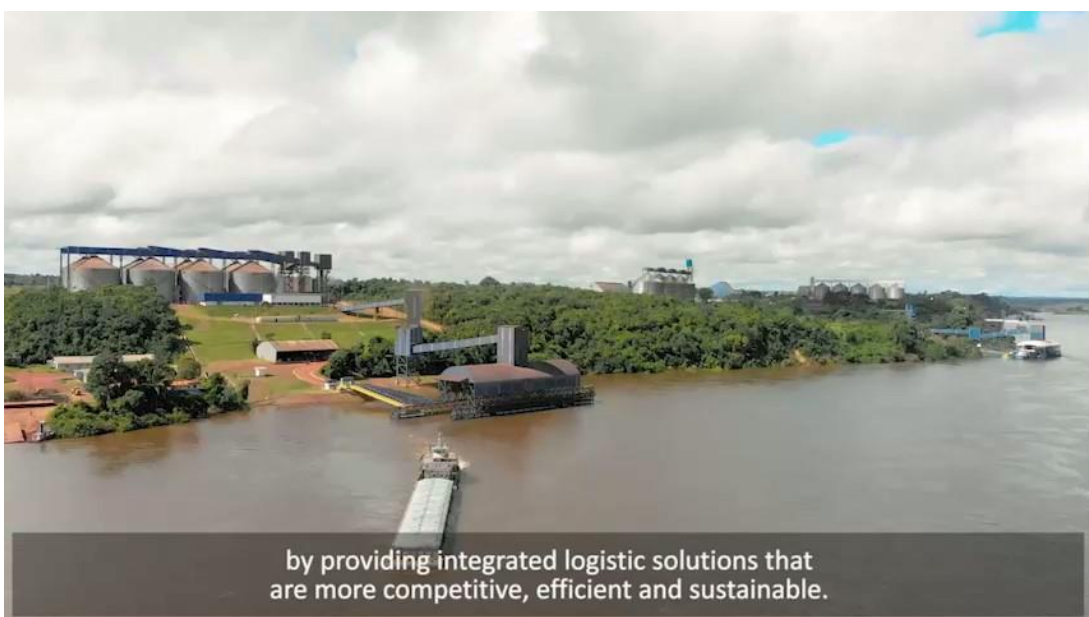
ANEXO C – ETC e COMBOIO DE BARCAÇAS

Figura 04: ETC em Miritituba da HIDROVIAS DO BRASIL



Fonte: HIDROVIAS, 2022a.

Figura 05: ETC em Miritituba da HIDROVIAS DO BRASIL



Fonte: HIDROVIAS, 2022a.

Figura 06: Comboio com 25 barcaças da HIDROVIAS DO BRASIL



Fonte: Vídeo institucional da HIDROVIAS DO BRASIL (HIDROVIAS, 2022a)

Figura 07: Comboio com 35 barcaças da HIDROVIAS DO BRASIL



Fonte: Vídeo institucional da HIDROVIAS DO BRASIL (HIDROVIAS, 2022b)

ANEXO D – Ferrogrão

Figura 08: Extensão da Ferrogrão



Fonte: Ministério de Infraestrutura (BRASIL, 2022d)

