

**XXVII CONGRESSO NACIONAL DO
CONPEDI PORTO ALEGRE – RS**

DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS I

JORGE RENATO DOS REIS

LUCAS GONÇALVES DA SILVA

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

Vice-presidente **Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

Vice-presidente **Sudeste** - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

Vice-presidente **Nordeste** - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

Vice-presidente **Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro

Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - IMED – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

Relações Internacionais para o Continente Americano

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch UFSM – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho Unifor – Ceará

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta Fumec – Minas Gerais

Comunicação:

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro UNOESC – Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC – Minas Gerais

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

D597

Direitos e garantias fundamentais I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UNISINOS

Coordenadores: Jorge Renato dos Reis; Lucas Gonçalves da Silva. – Florianópolis: CONPEDI, 2018.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-728-1

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Tecnologia, Comunicação e Inovação no Direito

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVII Encontro Nacional do CONPEDI (27 : 2018 : Porto Alegre, Brasil).

CDU: 34



XXVII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI PORTO ALEGRE – RS

DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS I

Apresentação

O XXVII Congresso Nacional do CONPEDI – Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito que ocorreu nos dias 14,15 e 16 de novembro de 2018, em Porto Alegre, Rio grande do Sul, cujo tema foi: Tecnologia, Comunicação e Inovação no Direito.

Dentre as diversas atividades acadêmicas empreendidas neste evento, tem-se os grupos de trabalho temáticos que produzem obras agregadas sob o tema comum do mesmo.

Neste sentido, para operacionalizar tal modelo, os coordenadores dos GTs são os responsáveis pela organização dos trabalhos em blocos temáticos, dando coerência à produção com fundamento nos temas apresentados.

No caso concreto, o Grupo de Trabalho DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS I, coordenado pelos professores Jorge Renato Dos Reis e Lucas Gonçalves da Silva, foi palco da discussão de trabalhos que ora são publicados, tendo como fundamento textos apresentados que lidam com diversas facetas deste objeto fundamental de estudos para a doutrina contemporânea brasileira.

Como divisões possíveis deste tema, na doutrina constitucional, o tema dos direitos fundamentais tem merecido atenção de muitos pesquisadores, que notadamente se posicionam em três planos: teoria dos direitos fundamentais, direitos fundamentais e garantias fundamentais, ambos em espécie.

Logo, as discussões doutrinárias trazidas nas apresentações e debates orais representaram atividades de pesquisa e de diálogos armados por atores da comunidade acadêmica, de diversas instituições (públicas e privadas) que representam o Brasil em todas as latitudes e longitudes, muitas vezes com aplicação das teorias mencionadas à problemas empíricos, perfazendo uma forma empírico-dialética de pesquisa.

Com o objetivo de dinamizar a leitura, os artigos foram dispostos considerando a aproximação temática:

1. AS POLÍTICAS DE AÇÕES AFIRMATIVAS E O PRINCÍPIO DA IGUALDADE RACIAL NO BRASIL
2. A EDUCOMUNICAÇÃO COMO INSTRUMENTO DE PROMOÇÃO DA INTERCULTURALIDADE E COMBATE AOS DISCURSOS DE ÓDIO NA INTERNET
3. (DES)DEMOCRATIZAÇÃO DO ACESSO À JUSTIÇA POR PESSOAS COM DEFICIÊNCIA AUDITIVA NO BRASIL: UMA REFLEXÃO À LUZ DO PENSAMENTO DE CHARLES TILLY
4. A ACESSIBILIDADE COMO INSTRUMENTO DE CONCRETIZAÇÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: O PAPEL DO ESTADO E UMA ANÁLISE JURISPRUDENCIAL DOS TRIBUNAIS SUPERIORES BRASILEIROS.
5. A ANISTIA E O TEMPO DO DIREITO
6. A COLETIVIZAÇÃO DAS DEMANDAS COMO MEIO PROCESSUAL PARA EFETIVAR A PROTEÇÃO DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR
7. A INTERFACE DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM O PROCESSO CONSTITUCIONAL E OS DIREITOS FUNDAMENTAIS DOS JURISDICIONADOS
8. A LIBERDADE COMO MOVIMENTO DE EXPRESSÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA
9. A PONDERAÇÃO DE PRINCÍPIOS JURÍDICOS FACE À HERMENÊUTICA CONSTITUCIONAL CONTEMPORÂNEA APLICÁVEL AO FORNECIMENTO DE MEDICAMENTOS DE ALTO CUSTO
10. A PRÁTICA ESCANCARADA DA TORTURA: AS VIOLAÇÕES AOS DIREITOS HUMANOS DURANTE A DITADURA CIVIL MILITAR BRASILEIRA
11. A SUPERLOTAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA E O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA
12. CIDADANIA REGULAMENTADA

