

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

CHRISTIANE PANTOJA DE SOUZA

**Desastres de barco na Amazônia divulgados em jornais
(2002-2013): um estudo a luz da Psicologia das
Emergências e Desastres e do Luto**

Belém/PA

2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

CHRISTIANE PANTOJA DE SOUZA

**Desastres de barco na Amazônia divulgados em jornais
(2002-2013): um estudo a luz da Psicologia das
Emergências e Desastres e do Luto**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia Clínica e Social da Universidade Federal do Pará como requisito para a obtenção do título de Mestre, sob orientação da Prof^a. Dr^a. Airle Miranda de Souza.

Belém/ PA

2014

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

Souza, Christiane Pantoja de, 1983-
Desastres de barco na Amazônia divulgados em
jornais (2002-2013): um estudo a luz da
psicologia das emergências e desastres e do
luto / Christiane Pantoja de Souza. - 2014.

Orientadora: Airle Miranda de Souza.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal
do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em
Psicologia, Belém, 2014.

1. Luto Amazônia Aspectos psicológicos. 2.
Acidentes marítimos Amazônia 2002-2013. 3.
Naufrágios Amazônia. 4. Morte Aspectos
psicológicos. I. Título.

CDD 22. ed. 155.93709811

CHRISTIANE PANTOJA DE SOUZA

Desastres de barco na Amazônia divulgados em jornais (2002-2013): um estudo a luz da Psicologia das Emergências e Desastres e do Luto

Data da Aprovação: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof^{fa}. Dr^a. Airle Miranda de Souza – Orientador
Universidade Federal do Pará – UFPA

Prof^{fa}. Dr^a. Laura Maria Silva Araújo Alves – Avaliador Externo
Universidade Federal do Pará – UFPA

Prof^{fa}. Dr^a. Adelma do Socorro Gonçalves Pimentel – Membro Titular
Universidade Federal do Pará – UFPA

Prof. Dr. Janari da Silva Pedroso - Suplente
Universidade Federal do Pará - UFPA

Belém/PA

2014

*Dedicado aos que perderam entes queridos
em desastres, aos sobreviventes e a todas as
pessoas que precisam viajar de barco pela
Amazônia.*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais Anselmo e Conceição, por terem dedicado suas vidas à minha educação e me nutrido de amor;

Ao meu Léo César, por ter estado ao meu lado durante toda esta trajetória e por contribuir de incontáveis maneiras com esta pesquisa;

Aos meus avós Antônio e Maria (*in memoriam*) por todo seu amor;

À Prof^ª. Dr^ª. Airle, por me aceitar como sua orientanda e por suas preciosas contribuições para esta pesquisa;

À Universidade Federal do Pará pela oportunidade de cursar este mestrado;

A CAPES, por financiar esta pesquisa;

Aos professores do mestrado por compartilharem o seu conhecimento, especialmente às professoras Adelma Pimentel e Flávia Lemos;

Às amigas: Nancy Limeira, Camile Mota, Daniella Coutinho, Simone Pampolha e Gisely Souza;

Aos colegas do mestrado: Vilma Nonato, Ellen Aguiar, Jureuda Guerra, Giane Souza, Leila Almeida, Ana Claudia Bentes, Hediany Melo, Klézio Reis, Adriana Macedo e Sabrina Louzada;

Ao Ney, secretário do mestrado e às estagiárias Vitória e Tarcila;

Aos atendentes dos setores de Hemeroteca e Jornais, da Biblioteca Pública “Arthur Vianna”, por gentilmente nos auxiliarem na busca por documentos;

Aos atendentes da Xerox do Instituto de Letras e Artes pela gentileza em agilizar solicitações;

A todos que de algum modo contribuíram para a conclusão desta pesquisa.

Obrigada de todo coração!

RESUMO

Este estudo objetivou identificar as ocorrências e os conteúdos das mensagens a respeito dos desastres de barco na Amazônia disponíveis em formato de mídia impressa, buscando discutir esses eventos e suas implicações sob o enfoque da Psicologia das Emergências e Desastres e dos estudos sobre luto. Para tanto, foi realizada uma pesquisa documental, sendo o *corpus* composto por 143 publicações no período de 2002 a 2013, de três jornais regionais impressos, catalogados no setor de Jornais da Biblioteca Pública “Arthur Vianna”. A análise dos dados foi realizada por meio da Análise de Conteúdo segundo Bardin (1977), considerando-se: título das publicações, data, hora, local e supostas causas dos desastres, número de sobreviventes, mortos, feridos e desaparecidos, socorro e resgate das vítimas. Os títulos de 103 das publicações identificavam os desastres, descreviam o cenário, contabilizavam vítimas; 22 tratavam do início das investigações; 18 tratavam da insegurança e precariedade do transporte fluvial na Amazônia. Foram identificados 130 desastres de barco, em sua maioria naufrágios, e um total de 2.479 vítimas, entre mortos, sobreviventes, feridos e desaparecidos, observando-se a morte de muitas crianças. Os resultados apontaram a não identificação de corpos como fator favorecedor para luto ambíguo e mortes repentinas e prematuras como fatores de risco para luto complicado. Desvelou-se um cenário cujo número de vítimas transcende estatísticas, mobilizando familiares, amigos das vítimas e a sociedade como um todo, sugerindo a necessidade de políticas públicas preventivas que considerem a assistência psicológica e as condições de luto.

Palavras-chave: Naufrágios, Amazônia, Luto.

ABSTRACT

This study aimed to identify the occurrence and content of the messages about the boat disaster on Amazon, available in print format, willing to discuss these events and their implications from the standpoint of Psychology of Emergencies and Disasters and studies of mourning. Therefore, a documentary survey was conducted, and the corpus consists of 143 publications in the period 2002-2013. Therefore, a documentary survey was conducted, and the corpus consists of 143 publications in the period 2002-2013, printed in three regional newspapers cataloged in the Newspapers sector Public Library "Arthur Vianna". The data analysis was performed through the content analysis according to Bardin (1977), considering: title of publication, date, time, place and alleged causes of disasters, number of survivors, killed, wounded and missing, help and rescue of victims. The titles of 103 publications identified the disaster, described the scenario, accounted victims; 22 dealt with the start of the investigation; 18 dealt with the insecurity and precariousness of inland waterway transport in the Amazon. 130 boat disaster were identified in its most shipwrecks, and a total of 2.479 victims among the dead, survivors, wounded and missing, observing the death of many children. The results showed no identification of bodies as favoring factor for ambiguous loss and sudden and premature deaths as risk factors for complicated grief. The results show a scenario where the number of victims transcends statistics, mobilizing family, friends of the victims and society as a whole, suggesting the need for preventive public policies that consider the psychological care and conditions of mourning.

Keywords: Shipwrecks, Amazon, Grief.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Algumas definições presentes no documento: Política Nacional de Defesa Civil (BRASIL, 2007, p. 8).

Tabela 2 – Classificação dos desastres segundo a Política Nacional de Defesa Civil (BRASIL, 2007, p. 37 - 41).

Tabela 3 – Classificação quanto à tipologia dos desastres humanos.

Tabela 4 – Descritiva dos grupos de análise e das categorias.

Tabela 5 – Dados de Inquéritos Sobre Fatos da Navegação Entre 1981 e 1989.