ANEXO F – Embarcações da CFS

Figura 10: Características das embarcações da CFS

TIPO	NOME	TRIP	COMP	BOCA	CALADO	VELOC. CRUZE. NÓS	AUT.	RAIO DE AÇÃO	TANQUE	MOTOR	COMB.	CONSUMO P/HORAS
AgEFlut	AJURÍ III	10	16	6,8	0,5	10	48H	384 MN	BB 3000L	MCP BB SCANIA DS11 500hp	DIESEL	55 L/H
										MCA YANMAR	DIESEL	10 L/H
									BE 3000L	MCP BE SCANIA DS11 500hp	DIESEL	55 L/H
										MCA MWM 45HP 3C	DIESEL	15 L/H
TQ 25L	MO POPA 25HP 2T	GASOLINA	12 L/H									
AgEFlut	RIO TAPAJÓS	8	20	4,5	0,5	7	40h	280 MN	BB1200L	MCP BB MWM 160 HP	DIESEL	30L/H
									BE1200L	MCP BE MWM 160 HP	DIESEL	30L/H
									TQ 20L	MCA YANMAR	DIESEL	10L/H
LAEP-7	ARARIÁ 1997	4	9	3	0,7	20	10H	200 MN	600L	MCP MB 366 TBD 220MEGATEC	DIESEL	60L/H
LAEP-7	ACARI	4	9	3	0,7	20	5H	100 MN	560L	BB MERCURY 150 HP SEA PRO	GASOLINA	110L/H
										BE MERCURY 150 HP SEA PRO	GASOLINA	
LAEP-7	BORARI	4	9	3	0,7	20	5H	200 MN	560L	BB MERCURY 150 HP SEA PRO	GASOLINA	110L/H
										BE MERCURY 150 HP SEA PRO	GASOLINA	
									14L	MCA TOYAMA 7KVA	DIESEL	1.5L/H

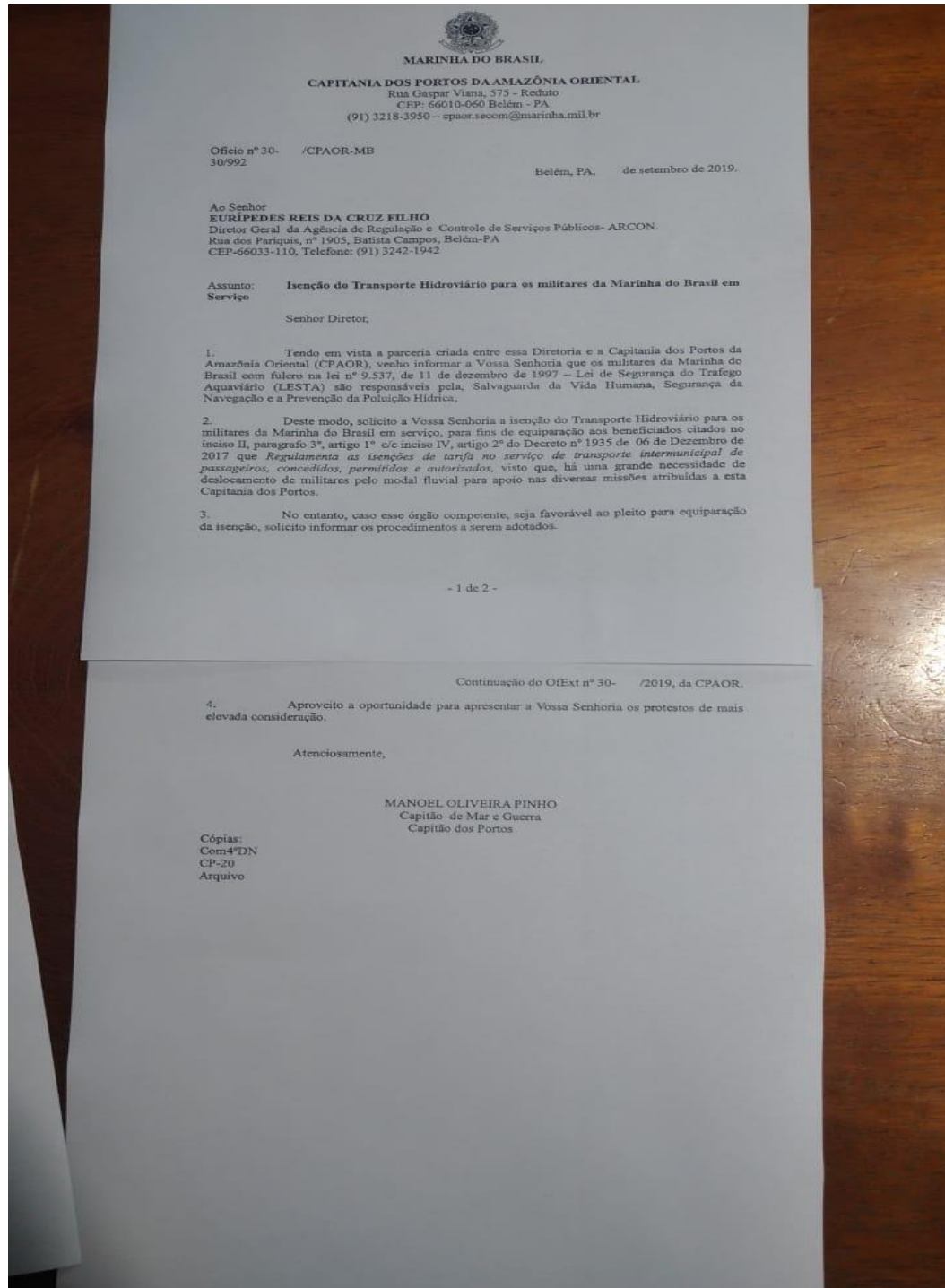
Continuação...