13. DA LIBERDADE DE EXPRESSÃO AO DIREITO DE RIR NA JURISPRUDÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

14. DIREITO A INFORMAÇÃO - UMA EVOLUÇÃO HISTÓRICA E SEU IMPACTO NA SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO

15. ELEMENTOS DO DEVER DE PROTEÇÃO AOS DIREITOS FUNDAMENTAIS NO CONTEXTO DO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO

16. O USO DAS REDES SOCIAIS NA POLÍTICA NO CENÁRIO DA SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO - LIBERDADE DE EXPRESSÃO OU MANIPULAÇÃO?

Destaca-se que além da rica experiência acadêmica, com debates produtivos e bem-sucedidas trocas de conhecimentos, o Grupo de Trabalho DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS I também proporcionou um entoadado passeio pelos sotaques brasileiros, experiência que já se tornou característica dos eventos do CONPEDI, uma vez que se constitui atualmente o mais importante fórum de discussão da pesquisa em Direito no Brasil, e, portanto, ponto de encontro de pesquisadores das mais diversas regiões do Brasil.

Por fim, reiteramos nosso imenso prazer em participar da apresentação desta obra e do CONPEDI e desejamos boa leitura a todos.

Prof. Dr. Jorge Renato Dos Reis - UNISC

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

A SUPERLOTAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA E O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA

OVERCROWDING OF PASSENGERS IN INLAND WATERWAY TRANSPORT IN THE AMAZON AND THE PRINCIPLE OF HUMAN DIGNITY

Oduvaldo Sérgio de Souza Seabra

Resumo

A malha hidrográfica natural que interliga toda a região, associada a falta de estradas ligando cidades e a inexistência de voos em alguns municípios criam na Amazônia fatores peculiares na consecução das atividades do caboclo. Nesse contexto, o transporte fluvial assume importância socioeconômica fundamental para a região. As embarcações que singram seus rios constituem meios de transporte de massa, portanto, não raro morrerem dezenas de pessoas nos naufrágios. Ainda que não haja acidente, a superlotação nas embarcações configura, por si só, fato suficiente para o passageiro propor ação de danos morais?

Palavras-chave: Transporte fluvial, Amazônia, Dignidade humana

Abstract/Resumen/Résumé

The natural hydrographic paths that interconnects the entire region, associated with the lack of roads linking cities and the lack of flights in some municipalities, create in the Amazon peculiar factors in the accomplishment of the activities of the native. In this context, river transport assumes fundamental socioeconomic importance for the region. The vessels that run its rivers are mass means of transport, so dozens of people often die in shipwrecks. Even if there is no accident, does the overcrowding on the vessels constitute a sufficient fact for the passenger to propose moral damages?

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: River transport, Amazon, Human dignity

1 INTRODUÇÃO

A malha hidrográfica natural que interliga toda a região, associada a falta de estradas ligando cidades e a inexistência de voos em alguns municípios criam na Amazônia fatores peculiares na consecução das atividades do caboclo. Nesse contexto, o transporte fluvial assume importância socioeconômica fundamental para a região. As embarcações que singram seus rios constituem meios de transporte de massa, portanto, não raro morrerem dezenas de pessoas nos naufrágios.