Tabela 6 – Identificação de 49 rotas de desastres na Amazônia entre os anos de 2002 e 2013.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Demonstrativo do número de mortos e feridos em registros do 4º Distrito Naval de 1997 a 2001.

Gráfico 2 – Número de vítimas encontradas entre os anos de 2002 e 2013.

Gráfico 3 – Número de crianças, adolescentes e grávidas identificados em 18 desastres de barco na Amazônia, entre os anos de 2002 e 2013.

Gráfico 4 – Instituições mais citadas nos jornais: resgates/ buscas.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Demonstrativo do curso de rios mais utilizado na Amazônia.

Mapa 2 – Municípios do Arquipélago do Marajó e proximidades.

Mapa 3 – Modal hidroviário amazônico.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Registro fotográfico da saída da embarcação.

Imagem 2 – Foi necessário usar empilhadeira para o transporte de tantos caixões, assim como abertura de vala comum para enterrá-los.

Imagem 3 – “Amontoados em redes, em espaço exíguo, passageiros de barco na Amazônia enfrentam viagens cansativas”.

Imagem 4 – “Cenas de desespero entre os sobreviventes, preocupados com familiares que estavam na embarcação e dos quais não havia notícias”.

Imagem 5 – “...Sobreviventes do acidente perderam parentes no naufrágio”.

Imagem 6 - Crianças em embarcação.

Imagem 7 – Multidão se concentrava na rua à espera de notícias sobre os passageiros do barco “Cidade de Óbidos”, que naufragou em 2002.

Imagem 8 – Passageiros de outras embarcações ajudam as vítimas.

Imagem 9 – Ribeirinhos ajudam no resgate.

Imagem 10 – Moradores de Cachoeira do Arari carregam corpos.

Imagem 11 – O reconhecimento dos corpos foi feito no ginásio da cidade.

Imagem 12 – Moradores de Cachoeira do Arari acolhem os sobreviventes.

Imagem 13 – Bombeiros retirando corpos do rio: “quatro deles sepultados pelo IML sem identificação por já estarem em decomposição”.

Imagem 14 – Perito carrega corpo de criança.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1. DESASTRES, EMERGÊNCIAS E LUTO: INDISSOCIABILIDADE.....	17
2. O CAMINHO METODOLÓGICO DA PESQUISA.....	33
2.1. O <i>Corpus</i> da Pesquisa.....	35
2.2. Os Procedimentos de Coleta de Dados: como se chegou ao <i>Corpus</i>	36
2.3. Da Organização do Material Coletado.....	37
2.4. Sobre a Análise: O Conteúdo das Notícias.....	39
3. O CENÁRIO DOS DESASTRES DE BARCO NA AMAZÔNIA.....	44
3.1. Desastres de Barco na Amazônia: Uma Questão Antiga.....	52
3.2. Do Amapá a Manaus: A Rota das Embarcações na Amazônia.....	57
3.3. Hipóteses Acerca das Causas Indicadas nas Reportagens.....	62
4. SOBREVIVENDO AO DESASTRE: A DIFÍCIL TAREFA DE ACEITAR A MORTE DE PESSOAS SIGNIFICATIVAS E OUTRAS PERDAS.....	73
4.1. Mortes em Desastres de Barco: Do Inesperado da Perda à Impossibilidade de Recuperar o Corpo do Ente Perdido.....	83
4.2. A Morte de Crianças e Jovens.....	90
5. A ABRANGÊNCIA PÚBLICA DO PESAR PELOS MORTOS EM NAUFRÁGIOS.....	97
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	106
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	109
8. APÊNDICE.....	117
9. ANEXO.....	119

INTRODUÇÃO

O tema da morte tende a permear as ações em saúde, independente de onde se possa pensar e fazer psicologia, já que o pensamento sobre a vida pressupõe um pensar sobre a finitude. No que diz respeito à relação desta pesquisadora com o tema morte, pode-se dizer que teve início em momento ainda muito incipiente da vida acadêmica, através de um breve informativo que falava sobre um estágio um tanto curioso que atraiu a atenção. O informativo falava de um assunto chamado luto, tratava de diferentes perdas ao longo da vida e ocorria em um dos Hospitais da Universidade Federal do Pará (UFPA). Começava aí a história acadêmica voltada para estudos com a morte e o morrer.

A experiência de estágio na assistência a pessoas enlutadas foi imprescindível na formação (não só a acadêmica), da pesquisadora responsável por este estudo, ampliando os horizontes do seu olhar e dando novo significado para o que estava construindo na universidade, para que isso serviria. Provocou o pensar sobre a comunidade a quem as ações dos psicólogos atendem e deu início à compreensão sobre a questão do sofrimento e da assistência à saúde em um conceito ampliado.

O plantão psicológico ao enlutado constituía um serviço de pronto-atendimento a pacientes em situação de perdas e luto que funcionava no Hospital Universitário Bettina Ferro de Souza na UFPA. Este serviço se inseria no Projeto de Extensão Universitária: “Assistência Psicológica às Pessoas que Sofreram Perdas”, que previa: o estudo das condições de luto, pesquisas sobre a morte e o morrer e assistência a pessoas enlutadas, várias delas provenientes de comunidades carentes da cidade de Belém. Além do mais, acode-me a lembrança

de uma paciente que precisava se deslocar de um município do interior para chegar a nosso serviço e que, além da dificuldade financeira, enfrentava também a longa viagem de barco (ida e volta).

Em outro momento, foi possível atender pacientes hospitalizados, trabalhando com grupos de suporte no Hospital Universitário João de Barros Barreto. Neste ambiente, foi necessário lidar sempre com questões limites, emergenciais relativos à perda da saúde e à hospitalização, inclusive de pacientes que precisavam deixar seu município de origem em busca de tratamento em Belém. Todas as experiências profissionais foram, ao longo do tempo, fortalecendo a compreensão de que a questão do luto sempre permeia as práticas em psicologia, inclusive no ensino e nos atendimentos na clínica.

Desta forma, o olhar desta pesquisadora para o ser humano descende da experiência como psicóloga da saúde, como plantonista no atendimento a pessoas enlutadas, como terapeuta de grupos de suporte a pessoas hospitalizadas, como psicóloga clínica, como professora de psicologia, como ser humano, como tanatóloga e como pesquisadora.

No que diz respeito à história da pesquisadora com esta pesquisa em particular, ou seja, com os desastres de barco na Amazônia, deve-se dizer nasceu primeiramente de uma inquietação diante da interdição do tema da morte na sociedade atual e do paradoxo existente, pois, ao mesmo tempo a morte se faz tão presente e de forma tão escancarada e até mesmo espetacularizada. Foi desta forma que, no início, esta pesquisa foi construída apenas como um estudo teórico sobre a morte e o morrer na sociedade atual.

Porém, um naufrágio ocorrido em abril de 2013 transformaria esta pesquisa de um estudo restrito sobre a morte e o morrer como questão teórica em um

estudo mais amplo sobre os desastres com embarcações na Amazônia, significando um “divisor de águas” que alertou para a necessidade de um pensar voltado para a suscetibilidade de populações específicas a desastres com embarcações no contexto amazônico. Além do mais a repetição desses desastres na região se mostrou significativo levando a questionamentos sobre o que teriam em comum. Os desastres de barco na Amazônia não somente materializaram o tema da morte em nossa sociedade, mas também possibilitaram um enfoque regional para a questão.