LAEP-7	JARI	xxx	9	3	0,7	xxx	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
TIPO	NOME	TRIP	COMP	BOCA	CALADO	VELOC. CRUZE. NÓS	AUT.	RAIO DE AÇÃO	TANQUE	MOTOR	COMB.	CONSUMO P/HORAS
ECSR-G	TUCUNARÉ II	3	8,3	3,15	0,5	35	7	230	400L	YAMAHA 150 HP	GASOLINA	30L/H
										YAMAHA 150 HP	GASOLINA	30L/H
ECSR-G	ADSUMUS 2008	3	8,3	3,15	0,5	30	7	320	400L	MERCURIZER 1.7 120HP	DIESEL	20L/H
										MERCURIZER 1.7 120HP	DIESEL	20L/H
ECSR-M	ITAITUBA	3	8	2,36	0,37	25	6		140L	MERCURY 90HP	GASOLINA	30L/H
ECSR-P	ARAMANAÍ	3	5	2,4	0,3	25	4	120	120L	MERCURY10 0HP	GASOLINA	35L/H
ECSR-P	XIMANGO	3	5	2.30	0,3	20	7	140	140L	SUZUKI 70HP	GASOLINA	20L/H
ECSR-P	PAJUÇARA	3	5	2.30	0,3	25	4	40	140L	MERCURY 115HP	GASOLINA	35L/H
ECR	PINDOBAL	3	6	1,4	0,3	20	1H	20	25L	YAMAHA 40HP 2T	GASOLINA	25L/H
ECR	TUCANO	3	5	1.9	0,5	25	6	150	50L	SUZUKI 70HP	GASOLINA	30L/H
MA	SANTARÉM 2013	2	3.22		XXX	70	1	70	60L	VX 1800 A	GASOLINA	70L/H
MA	TUCUXI 2016	2	3,53	1,22	0,1	50	1	70	70L	SEA DOO GTX S 155	GASOLINA	70L/H

Fonte: GUIMARÃES, 2022.


ANEXO G – Apoio de parceria entre a ARCON e a MB

Figura 11: Solicitação de isenção de transporte pela CPAOR



Fonte: O pesquisador.

Figura 12: Deferimento da ARCON


GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ
AGÊNCIA DE REGULAÇÃO E CONTROLES DE SERVIÇOS PÚBLICOS DO ESTADO DO PARÁ
GABINETE DO DIRETOR

Ofício nº 634/2019 – DIG/GAB/ARCON-PA

Belém (PA), 02 de dezembro de 2019.

Ao Senhor
MANOEL OLIVEIRA PINHO
Capitão de Mar e Guerra
Capitão dos Portos

Capitania dos Portos – CPAOR
Rua Gaspar Viana, nº 575
Bairro Reduto, Belém - PA
CEP: 66053-090

E. P. R. O. T. O. C. O. L. O.
E. S. T. A. D. O. D. O. P. A. R. Á.
AGÊNCIA DE REGULAÇÃO E CONTROLES DE
SERVIÇOS PÚBLICOS DO ESTADO DO PARÁ
ARCON-PA

PROTOCOLO REFERENCIA:
2019/437296

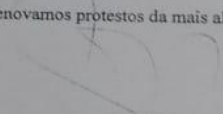
DATA: 02/12/2019 Telmora Pinheiro
ARCON-PA

Prezado Senhor Capitão,

Honrado em cumprimentá-lo, informamos que o processo nº 2019/437296 foi deferido tendo Parecer favorável do Núcleo Jurídico dessa Agência pela isenção do Transporte Hidroviário para os Militares da Marinha do Brasil em serviço.