A precária infraestrutura portuária regional, a fiscalização penuriosa da navegação feita pelo Estado, a alienação do usuário concernente à segurança e a ganância do armador¹ pelo lucro contribuem, isoladamente ou associadas, para que as embarcações naveguem com pequena margem de borda livre² e ainda, que os passageiros sejam acomodados no mesmo compartimento ou convés onde é estivada a carga, fatos que colocam em risco a segurança dos tripulantes, dos passageiros, da carga e da própria embarcação, ou seja, representam a possibilidade real de sinistro³ fluvial.

Em tese, o armador responde pelos danos causados às vítimas. Contudo, na prática, isso nem sempre ocorre. Vários fatores contribuem para a impunidade, vejamos: os usuários do transporte fluvial são, predominantemente, pessoas simples, de baixo poder aquisitivo e pouca escolaridade, logo não buscam seus direitos ora por não saberem que os possuem, ora por não terem condições financeiras para custear uma ação judicial, ou simplesmente por descreditam no Poder Judiciário.

¹ Segundo Leal, define-se armador como “aquele que física ou juridicamente, com recursos próprios, equipa, mantém e explora comercialmente as embarcações mercantis”. (LEAL, 1991, p. 12). O art. 2º, III, da Lei 9.537/1997 traz o conceito legal de “Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;”. (BRASIL, 1997).

² Segundo Leal, define-se borda livre como a “distância vertical entre a superfície da água e o convés da borda livre, medida em qualquer ponto da extensão do navio. Diz-se também da marca que assinala a altura mínima que a borda do navio deve ficar em relação ao nível do mar.”. (LEAL, 1991, p. 23).

³ Segundo Guimarães, definiu-se sinistro como “acontecimento de qualquer natureza que causa danos a pessoa ou coisas, com perda total ou parcial. Avaria eventual que o navio sofre em sua carga durante a viagem, por colisão, incêndio, tempestade, etc. [...]”. (GUIMARÃES, 2010, p. 542).

O comportamento omissivo da sociedade e dos órgãos estatais também contribuem para o aumento das estatísticas de acidentes fluviais, os quais são mais frequentes nas épocas Natal, Carnaval, Círio de Nazaré e férias.

Não é despiciendo ressaltar que aquele que utiliza o serviço de transporte fluvial, na condição de passageiro, é considerado consumidor, portanto recebe a proteção da lei. Estabelece o art. 6º, VI, do Código de Defesa do Consumidor que “são direitos básicos do consumidor a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos”. (BRASIL, 1990).

O art. 14 do mesmo diploma legal trata da responsabilidade do fornecedor de serviços ao afirmar que este “responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos”. (BRASIL, 1990).

O prejuízo causado à integridade física ou à saúde do passageiro fluvial pode apresentar um dano material que, em regra, é passível de estimação, de acordo com as despesas efetuadas com tratamento médico, perda de bagagens, etc., um dano moral concretamente inestimável, embora também indenizável, decorrente do pesar íntimo, da ofensa a valores ideais e, um dano estético resultante da ofensa ao aspecto estético da vítima, sempre que se traduza em repercussão de ordem material, porque a lesão a sentimento ou a dor psíquica, com repercussões patrimoniais, traduzem dano patrimonial.

A partir de tais fatos, realizou-se uma pesquisa ou investigação científica que culminou com a seguinte problemática: a superlotação por si só do transporte coletivo fluvial na região amazônica ofende o princípio da dignidade humana? em caso afirmativo, cabe dano moral?

Ensinam Prodanov e Freitas (2013, p. 126) que “a investigação científica depende de um conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos para que seus objetivos sejam atingidos: os métodos científicos”. O método diz respeito ao estilo da condução, da trajetória e da constituição da pesquisa.

A presente pesquisa utiliza o método dedutivo, pois “a explicação, no caso de se utilizar o método dedutivo, não é mais generalizante do que aquilo que já se conhecia

anteriormente, apenas enquadra um objeto que se estuda dentro de uma categoria ou constatação já conhecida”. (MAZUCATO, 2018, p. 55).