Deve-se considerar, portanto, que a eleição desta pesquisa não ocorreu de modo plenamente consciente quando de seu início, mesmo porque o desejo da pesquisadora é que jamais uma pesquisa sobre naufrágios ou qualquer outro tipo de mazela humana precisasse ser escrita. No entanto, a questão deste tipo de desastre é tão marcante em nossa região que exigiu atenção sobre o tema. Logo, a escolha consistiu em não fechar os olhos diante desta realidade, contribuindo para que ela seja modificada.

A morte faz parte da vida. Porém, todos os seres humanos deveriam ter uma morte digna. Ao que parece, a sociedade ocidental contemporânea, em detrimento de todo o seu desenvolvimento técnico e de todo o conhecimento alcançado, não tem considerado a morte como parte da vida e a dignidade dos seres humanos em seu direito a uma morte digna, o que leva a um pensar sobre a qualidade do viver na sociedade atual, pois, vida e morte são dois aspectos que se relacionam intimamente.

Além do mais, observou-se a necessidade de estudos sobre desastres com embarcações no contexto amazônico que enfocassem o sofrimento envolvido neste cenário e o luto dos sobreviventes, pois, dos estudos encontrados, três

(Brasil, 2006; Brasil, 2013; Pires Jr & Assis, 2011) apresentavam o enfoque na caracterização da oferta e da demanda do transporte em embarcações, nas condições dos portos e na importância da regulação econômica do transporte aquaviário de passageiros na Amazônia. Os outros estudos sobre desastres que foram encontrados tratavam do tema desastres de forma abrangente ou de outros tipos de desastre como os de aviação e as enchentes, todos eles relacionados a outras regiões do país como sul e sudeste.

Neste contexto, fez-se necessário problematizar as implicações dos desastres de barco para as pessoas que sobrevivem e que, como sobreviventes de um desastre, precisam continuar vivendo apesar da história traumática. Algo extremamente importante de ser ressaltado é que um desastre pode ocasionar a morte de pessoas queridas e isso implicará no luto dos familiares e na necessidade de uma assistência especializada que considere os processos psicológicos envolvidos em situações de emergência, perdas e luto.

Assim, chamando atenção para a questão dos desastres com embarcações na Amazônia, este estudo objetivou identificar as ocorrências e os conteúdos das mensagens a respeito dos desastres de barco na Amazônia disponíveis em formato de mídia impressa, buscando discutir esses eventos e suas implicações sob o enfoque da Psicologia das Emergências e Desastres e dos estudos sobre luto. Para tanto, foi realizada uma pesquisa documental tendo como fonte três jornais impressos da cidade de Belém, catalogados no setor de Jornais da Biblioteca Pública “Arthur Vianna”, no CENTUR, sendo utilizadas publicações do período de 2002 a 2013.

A maioria dos desastres encontrados é composta por naufrágios. Neste sentido, foi verificado que na maioria dos desastres fluviais noticiados nos jornais

ocorreu o afundamento da embarcação. Define-se o termo naufragar de acordo com o Dicionário Aurélio (Ferreira, 1993, p. 379): “Ir a pique, soçobrar¹ (a embarcação); Sofrer naufrágio (os tripulantes ou os passageiros)”. Foram considerados também os casos de explosão de embarcações e de barcos à deriva, sendo identificado neste último caso o risco iminente de naufrágio.

O primeiro capítulo é composto por noções iniciais acerca do tema desastres e emergências, trazendo definições acerca da Política Nacional de Defesa Civil para situações de desastres, bem como da psicologia das emergências e desastres, introduzindo também a questão das perdas e do luto em situações de desastres.

O Segundo capítulo refere-se ao corpus da pesquisa, ao método escolhido e ao processo de coleta e análise dos dados.

O terceiro capítulo trata de questões relativas ao cenário dos desastres de barco na Amazônia, a partir do que foi sendo observado nos textos dos jornais como: a existência de uma história de naufrágios na região, o cotidiano de insegurança vivido pelas populações locais, o percurso feito pelas embarcações e o que os desastres costumam ter em comum.

Em sequência, os próximos capítulos tratam da abrangência dos desastres de barco na Amazônia, enfocando o que foi encontrado nos jornais sobre as pessoas presentes nesse cenário. Neste sentido, o quarto capítulo trata dos achados sobre o resgate/ buscas e socorro às vítimas, o quinto discute as condições de luto envolvidas em situações de desastres de embarcações, e o sexto capítulo destaca a mobilização das comunidades locais onde ocorrem os desastres e o impacto social dos mesmos.

¹ Segundo o mesmo dicionário: “ **1.** Afundar-se, naufragar; **2.** Reduzir-se a nada; aniquilar-se”.

1. DESASTRES, EMERGÊNCIAS E LUTO: INDISSOCIABILIDADE

Ao pensarmos a questão desastre é importante considerar o sentido a que a palavra desastre remete, ou seja, um desastre é antes de tudo um evento que implica na noção de algo de natureza desastrosa (FRANCO, 2013, CONFERÊNCIA).

Em nossa vida cotidiana podemos passar por situações que impliquem em problemas a serem resolvidos e que podem, dependendo das condições e dos recursos disponíveis para resolvê-los, consistir em situações que vão desde aborrecimentos simples até situações de crises mais sérias. Porém um evento pode passar de uma crise a uma situação desastrosa quando toma maiores proporções (FRANCO, 2013).

A noção de desastre tem sido muito relacionada a eventos naturais, como nos casos de terremotos, furacões, tsunamis e erupções vulcânicas, recebendo a denominação desastres naturais. No entanto, a humanidade vem testemunhando também um número significativo de desastres ligados diretamente às tecnologias, e incluem casos como o da usina de Chernobyl, na Ucrânia e do césio-137 no Brasil, que não devem ser esquecidos. Além do mais, existem também os desastres automobilísticos, de avião e de navegação, que são frequentes nos dias atuais e que estão ligados às tecnologias de transporte. Poderíamos ainda incluir, entre as situações desastrosas, as guerras e todos os contextos geradores das mais diversas calamidades humanas.

Eventos destrutivos, tanto no âmbito individual como coletivo, costumam ser referidos como desastres, recebendo também denominações como tragédias ou catástrofes. Fenômenos como secas, enchentes e deslizamentos de encostas, dentre outros, são apenas alguns dos exemplos de eventos que podem se transformar em desastres. Situações de violência e doenças também são

exemplos de eventos vitimadores capazes de provocar danos psíquicos e sofrimento às pessoas atingidas (MELO & SANTOS, 2011).

De acordo com o Dicionário Aurélio (Ferreira, 1993), desastre é um acontecimento que implica em calamidade, sobretudo aquele que ocorre de súbito e causa grande dano ou prejuízo. Calamidade, segundo o mesmo dicionário, define-se como catástrofe, e esta como acontecimento lastimoso e funesto.

A Organização Mundial da Saúde (World Health Organization – WHO), no documento “Risk reduction and emergency preparedness: World Health Organization six-year strategy for the health sector and community capacity development”², define desastre como: uma grave ruptura no funcionamento de uma comunidade ou sociedade, causada por extensas perdas humanas, materiais, econômicas ou ambientais que excedem a habilidade dos afetados em lidar com a situação utilizando os seus próprios recursos.