Ato contínuo, informamos que os operadores hidroviários serão oficiados dessa decisão. Sem mais para o momento, renovamos protestos da mais alta estima e consideração.

Atenciosamente,


Euripedes Reis da Cruz Filho
Diretor Geral da Agência de Regulação
e Controle de Serviços Públicos
ARCON/PA

JANUÁRIO 2020
DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
Protocolo

02 DEZ 2019

às 11:30 h

Recepção

Maria Jose Nacif de S^{va}
SC RG nº 1444339
Auxiliar de Secretária

Rua dos Parais, n.º 1905, Batista Campos- Belém - Pará - Brasil
CEP: 66033-110 Fone: (91) 3242-1942
www.arcon.pa.gov.br
Email: gabinete.arcon@arcon.pa.gov.br

Fonte: O pesquisador.

ANEXO H – Principais Embarcações da CFS

Figura 13: Pontão Flutuante “Comte. Felipe Souza” (Embarcação em operação na CFS)



Fonte: Guimarães (2022).

Figura 14: AgFluit (Embarcação em operação na CFS)



Fonte: Guimarães (2022).

Figura 15: LAEP-7 (Embarcação em operação na CFS)



Fonte: Guimarães (2022).

Figura 16: LAEP-10 (Embarcação sugestiva pela CFS)



Fonte: BRASIL, 2022i.

Figura 17: ECSR-G (Embarcação em operação na CFS)



Fonte: Guimarães (2022).

Figura 18: ECPAD (Embarcação sugestiva pela CFS)



Fonte: DGS DEFENSE, 2022.

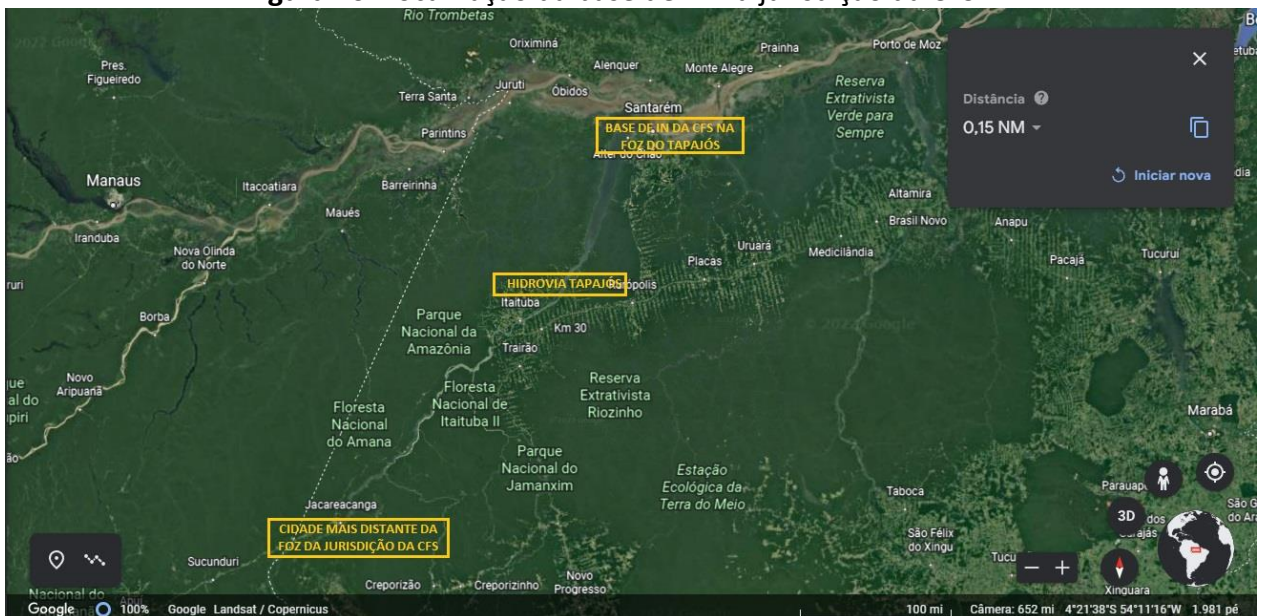
ANEXO I – localização da base de inspeção naval da CFS

Figura 19: Localização da base de IN da CFS



Fonte: GOOGLE-EARTH (2022).