A pesquisa, quanto aos objetivos, é descritiva e os fatos foram observados, analisados e interpretados. Para Prodanov e Freitas (2013, p. 127) a pesquisa descritiva “expõe as características de uma determinada população ou fenômeno, demandando técnicas padronizadas de coleta de dados”.

A técnica de coleta de dados utilizada foi a pesquisa bibliográfica. Para Mazucato (2018, p. 66) “a pesquisa bibliográfica vincula-se à leitura, análise e interpretação de livros, periódicos, manuscritos, relatórios, teses, monografias, etc. (ou seja, na maioria das vezes, dos produtos que condensam a confecção do trabalho científico)”. Assim, a indigitada pesquisa foi realizada no período de maio de 2018 a setembro de 2018 e foram utilizados livros e artigos com o objetivo de aprofundar o conhecimento do tema do artigo.

2 A NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA

A água é um recurso natural essencial para a vida de todos os seres vivos que habitam a Terra, em especial para a vida humana. Ela é fundamental para a manutenção dos ciclos biológicos, geológicos e químicos que mantêm os ecossistemas em equilíbrio. Trata-se, pois, de um bem de múltiplos usos não só para o consumo humano como também para o insumo indispensável à produção de bens e serviços na agricultura, na pecuária, na indústria, na geração de energia, no lazer e no transporte. Em síntese, a água é um bem essencial para o desenvolvimento da civilização.

A água é um meio de transporte importante porque os mares e rios são vias naturais de circulação de pessoas e bens. O Brasil possui um dos maiores complexos hidrográficos do mundo, pois tem 8% de toda a água doce que está na superfície da Terra. Em regra, seus rios são de grandes extensões, larguras e profundidades. Além disso, a maior bacia fluvial do mundo, a Amazônica, está localizada no Brasil.

A Amazônia possui uma área aproximada de 23.000 Km de rios navegáveis, abrangendo os Estados do Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima, Pará, Amapá e norte do Mato Grosso. Seus principais rios são: Amazonas, Solimões, Juruá, Tefé, Purus, Madeira, Negro, Branco, Acre, Tapajós, Teles Pires, Xingu, Trombetas, Jarí, Graporé, Guamá, Capim e Pará.

Os rios são fluxos naturais de água que correm de uma parte mais elevada para a parte mais baixa, desaguando em outro rio, mar, lago ou oceano. Os rios navegáveis enquadram-se como hidrovias fluviais. A propósito, hidrovia é a via navegável marítima (mar), fluvial (rio) ou lacustre (lago) que se destina ao transporte de pessoas ou cargas.

Na Amazônia, o rio é a principal estrada do caboclo, mas também está associado à atividade de pesca, ao lazer, à lavagem de roupa, etc. Nesse sentido, cantores e compositores paraenses se referem ao rio com uma intimidade cotidiana, pois o rio é mais que uma rota d'água:

Música: Esse Rio é Minha Rua
Cantora: Fafá de Belém
Compositores: Paulo André e Rui Barata

Esse rio é minha rua
minha e tua, mururé
piso no peito da lua
deito no chão da maré
[...]
Rio abaixo, rio acima,
minha sina cana é,
só em falá da mardita
me alembrei de Abaeté. (ANDRÉ; BARATA, 2018).

Portanto, os rios da Amazônia desempenham um papel social, econômico e cultural na vida do ribeirinho.

3 O TRANSPORTE DE PESSOAS NA AMAZÔNIA

A região amazônica compreende cerca de 60% do território do país, sendo a hidrografia uma das características mais marcante da região. A maior parte dos rios da região são extensos, volumosos e com potencial de navegação.

Neste contexto, O transporte fluvial é o principal meio de deslocamento da população ribeirinha da Amazônia. Logo, assume uma importância social e econômica fundamental no cotidiano da sociedade da indigitada região, pois é por intermédio dele que as pessoas se deslocam para o trabalho, para o lazer, etc. Em regra, por meio de transporte fluvial coletivo.