De acordo com o mesmo documento, um desastre está em função de um processo de risco e é resultado de uma combinação que inclui: perigos, condições de vulnerabilidade e insuficiência de medidas de redução dos riscos e suas potenciais consequências, tratando-se também de uma ocorrência que causa deterioração da saúde dos indivíduos e dos serviços de saúde, gerando a necessidade de buscar ajuda externa à comunidade atingida.

Burón (2003) define desastre como um evento que ocorre na maioria das vezes de forma repentina e inesperada, causando alterações intensas representadas na perda de vidas e saúde da população, a destruição ou perdas de bens de uma coletividade e/ou danos severos sobre o meio ambiente. É uma

² Redução do risco e preparação para emergências: seis anos de estratégia da Organização Mundial de Saúde para o setor da saúde e do desenvolvimento da capacidade da comunidade.

situação de desorganização dos padrões normais de vida e que gera adversidade, desamparo e sofrimento para as pessoas envolvidas, além de poder também ter efeitos sobre a estrutura socioeconômica de uma região ou de um país e/ou a modificação do meio ambiente, determinando a necessidade de assistência e intervenção imediata.

A Defesa Civil define desastre como: “resultado de eventos adversos, naturais ou provocados pelo homem, sobre um ecossistema vulnerável, causando danos humanos, materiais e ambientais e consequentes prejuízos econômicos e sociais”. Além do mais, “a intensidade de um desastre depende da interação entre a magnitude do evento adverso e a vulnerabilidade do sistema” atingido, sendo “quantificada em função de danos e prejuízos” (BRASIL, 2007, p. 8).

Defesa Civil é um órgão governamental que visa à proteção da população através de ações voltadas para a comunidade. As estratégias de defesa civil nos remetem, portanto aos primeiros agrupamentos humanos, que proporcionaram a convivência em grupos socialmente organizados e a sobrevivência dos seres humanos, que dependia do abrigo no grupo, como ressaltam Lopes et al. (2009). Desta forma, de acordo com Lopes et al. (apud Melo e Santos 2011, p. 174), a Defesa Civil consiste em um “conjunto de ações de prevenção e socorro, assistenciais e reconstrutivas, destinadas a evitar ou minimizar os desastres, preservar a integridade física e moral da população, bem como restabelecer a normalidade social”.

Dada a importância da Defesa Civil, como uma instituição federal responsável por estratégias de prevenção, minimização e reconstrução em questões de desastres, consideramos relevante expor algumas de suas

definições como: **risco**, **dano** e **segurança** (Brasil, 2007), como mostra a tabela a seguir:

Tabela 1 – Algumas definições presentes no documento: Política Nacional de Defesa Civil (BRASIL, 2007, p. 8).

Risco	▪ “Medida de danos ou prejuízos potenciais, expressa em termos de probabilidade estatística de ocorrência e de intensidade ou grandeza das consequências previsíveis.” ▪ “Relação existente entre a probabilidade de que uma ameaça de evento adverso ou acidente determinados se concretize, com o grau de vulnerabilidade do sistema receptor a seus efeitos.”
Dano	▪ “Medida que define a intensidade ou severidade da lesão resultante de um acidente ou evento adverso.” ▪ “Perda humana, material ou ambiental, física ou funcional, que pode resultar, caso seja perdido o controle sobre o risco.” ▪ “Intensidade das perdas humanas, materiais ou ambientais, induzidas às pessoas, comunidades, instituições, instalações e/ou ecossistemas, como consequência de um desastre.”
Segurança	▪ “Estado de confiança, individual ou coletivo, baseado no conhecimento e no emprego de normas de proteção e na convicção de que os riscos de desastres foram reduzidos, em virtude de terem sido adotadas medidas minimizadoras.”

Fonte: tabela elaborada pela autora.

Korver (1987 apud Coêlho, 2011) encontrou mais de 40 definições para desastres em uma variedade de disciplinas que se incluem na análise destes eventos, dentre as quais, a psicologia, a medicina, a sociologia, as ciências políticas, a engenharia e a economia. A maioria das definições enfatiza a destruição severa que excede a capacidade de recuperação das comunidades afetadas, sendo este um fator importante para se pensar uma situação como desastre. Um desastre é, portanto, um evento que transcende a capacidade de lidar com uma determinada situação utilizando os recursos habituais.

Além do mais, um desastre não necessariamente precisa se configurar como um evento repentino ou inesperado (FRANCO 2013). Este também é o ponto de vista sustentado pela Defesa Civil que considera que, embora para o leigo a questão dos desastres esteja fortemente relacionada com a ideia de subitaneidade, do ponto de vista técnico, os desastres não são necessariamente súbitos, sendo também importante compreender que a intensidade de um desastre não depende apenas da magnitude do fenômeno adverso ligado a ele, mas, principalmente, do grau de vulnerabilidade do cenário do desastre e do grupo social atingido (BRASIL, 2007).

Faz-se importante pensar também no que consiste dizer que um evento se deu de forma repentina ou inesperada, visto que muitas tragédias continuam a acontecer repetidas vezes e populações continuam em vulnerabilidade e sem auxílio para poderem sair desta situação. Além do mais, muitas vezes um evento é referido como inesperado apenas porque naquele momento específico não era esperado, afinal, é pouco provável que uma pessoa passe cada segundo do dia pensando que sua casa irá com toda a certeza desabar, no entanto, se a casa se encontra em condição de vulnerabilidade, é muito possível e até provável que desabe em algum momento próximo.

Neste sentido, faz-se necessário refletir sobre a contribuição das ações e/ou omissões humanas para as situações que implicam em calamidade, pois, mesmo nos casos em que a ocorrência de um desastre depende em grande escala das forças da natureza, pode existir a questão da vulnerabilidade de populações específicas que muitas vezes acabam por sofrer os danos de tragédias já anunciadas e necessitariam terem sido acudidas com medidas preventivas. Isso nos leva a um pensamento sobre as desigualdades sociais que

predispõem muitas populações ao risco, como no caso de secas, enchentes e desabamentos de encostas.

Neste sentido, embora a classificação clássica dos desastres seja considerada segundo a tipologia em: **naturais**, **humanos** (ou antropogênicos) e **mistos**, essa classificação tem sido contestada por autores que vem tendendo a nomear a todos os desastres como mistos (BRASIL, 2007).

Para fim de conhecimento sobre as denominações: desastres naturais são definidos como aqueles "provocados por fenômenos e desequilíbrios da natureza", sendo, portanto, "produzidos por fatores de origem externa que atuam independentemente da ação humana" (BRASIL, 2007, p. 40).

Já os desastres humanos ou antropogênicos são os "provocados pelas ações e omissões humanas" e se relacionam "com a atuação do homem como agente e autor", com a capacidade de produzir grandes danos à natureza, aos habitat humanos e ao próprio homem, enquanto espécie". Os desastres humanos tendem a serem consequências de "ações desajustadas geradoras de desequilíbrios no relacionamento socioeconômico e político entre os homens" (BRASIL, 2007, p. 40 - 41).

Os casos mistos resultam das "ações e/ou omissões humanas que contribuem para intensificar, complicar ou agravar os desastres naturais". Estes casos também se caracterizam "quando intercorrências de fenômenos adversos naturais, atuando sobre condições ambientais degradadas pelo homem, provocam desastres" (BRASIL, 2007, p. 41).