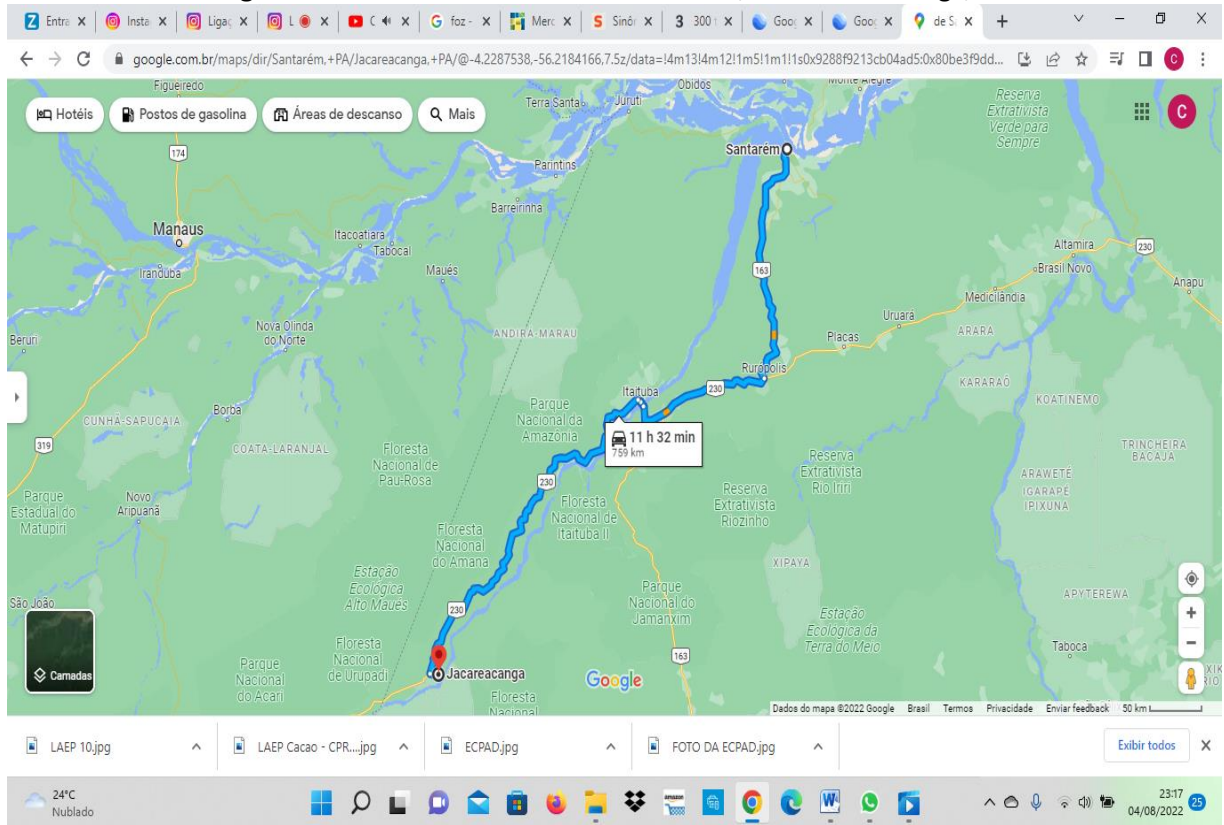
Figura 20: Localização da base de IN na jurisdição da CFS



Fonte: GOOGLE-EARTH (2022).

ANEXO J – Trecho de transporte de equipes de inspetores navais por viaturas da CFS

Figura 21: Trecho rodoviário entre Santarém/PA e Jacareacanga/PA



Fonte: GOOGLE-MAPS (2022).