Segundo o Relatório Executivo Referente ao Estudo Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ em parceria com a Universidade

Federal do Pará - UFPA, os transportes fluviais na Amazônia, em 2017, conduziram cerca de 9,8 milhões de passageiros. (ANTAQ, 2018). Constata-se que o transporte fluvial é a base do deslocamento de pessoas e cargas na região amazônica, apesar da infraestrutura escassa e precária. Inúmeras localidades não possuem outro modo de locomoção, em razão das peculiaridades regionais, tais como: grandes áreas territoriais com acesso somente pela malha hidroviária, reduzido poder aquisitivo da população e cidades situadas às margens dos rios.

Não é despidendo frisar que o transporte fluvial coletivo é serviço público essencial, ainda que explorado pelo setor privado. Logo, deve-se oferecer serviço adequado, mas, lamentavelmente, isto nem sempre ocorre.

Não raro, tem-se notícia de naufrágio de barcos na região Amazônica decorrente de superlotação. Vários fatores causam o sinistro, tais como: o precário estado das embarcações, o grande número de embarcações clandestinas, os tripulantes nem sempre possuem habilitação para navegar, a superlotação, a infraestrutura portuária, etc.

A qualidade do indigitado transporte também é afetada pelos atrasos das embarcações. O preço excessivo da tarifa também é outro fator ruim do transporte fluvial amazônico, pois é desproporcional a qualidade do serviço prestado.

Assim, compreendendo a relevância do transporte fluvial na Amazônia para o caboclo, enquanto consumidor, para a sociedade e para a região, faz-se pertinente a discussão da proteção da dignidade dos passageiros de transporte fluvial na Amazônia à luz da Constituição Federal, da legislação infraconstitucional e, em especial, do Código de Defesa do Consumidor.

4 DIREITO FUNDAMENTAL AO TRANSPORTE FLUVIAL

A Constituição Federal elencou expressamente no art. 6º o direito ao transporte no rol dos direitos sociais, enquanto direito fundamental, ao lado e no mesmo dispositivo constitucional dos direitos à educação, à saúde, à alimentação, ao trabalho, à moradia, ao lazer, à segurança, à previdência social, à proteção à maternidade e à infância, à assistência aos desamparados. (BRASIL, 2017, p. 18).

Os meios de transporte podem ser divididos basicamente em três: terrestre, aquático e aéreo. O transporte fluvial é espécie de transporte aquático. A propósito, entende-se por

transporte fluvial a locomoção de pessoas e mercadorias por meio de embarcações em lagos ou rios. Portanto, o transporte fluvial visa garantir o acesso de pessoas e bens pela via aquática fluvial para que o cidadão usufrua das suas funções de sua liberdade de locomoção.

Nessa linha, cabe ao Estado agir positivamente na elaboração de políticas públicas para que a efetivação do direito fundamental ao transporte fluvial na Amazônia ocorra de modo seguro, confortável e adequado. No plano jurídico, a Constituição Federal atribui aos entes federais as seguintes competências:

Art. 21. Compete à União:

[...]

XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; (BRASIL, 2017, p. 26-27).

Quanto à competência do Estado-membro para legislar sobre transporte fluvial, preconiza o art. 24 do mesmo diploma legal:

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

[...]

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades. (BRASIL, 2017, p. 29-30).

Ainda acerca do tema, o art. 30 da citada Constituição, estabelece a competência dos Municípios, *in verbis*:

Art. 30. Compete aos Municípios:

[...]

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; (BRASIL, 2017, p. 34).

Em âmbito infraconstitucional, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana.

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

[...]

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

[...]

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

[...]

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (BRASIL, 2012).

Além dos princípios e diretrizes acima citados, a lei que regula o transporte aquaviário traz em seu conteúdo dispositivos para salvaguardar a vida humana:

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. (BRASIL, 1997).

A prestação do serviço de transporte fluvial efetivado sob o prisma contratual bilateral e oneroso gera um vínculo jurídico entre as partes, logo aplica-se a legislação consumerista para proteger os direitos básicos do passageiro ribeirinho, enquanto consumidor. Acerca do tema, dispõe a legislação:

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

[...]