Para além das classificações, não se pode deixar de considerar que a familiaridade do mundo contemporâneo com os desastres, avaliando as proporções que tomam na vida cotidiana, se deve a uma produção social da

fragilidade coletiva, que se relaciona não somente com fatores tecnológicos, mas também diante de eventos naturais cujo avanço das forças produtivas prometia controlar (VALÊNCIO, 2011). Dito de outra forma, o tão prezado desenvolvimento da sociedade contemporânea não tem trazido de maneira igualitária os benefícios prometidos nos discursos desenvolvimentistas, nem servido de forma tão eficiente à construção de comunidades mais seguras.

De acordo com Monteiro (2011), a noção de contemporaneidade traz em seu bojo referências da modernidade. A modernidade como período recente da história, comporta mudanças no campo político, econômico, social e intelectual que se configuraram a partir do século XVII, passando pelo iluminismo, na segunda metade do século XVIII, além de incluir o advento da Revolução Industrial e o desenvolvimento do capitalismo.

Para Chauí (2012, p. 69), a modernidade corresponde à época da sociedade industrial, “aquela em que o poder econômico e político pertence às grandes indústrias e em que se explora o trabalho produtivo”. Importante lembrar também o que tem sido chamado pós-modernidade que, segundo a mesma autora, corresponde a uma sociedade pós-industrial, onde o capital financeiro está ligado aos serviços das redes eletrônicas de automação e informação.

Segundo documento do Ministério da Integração Nacional sobre a política nacional de defesa civil (Brasil, 2007), os desastres antropogênicos são cada vez mais intensos em função de um desenvolvimento econômico e tecnológico pouco atento aos padrões de segurança da sociedade. Portanto, ao tratarmos do tema desastre, devemos considerar as interferências humanas no meio ambiente que, em nosso caso é irremediavelmente social, implicando que qualquer desastre seja, por definição, um acontecimento social (VALÊNCIO, 2011).

A Defesa Civil alerta que “os estratos populacionais menos favorecidos e os países menos desenvolvidos, por apresentarem maiores vulnerabilidades culturais, econômicas e sociais, são atingidos com mais intensidade pelos desastres” (Brasil, 2007, p. 4). Além do mais, os desastres tendem a implicar em consequências como: estagnação econômica, redução da receita dos impostos, aumento do custo de vida, agravamento das condições de vida da população, intensificação das desigualdades regionais, além de afetar o desenvolvimento geral do País. As ações de resposta e reconstrução aos desastres exigem gastos e recursos que poderiam ser alocados em programas de desenvolvimento.

Neste sentido, a vulnerabilidade da sociedade brasileira aos desastres indica que foram poucos os avanços alcançados na redução dos mesmos, e demonstra, dentre outros fatores, a interação importante entre redução de desastres e bem-estar social, sendo de fundamental relevância que o processo de planejamento e desenvolvimento nacional contemple de forma clara e permanente a prevenção dos desastres (BRASIL, 2007).

Cabe também explicitar que, embora a definição do dicionário (Ferreira, 1993) para a palavra desastre considere como segunda definição a palavra acidente, deve-se considerar as controvérsias envolvidas na questão, visto que a palavra acidente se mostrou mais uma definição para algo que foge ao controle ou previsão, não estando de acordo com a noção de desastres antropogênicos, mistos, ou mesmo aqueles entendidos como eminentemente naturais. Por este motivo, neste estudo, optou-se pela denominação desastres de barco.

Os desastres, ameaças ou riscos são classificados segundo a Política Nacional de Defesa Civil com relação aos seguintes critérios: quanto à evolução; quanto à intensidade; quanto à origem.

Tabela 2 – Classificação dos desastres segundo a Política Nacional de Defesa Civil (BRASIL, 2007, p. 37 - 41).

Crítérios	Classificação
Quanto à evolução	• “desastres súbitos ou de evolução aguda, como deslizamentos, enxurradas, vendavais, terremotos, erupções vulcânicas, chuvas de granizo e outros”; • “desastres de evolução crônica ou gradual, como seca, erosão ou perda de solo, poluição ambiental e outros”; • “desastres por somação de efeitos parciais, como cólera, malária, acidentes de trânsito, acidentes de trabalho e outros”.
Quanto à intensidade	• “acidentes: quando os danos e prejuízos são de pouco impacto para a coletividade como um todo, já que, na visão individual das vítimas, todo desastre é de extrema importância e gravidade”; • “desastres de médio porte: quando danos e prejuízos, embora importantes, podem ser recuperados com os recursos disponíveis na própria área de ocorrência”; • “desastres de grande porte: exigem o reforço dos recursos disponíveis na área de ocorrência, através de recursos regionais, estaduais e, até mesmo, federais”; • “desastres de muito grande porte: exige intervenção nacional em vários níveis, podendo depender também de ajuda externa”.
Quanto à origem	• “naturais”; • “humanos ou antropogênicos”; • “mistos”. (estas categorias já foram descritas mais acima)

Fonte: tabela elaborada pela autora.

Para este estudo, nos interessou muito a classificação quanto à evolução: “desastres por somação de efeitos parciais”, uma confluência de fatores ou vários desastres que, em conjunto, configuram um grande contexto de desastres, como está explicitado no fragmento transcrito a seguir:

Os desastres por somação de efeitos parciais são, na realidade, caracterizados pela somação de numerosos acidentes ou ocorrências, com características semelhantes, os quais, quando somados, ao término de um período definem um grande desastre (BRASIL, 2007, p. 38).

Lopes et al. (2009, p. 33) destacam que os casos de desastres por somação de efeitos parciais se referem à ocorrência de “acidentes de características semelhantes que se repetem com frequência. Os danos quando somados representam um desastre muito grande, como é o caso dos acidentes de trânsito”.

Os desastres humanos ou antropogênicos são classificados pela Defesa Civil quanto à natureza ou causa primária como as consequências indesejáveis: “do desenvolvimento tecnológico; de riscos relacionados com um desenvolvimento industrial sem preocupações com a segurança; de elevadas concentrações demográficas urbanas, sem a correspondente preocupação com o desenvolvimento de uma infraestrutura de serviços básicos compatível; da intensificação dos deslocamentos e das trocas comerciais” (BRASIL, 2007, p. 49).

Além do mais, os desastres humanos “relacionam-se com estudos de riscos deficientes e incompletos e com o inadequado estabelecimento de normas, padrões e procedimentos de segurança” (Brasil, 2007, p. 49), relativos não somente a instalações industriais ou centrais produtoras de energia e atividades intensificadas pelo desenvolvimento econômico, mas também a corredores e terminais de transporte.

Os desastres humanos são classificados de acordo com a Defesa Civil (Brasil, 2007, p. 50) em: **desastres humanos de natureza tecnológica;** **desastres humanos de natureza social;** **desastres humanos de natureza**

biológica, classificação mostrada na tabela a seguir, explicativa do que consiste cada tipologia e/ou com quais fatores se relacionam:

Tabela 3 – Classificação quanto à tipologia dos desastres humanos.

Desastres Humanos de Natureza Tecnológica	“são consequências indesejáveis do desenvolvimento tecnológico e industrial, sem maiores preocupações com a segurança contra desastres. Também relacionam-se com o intenso incremento demográfico das cidades, sem o correspondente desenvolvimento de uma infraestrutura de serviços básicos compatível.”
Desastres Humanos de Natureza Social	“são consequência de desequilíbrios nos interrelacionamentos sociais, econômicos, políticos e culturais, bem como do relacionamento desarmonioso do homem com os ecossistemas urbanos e rurais.”
Desastres Humanos de Natureza Biológica	“são consequência de deficiências nos organismos promotores da saúde pública, muitas vezes agravadas pelo pauperismo, subdesenvolvimento e por desequilíbrios ecológicos.”

Fonte: tabela elaborada pela autora.

No que diz respeito particularmente aos naufrágios na Amazônia, estes encontram classificação, de acordo com a Defesa Civil em: **“Desastres Humanos de Natureza tecnológica”**, na subcategoria: **“Desastres Relacionados com Meios de Transporte sem Menção de Risco Químico ou Radioativo”**. Dentro desta subcategoria dos desastres com meios de transporte são encontrados ainda desastres aéreos, ferroviários, fluviais, marítimo e rodoviário.

Estes desastres podem ocorrer ao longo de corredores de transporte ou nas proximidades de seus terminais, envolvendo operações de busca e salvamento. No caso da Amazônia, a classificação dos desastres com embarcações seriam: **“desastres relacionados com meios de transporte fluvial”**³.

³ “Relativo a, ou próprio de rios, ou que neles vive” (Ferreira, 1993, p. 255).

Apesar da classificação da defesa civil sobre os desastres humanos de natureza tecnológica (tecnologia de transporte), muito útil à nossa organização teórica sobre a questão dos desastres com embarcações na Amazônia, é possível ampliar a compreensão sobre esta questão em suas inter-relações com questões sociais e de saúde, visto que um desastre pode resultar em sérias consequências para a saúde dos indivíduos, com implicações para toda a comunidade afetada, consistindo, portanto, também em uma questão de “saúde pública”.

Em geral, a expressão “Saúde Pública” costuma se referir a formas de agenciamento político/governamental (programas, serviços, instituições) manifestos em ações em saúde voltadas à comunidade. Portanto, podemos definir Saúde Pública como “um domínio genérico de práticas e conhecimentos organizados institucionalmente em uma dada sociedade dirigidos a um ideal de bem-estar das populações - em termos de ações e medidas que evitem, reduzam e/ou minimizem agravos à saúde, assegurando condições para a manutenção e sustentação da vida humana” (CASTIEL, 2008, p. ____).

De acordo com Castiel (2008), podem ser identificadas pelo menos cinco conotações diferentes em que a expressão “Saúde Pública” é empregada:

- 1.** o termo "pública" equivale ao setor público, governamental;
- 2.** pode incluir a participação da comunidade organizada, o "público";
- 3.** identifica-se aos serviços dirigidos à dimensão coletiva (saneamento);
- 4.** acrescenta ao anterior serviços pessoais dirigidos a grupos vulneráveis;
- 5.** refere-se a problemas de elevada ocorrência e/ou ameaçadores.

De qualquer modo, concordamos com Castiel (2008) que parece haver consenso com a caracterização do campo da Saúde Pública mediante dois

amplos critérios, que são: a vinculação ao aparelho de Estado e a dimensão coletiva como objeto de intervenção.

Dito isto, a questão dos desastres com embarcações na Amazônia nos direciona para as contribuições que a psicologia das emergências e desastres pode fornecer para a reflexão sobre o tema tratado nesta pesquisa, pois, a mesma constitui campo específico de estudos e práticas da psicologia voltados para situações de crises e emergências. Além do mais, se configura como campo de interação interdisciplinar (Alamo, 2001; Carvalho & Borges, 2009), podendo abranger e utilizar todo conhecimento disponível a respeito da questão dos desastres, não somente no sentido da assistência pós-desastre, mas no que tange a prevenção de novos desastres através do questionamento da realidade onde se inserem os grupos em vulnerabilidade.

Para Alamo (2001), a psicologia das emergências e desastres é o ramo da psicologia que se orienta para o estudo das reações dos indivíduos e dos grupos humanos antes, durante e depois de uma situação de emergência ou desastre, estando relacionada à implementação de estratégias de intervenção dirigidas para a mitigação dos danos de desastres, bem como, para a preparação da população sobre a ocorrência de desastres. Segundo este autor este campo de atuação pode estudar como as pessoas respondem a alarmes de perigo e como estes alertas podem ser otimizados, evitando comportamentos não adaptativos das populações que habitam áreas de risco.

Bruck (2007) ressalta a psicologia das emergências como um tema de angústia pública e a atuação profissional na área como um âmbito de ações preventivas e de pós-desastre contribuindo para a compreensão, apoio e superação de eventos adversos e calamidades.

Faz-se necessário neste momento definir também crise e emergência buscando uma definição que faça referência às comunidades atingidas por desastres. Para isto, nos será útil à compreensão da Organização Mundial da Saúde (World Health Organization – WHO), sobre estes dois termos, encontrada no documento: “Risk reduction and emergency preparedness: World Health Organization six-year strategy for the health sector and community capacity development”, já citado anteriormente neste capítulo.

Desta forma, no que diz respeito à dimensão social dos desastres, definimos crise como: evento ou série de eventos que representam uma séria ameaça à saúde, segurança, ou ao bem-estar de uma comunidade, geralmente atingindo uma área extensa, dos quais são exemplos situações envolvendo: conflitos armados, fome, desastres, emergências ambientais e outros eventos danosos de grande abrangência. Já emergência encontra-se definida como ocorrência súbita que exige ação imediata que pode estar relacionada a epidemias, catástrofes naturais, tecnológicas ou outras situações causadas pelo ser humano.

Saúde, na compreensão desta pesquisa se configura como um conceito que: “abriga contribuições que se situem na interface da psicologia social e saúde (...) envolvendo o atual debate sobre saúde como direito e dispositivo de cidadania” (JACÓ-VILETA & SATO, 2012, Apresentação).

Segundo Alamo (2001), a psicologia das emergências e desastres se sustenta em um amplo trabalho composto por investigações e construtos teóricos que datam do início do século XX, mais especificamente em 1909 quando o psiquiatra Edward Stierlin realizou os primeiros ensaios sobre as emoções de pessoas em situação de desastre. Ele realizou investigações sobre 21

sobreviventes de um acidente em uma mina em Zurique, em 1906 e, também, 135 pessoas sobreviventes de um terremoto na Itália em 1908.

Segundo Carvalho & Borges (2009), o primeiro registro histórico brasileiro de inserção da psicologia no estudo, pesquisa e intervenção em emergências e desastres data de 1987 com o desastre do césio 137, que culminou, em 1992, em uma série de iniciativas como: a assistência aos atingidos pela radiação e o “I Seminário Nacional de Psicologia das Emergências e dos Desastres” em 2006 (resultado da parceria entre a Secretaria Nacional de Defesa Civil e o Conselho Federal de Psicologia). Dentre as iniciativas posteriores, estão o “II Seminário Nacional de Psicologia de Emergências e Desastres”, em 2011, que originou a Associação Brasileira de Psicologia das Emergências e Desastres (ABRAPEDE).