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral. (BRASIL, 1990).

A partir da leitura dos dispositivos constitucionais e legais que dispõem direta ou indiretamente sobre o direito fundamental ao transporte e a proteção do passageiro fluvial amazônico, questiona-se: o ao transporte fluvial na Amazônia é prestado de forma digna?

5 A DIGNIDADE HUMANA E O TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA

5.1 Conceito de Dignidade da Pessoa Humana

Conceitua-se “dignidade”, conforme De Plácido e Silva, como:

Dignidade. Derivado do latim dignitas (virtude, honra, consideração), em regra se entende a qualidade moral que, possuída por uma pessoa, serve de base ao próprio respeito em que é tida. Compreende-se também como o próprio procedimento da pessoa, pelo qual se faz merecedor do conceito público.

Dignidade. Mas, em sentido jurídico, também se entende como a distinção ou honraria conferida a uma pessoa, consistente em cargo ou título de alta graduação.

Dignidade. No Direito Canônico, indica-se o benefício ou prerrogativa decorrente de um cargo eclesiástico. (SILVA, 2014, p. 715).

A propósito, Ingo Wolfgang Sarlet estabeleceu a seguinte definição de “dignidade da pessoa humana”:

Temos por dignidade da pessoa humana a qualidade intrínseca e distintiva reconhecida em cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que asseguram a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venha a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de proporcionar e promover sua participação ativa e co-responsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos. (SARLET, 2005, p. 37).

Extraem-se das definições acima que a dignidade da pessoa humana representa direitos e deveres fundamentais garantidos constitucionalmente não só em face do Estado, como também em face da comunidade, de modo a proibir todo e qualquer tratamento de cunho degradante e desumano. Ingo Wolfgang Sarlet acrescenta que:

[...] a dignidade, como qualidade intrínseca da pessoa humana, é irrenunciável e inalienável, constituindo elemento que qualifica o ser humano como tal e dele não pode ser destacado, de tal sorte que não se pode

cogitar na possibilidade de determinada pessoa ser titular de uma pretensão a que lhe seja concedida a dignidade. (SARLET, 2006, p. 17-17).

Em síntese, diante do exposto, pode-se concluir que a dignidade da pessoa humana é fruto do trabalho realizado por diversas culturas, assegurando direitos aos indivíduos e limitando a atuação dos poderes constituídos. É um valor inalienável e irrenunciável que protege a pessoa desde a concepção até a morte. Assim, a dignidade não tem um conceito definido, restrito ou fixista, em razão de sua permanente construção.

5.2 A Violação do Princípio da Dignidade Humana nas Embarcações da Amazônia

Sobre o tratamento dado ao transporte na Constituição Federal, enquanto direito fundamental, o constituinte brasileiro procurou assegurar não só a efetividade de tal direito, mas também a prestação com qualidade de modo a respeitar a dignidade da pessoa humana.

Em consonância com os postulados internacionais, o Brasil adotou o princípio da dignidade humana como vetor matriz da Constituição Federal que se irradia para todo o ordenamento jurídico pátrio. O legislador constituinte de 1988 estabeleceu de forma expressa o indigitado princípio como fundamento da República Federativa do Brasil.

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

III - a dignidade da pessoa humana; (BRASIL, 2017, p. 11).

Flávia Piovesan ensina que a dignidade da pessoa humana:

[...] está erigida como princípio matriz da Constituição, imprimindo-lhe unidade de sentido, condicionando a interpretação das suas normas e revelando-se, ao lado dos Direitos e Garantias Fundamentais, como cânone constitucional que incorpora as exigências de justiça e dos valores éticos, conferindo suporte axiológico a todo o sistema jurídico brasileiro (PIOVESAN, 2000, p. 54).

Nesta senda, conforme citado alhures, a Carta Magna de 1988, consagra, ainda, o transporte como um direito social, nos termos do art. 6º: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência

social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.” (BRASIL, 2017, p. 18).