Como é possível perceber, um aspecto indispensável de ser trabalhado quando falamos em desastre é o luto, visto que um desastre tende a implicar em perdas, incluindo a morte de pessoas significativas. Esta é uma temática que há muito permeia a questão dos desastres, pois, em 1944, o psiquiatra Erich Lindermann já realizava estudos pioneiros com familiares e vítimas do incêndio no Clube noturno Coconut Grove, em Boston (ALAMO, 2001). Em seu trabalho “Symptomatology and Management of acut grief” ⁴, publicado em 1944, Lindermann considerou as reações de luto como de interesse especial na avaliação das condições de saúde. Seus estudos consistiram em observações de 101 pacientes, dentre os quais estavam incluídos sobreviventes do incêndio no Coconut Grove e parentes próximos das vítimas. Faziam também parte do estudo familiares de membros das forças armadas, devido ao aumento do número de pessoas enlutadas em meio à guerra (LINDERMAN, 1944).

⁴ “Sintomatologia e Gestão de Tristeza Aguda”.

Portanto, a psicologia das emergências e desastres se constitui como um campo múltiplo de conhecimentos para abarcar e poder dar conta da complexidade das situações críticas e emergenciais. Neste sentido o luto por desastre se faz um tema importante, sendo, portanto a abordagem do luto indissociável a temática desastre, visto que há perdas envolvidas: de vidas, de sonhos, de objetos pessoais, de significados e de segurança.

Além do mais, o luto em situações de desastres abrange as dimensões individual e social, referindo-se, portanto, a esses dois aspectos: o sofrimento individual pela(s) perda(s) sofrida(s), e o impacto na comunidade atingida, que envolve comoção social e exige mobilização do grupo, podendo inclusive, afetar pessoas além das dimensões da comunidade imediatamente atingida, alcançando muito mais pessoas através dos meios de comunicação (televisão, rádio, jornais, internet).

2. O CAMINHO METODOLÓGICO DA PESQUISA

Este estudo teve como base uma pesquisa documental e utilizou como fonte primária publicações de jornais impressos a respeito dos desastres de barco na Amazônia entre 2002 e 2013. Para a análise dos dados foi utilizado o método de Análise de Conteúdo segundo Bardin (1977).

Optou-se pela utilização de jornais impressos como fonte de dados porque este modelo de informação forneceu a consistência e a materialidade necessárias a esta pesquisa, bem como o acesso a jornais pertencentes a um arquivo público (Biblioteca Pública “Arthur Vianna”, no CENTUR), permitindo revisitar e resgatar a história dos desastres com embarcações na região norte do Brasil, em um período de mais de dez anos.

Além do mais, a discussão sobre os desastres de barco na Amazônia se mostrou importante como um tema de âmbito público desde o início desta pesquisa, dadas as proporções que desastres de navegação alcançam e os recursos (materiais e humanos) que mobilizam, de forma que a escolha da fonte de dados acompanhou também este movimento que indicava não somente a possibilidade de acesso à edições antigas de um veículo de comunicação de massa, mas que fosse também de livre acesso a população.

Outra questão importante a se ressaltar sobre esta pesquisa é que sua análise retorna mais de dez anos para tratar uma questão atual, remetendo também a um passado histórico, mesmo que esta pesquisa não se configure como pesquisa histórica. Sobre isso, Gil (2010) considera que o jornal, como documento de comunicação de massa, constitui uma importante fonte de dados que possibilita ao pesquisador conhecer diferentes aspectos da sociedade atual,

lidando também com o passado histórico, acrescentando (Cellard, 2008) a dimensão temporal à compreensão do social.

Sobre isso, Sá-Silva, Almeida & Guindani (2009) avaliam que o uso de documentos em pesquisa deve ser apreciado e valorizado, pois proporcionam riqueza de informações úteis em várias áreas das Ciências Humanas e Sociais que possibilitam ampliar o entendimento de objetos cuja compreensão necessita de contextualização histórica e sociocultural.

Para os mesmos autores (Sá-Silva, Almeida & Guindani, 2009), apesar de haver discussão em torno da diferença entre a pesquisa documental e a bibliográfica, a pesquisa que se debruça sobre documentos deve ser entendida como um método específico. A diferença se faz notar na natureza das fontes utilizadas pelos dois tipos de pesquisa, pois, além de o conceito de documento ultrapassar a ideia de texto escrito e/ou impresso (podendo se utilizar de filmes, slides, fotografias, dentre outros materiais), a pesquisa documental utiliza fontes primárias, ou seja, dados originais, a partir dos quais se desenvolve uma relação direta com os dados relativos aos fatos analisados (SÁ-SILVA, ALMEIDA & GUINDANI, 2009).

Neste sentido, a pesquisa documental se caracteriza pelo uso de fontes que ainda não receberam tratamento científico (Gil, 2010; Oliveira, 2007), ou que receberão novo tratamento em uma nova pesquisa (GIL, 2010). Já a pesquisa bibliográfica é uma modalidade de pesquisa que utiliza fontes como: livros, periódicos, enciclopédias e ensaios críticos, já reconhecidos como de domínio científico, sem recorrer aos fatos e fenômenos da realidade empírica. Portanto, a principal característica do método bibliográfico é proporcionar aos que terão

acesso ao estudo a confiabilidade científica das fontes utilizadas de acordo com o tema proposto (OLIVEIRA, 2007).

Sá-Silva, Almeida & Guindani (2009) referem um conjunto de condições necessária ao desenvolvimento da análise documental, que são: mencionar os fatos; interpretá-los; sintetizar as informações; determinar tendências; e, na medida do possível, inferir. Além do mais, como forma de interpretar os dados obtidos na análise de documentos, geralmente recorre-se à metodologia da análise de conteúdo. Desta forma, a análise é desenvolvida através da discussão que os temas e os dados suscitam e inclui geralmente: o *corpus* da pesquisa, as referências bibliográficas a serem utilizadas e o modelo teórico escolhido.

2.1. O Corpus da Pesquisa

O corpus desta pesquisa foi constituído de 143 publicações de jornal sobre os desastres de barco na Amazônia, sendo considerados dois tipos de publicações, consistindo o primeiro em **notícias** de desastres de barco, ocorridos de 2002 a 2013 e, o segundo em **artigos** de jornal que tratavam do assunto, no mesmo período de tempo.

Assim, foram reunidas publicações de jornal a respeito dos desastres de barco na Amazônia, publicadas em Belém, de 2002 a 2013, a partir do setor de Jornais da Biblioteca Pública “Arthur Vianna”, sendo utilizadas as informações veiculadas em três jornais, denominados aqui de **A**, **B** e **C**, e que foram selecionados por sua abrangência em notícias sobre a Amazônia e expressiva circulação, tendo como base os seguintes critérios para a escolha:

- (1) Ser uma publicação de relevância regional;
- (2) Possuir notícias sobre naufrágios na Amazônia;
- (3) Estar compreendido no período de tempo da pesquisa;
- (4) Ter periodicidade, destacando-se os que possuísem mais exemplares.

2.2. Os Procedimentos de Coleta de Dados: como se chegou ao *Corpus*

A coleta de dados foi realizada no setor de jornais da biblioteca pública “Arthur Vianna”. A busca pelos jornais selecionados para a pesquisa levou ao acervo da Biblioteca após a verificação em outros locais como: Universidade Federal do Pará (Biblioteca Central, Setor de Periódicos, Setor de Jornais, Coleção Amazônia e Obras Raras), onde foram encontrados apenas periódicos científicos, e Biblioteca Pública do Estado, cujo acervo é composto por documentos da época do Império, relativos à história do Brasil.