6 A RELAÇÃO DE CONSUMO NO TRANSPORTE FLUVIAL DA AMAZÔNIA

6.1 Conceito de Consumidor e Fornecedor

Em regra, é considerado consumidor, para fins de aplicação da legislação consumerista, aquele que adquire bem ou serviço como destinatário final, seja ele pessoa física ou jurídica. Equiparam-se, também, a consumidor: a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo; todas as vítimas do evento e; todas as pessoas, determináveis ou não, expostas às práticas consumeristas, conforme previsão expressa nos artigos 2º, 17 e 29 do Código de Defesa do Consumidor, *in verbis*:

Art. 2º. Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

[...]

Art. 17. Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.

[...]

Art. 29. Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas. (BRASIL, 1990).

O conceito de fornecedor está insculpido no art. 3º do mesmo diploma legal que preconiza:

Art. 3º. Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços. (BRASIL, 1990).

6.2 O Contrato de Transporte Fluvial de Passageiros

A definição de serviço está prevista no § 2º do art. 3º do Código de Defesa do Consumidor, *in verbis*: “Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária,

salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.” (BRASIL, 1990). Logo, é inevitável afirmar que há relação de consumo entre a prestação de serviço de transporte fluvial oferecido armador mediante remuneração e aquele que dela se utiliza.

O Contrato de transporte fluvial de passageiros é um contrato de adesão, uma vez que o consumidor não possui prerrogativas para negociar as cláusulas contratuais, aderindo ao contrato de prestação de serviço no momento da celebração, ou seja, ao comprar o bilhete de passagem. Logo, o indigitado contrato cria direitos e obrigações mutuas para as partes.

Ressalta-se, por fim, que no contrato de transporte possui grande relevância social e jurídica, em razão da grande quantidade de pessoas que fazem uso diário do mesmo. Assim, uma de suas mais importantes características é a chamada cláusula de incolumidade, a qual obriga o transportador conduzir o passageiro incólume ao seu lugar de destino. Uma vez violada essa obrigação de conduzir o passageiro com segurança ao seu destino, exsurge o dever de indenizar do transportador, independentemente de culpa.

E para completar a relação entre o transporte fluvial na Amazônia, a dignidade humana e o usuário ribeirinho, enquanto consumidor, a Código de Defesa do Consumidor dispõe que: “Art. 6º São direitos básicos do consumidor: [...] X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.” (BRASIL, 1990).

Portanto, é da vontade do legislador consagrar o transporte como um direito social, respeitando à dignidade humana do consumidor, enquanto usuário do transporte fluvial coletivo.

7 A VIOLAÇÃO DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

Os rios da Amazônia são palcos para as mais variadas violações dos direitos dos ribeirinhos, tais como a acessibilidade, a superlotação, a higiene das embarcações, entre outras. Em última análise, a própria qualidade do serviço prestado.

A acessibilidade varia de maneira significativa de porto para porto, uma vez que as regiões de embarque e desembarque e o trajeto percorrido são diferentes. Há locais em que os passageiros costumam embarcar e/ou desembarcar por meio de tábuas amarradas de forma

rudimentar no cais. O porto apresenta infraestrutura inadequada ao embarque e desembarque dos usuários de transporte fluvial na Amazônia.

Há ainda a ausência de adaptação nas embarcações para as pessoas com deficiência, pois estas ficam em condições inadequadas de conforto, autonomia e segurança para realizarem o deslocamento. Os dormitórios são improvisados. Os passageiros dormem em redes no convés da embarcação.

Outro problema frequente que contribui para aumentar as violações da dignidade humana dos passageiros é a superlotação das embarcações. É muito comum as embarcações zarparem dos portos com o número de passageiros e o peso de carga dentro dos limites onde existe uma Delegacia da Capitania dos Portos, órgão da Marinha do Brasil responsável pela fiscalização da segurança do transporte aquaviário. No entanto, quem conhece a vida ribeirinha sabe, que durante o percurso, nas cidades intermediárias onde não existe fiscalização, é comum a entrada de passageiros em número maior do que o normal, igualmente como a carga pode ir além do peso correto para o tamanho do barco.

A fiscalização quase inexistente contribui para o excesso de passageiros nas embarcações e, não raras, a ocorrência de acidentes fatais.

Em síntese, constata-se que o serviço apresenta qualidade ruim quando analisado em relação à segurança, conforto, acessibilidade, entre outros.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte fluvial na Amazônia é responsável pela condução de milhares de pessoas todos os dias, como por exemplo: o transporte de estudantes, de doentes, de trabalhadores, etc.; pelo abastecimento das cidades ribeirinhas, como por exemplo: de alimento, de combustível, de remédio, entre outros.

Por outro norte, o transporte fluvial na Amazônia é também useiro e vezeiro em violar os direitos fundamentais dos ribeirinho, seja por ação, seja por omissão. Várias embarcações são antigas e muitas delas apresentam mau estado de conservação. Tábuas apodrecidas por todos os bordos⁴. A limpeza é outro aspecto que deixa a desejar. Banheiros entupidos e cozinhas imundas. Passageiros e carga amontados compartilham o mesmo espaço desprovido

⁴ Segundo Leal, define-se bordo como “Cada uma das partes delimitadas pelo plano longitudinal do casco. O bordo é o lado ou interior do navio”. (LEAL, 1991, p. 23).

de qualquer conforto ou segurança. Sem dúvida, a superlotação é o pior dos perigos. Conseqüentemente, tais fatos violam a dignidade humana do passageiro e, inevitavelmente, esses descumprimentos da lei trazem conseqüências não só ao consumidor, mas também à sociedade.

É necessário impedir que os direitos dos passageiros fluviais sejam vilipendiados, quer através do esclarecimento à população de modo geral, e em particular ao armador, aos passageiros, aos tripulantes, aos remetentes de cargas e ao Estado, quer através de ações judiciais que visem responsabilizar o transportador ou, na falta deste, o Estado pelos danos materiais e morais oriundos do transporte fluvial amazônico.

Ainda que não haja acidente, a superlotação nas embarcações configura fato suficiente para o passageiro propor ação de danos morais contra o transportador e ainda fazer constar, no pólo passivo da lide, a Capitania dos Portos, a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviário e a ARCON - Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará, na medida de suas respectivas competências.

REFERÊNCIA

ANDRÉ, Paulo; BARATA, Rui. **Esse Rio é Minha Rua**. In: BELÉM, Fafá. Disponível em: <<https://www.letras.com.br/fafa-de-belem/esse-rio-e-minha-rua>>. Acesso em: 12 jul. 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIO (ANTAQ). **Relatório Executivo Referente ao Estudo Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica**. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/TransportePassageiros.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulga em 5 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, 2017.

_____. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078compilado.htm>. Acesso em 10 jul. 2018.

_____. **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997**. dispõe sobre a segurança do transporte aquaviário. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm>. Acesso em: 10 jul. 2018.

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em 25 jul. 2018.

GUIMARÃES. Deocleciano Torrieri. **Dicionário Técnico Jurídico**. 13. ed. São Paulo: Rideel, 2010.

LEAL. Abinael Moraes. **Dicionário de Termos Náuticos, Marítimos e Portuários**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991.

MAZUCATO, Thiago (Org.) et. al. **Metodologia da Pesquisa e do Trabalho Científico**. Penápolis: Funep, 2018.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional**. 4 ed. São Paulo: Max Limonad, 2000.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

SARLET, Ingo Wolfgang. *As Dimensões da Dignidade da Pessoa Humana: construindo uma compreensão jurídico-constitucional necessária e possível*. In: **Dimensões da Dignidade. Ensaio de Filosofia do Direito e Direito Constitucional**. tradução de Ingo Wolfgang Sarlet, Pedro Scherer de Mello Aleixo, Rita Dostal Zanini. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2005.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na a Constituição Federal de 1998**. 4 ed., rev. e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

SILVA, De Plácido e. **Vocabulário Jurídico**. Atualizadores: Nagib Slaibi Filho e Priscila Pereira Vasques Gomes. 31. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.