A coleta de dados foi antecipada por uma sondagem das ocorrências de desastres de barco na Amazônia, o que ocorreu primeiramente por meio do setor de Hemeroteca (recortes de jornais) da biblioteca “Arthur Vianna”. Neste setor foi encontrada uma pasta classificada com o assunto: “Acidentes Marítimos - Pará”, que continha recortes de jornais sobre fatos relativos à navegação, dentre os quais, alguns naufrágios.

Da mesma forma, foi utilizado também o meio eletrônico (internet) para rastrear informações sobre outros desastres de barco ocorridos na Amazônia no período da pesquisa. A pesquisa na internet foi realizada através das palavras-chave **naufrágios** e **Amazônia**. Nesta busca, foram consultados todos os endereços (links, sites, blogs) encontrados até a 22ª página da busca, pois, a

partir deste momento, as informações de interesse desta pesquisa não mais existiam ou os dados apenas se repetiam, não surgindo nenhum dado novo sobre desastres de barco na Amazônia.

Ressaltamos que todos os dados analisados nesta pesquisa foram coletados da fonte original, ou seja, dos três jornais selecionados, de forma que tanto o meio eletrônico de busca quanto o setor de recortes de jornais foram utilizados apenas para o rastreamento dos desastres, pois, buscava-se algum parâmetro sobre a partir de quando procurar, quais desastres teriam sido noticiados nos jornais de Belém e o período de suas ocorrências.

Para a delimitação do ano de início das publicações componentes do *corpus*, a pesquisa no setor de Hemeroteca levou a considerar o ano de 2002, pois a partir deste ano foram encontradas notícias de naufrágios. Um destes naufrágios foi o da embarcação “Dom Luiz XV”, ocorrido em dezembro de 2002, que se mostrou bastante representativo da questão dos desastres de barco na Amazônia, sendo também um caso bastante impactante que somou mais de 50 mortos e 267 sobreviventes. Além do mais, identificamos o período de uma década como um intervalo de tempo socialmente significativo, tendendo a representar um marco de revisão e avaliação sobre o que se passou em uma época.

2.3. Da Organização do Material Coletado

O processo de organização e catalogação do material coletado se deu através do seu fichamento que forneceu maior agilidade: na identificação do

material, no acesso aos conteúdos, na citação dos mesmos, na sistematização da análise e na elaboração do estudo (LAKATOS & MARCONI, 2003).

Assim, foi organizada uma pasta para consulta e arquivo de todo o material coletado, classificado a princípio por desastre e, posteriormente, também por três grupos de análise identificados a partir dos títulos das publicações. Desta maneira, compreende-se que o *corpus* da pesquisa foi a princípio organizado de forma a representar as informações de maneira condensada, apresentando um apanhado geral dos dados, de forma que, das 143 publicações coletadas:

- **103 apresentavam títulos que identificavam:** os naufrágios descreviam o cenário, contabilizavam os mortos e sobreviventes e ressaltavam o resgate/buscas e o desespero de parentes diante da perda de entes queridos;
- **22 possuíam títulos que faziam referência:** ao içamento do barco, ao início das investigações, às irregularidades e possíveis causas do naufrágio e à prisão do responsabilizado.
- **18 traziam títulos sobre:** a insegurança e precariedade no transporte de passageiros na Amazônia, ocorrência de tragédias repetidas e previsíveis, histórico de naufrágios na região e o sofrimento causado por um desastre de barco, mesmo anos após a tragédia;

Cada título (de notícia ou artigo) tendia a direcionar o teor do conteúdo publicado, no entanto os conteúdos de todas as publicações podiam mesclar e/ou incluir em seu texto várias das informações.

Para Bardin (apud Gutierres 2013, p. 85), este procedimento está de acordo com a análise documental que, segundo o autor:

(...) é uma operação ou conjunto de operações que visa representar o conteúdo de um documento sob uma forma diferente do original, com a finalidade de facilitar uma posterior consulta e referência. Ela é, portanto, uma fase preliminar da

constituição de um serviço de documentação ou de um banco de dados. Permite também passar de um documento primário (bruto) para um secundário (representação do primeiro).

2. 4. Sobre a Análise: o conteúdo das notícias

A análise do material coletado considerou o Método de Análise de Conteúdo em Laurence Bardin (1977), definido como “um conjunto de técnicas de análise das comunicações” (p. 33), que se aplicam a conteúdos extremamente diversificados no campo das comunicações e que dizem respeito a uma interpretação que oscila entre dois pólos: o do rigor da objetividade e o da fecundidade da subjetividade.

Caregnato e Mutti (2006) pontuam que muitos autores consideram a Análise de Conteúdo uma técnica de pesquisa que trabalha com a palavra, possibilitando produzir, de forma prática e sistemática, inferências a partir do conteúdo da comunicação, através do desmembramento e do reagrupamento de unidades textuais formadas pelo estabelecimento de analogias.

Segundo Bardin (1977, p. 44), pertencem ao domínio da análise de conteúdo:

Todas as iniciativas que, a partir de um conjunto de técnicas parciais mas complementares, consistam na explicitação e sistematização do conteúdo das mensagens e da expressão deste conteúdo (...). O analista possui à sua disposição (ou cria) todo um jogo de operações analíticas, mais ou menos adaptadas à natureza do material e à questão que procura resolver. Pode utilizar uma ou várias operações, em complementariedade, de modo a enriquecer os resultados, ou aumentar sua validade, aspirando assim a uma interpretação final fundamentada.

Utilizar a análise de conteúdo para o tratamento do material coletado é, portanto, utilizar procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, culminando na inferência de conhecimentos, recorrendo a

indicadores, quantitativos ou não. Neste sentido, Bardin (1977) ressalta que o analista é como um arqueólogo, trabalhando com vestígios (manifestação de estados, dados e fenômenos) presentes nos documentos.

No que diz respeito às etapas da Análise de Conteúdo, Bardin (1977) a propõe em três fases, quais sejam:

- 1. Pré-análise;**
- 2. Exploração do material;**
- 3. Tratamento dos resultados obtidos e interpretação.**

A primeira fase ou pré-análise inclui a escolha e organização dos documentos a serem submetidos à análise, a formulação de hipóteses e objetivos e, a elaboração de indicadores que fundamentem a interpretação final, coincidindo esta fase da análise de conteúdo com a análise documental.

Bardin (1977, p. 48) descreve diferenças essenciais entre os dois procedimentos: "a documentação trabalha com documentos; a análise de conteúdo com mensagens (comunicação)"; a análise documental se faz, principalmente por classificação-indexação, já a análise categorial é uma técnica de análise de conteúdo; "o objetivo da análise documental é a representação condensada da informação, para consulta e armazenamento", enquanto o da análise de conteúdo é a manipulação da mensagem (conteúdo e expressão desse conteúdo), para evidenciar indicadores para além da mensagem em si.

A segunda fase é a exploração do material, que se caracteriza pela aplicação sistemática das decisões tomadas nas diferentes fases da pré-análise. Segundo (Bardin, 1977, p.127), esta fase "longa e fastidiosa, consiste essencialmente em operações de codificação, decomposição ou enumeração, em função de regras previamente formuladas".

A terceira fase é o tratamento dos resultados obtidos e a interpretação, fase na qual os resultados brutos são tratados de modo que sejam válidos e apresentem conteúdos significativos. Nesta fase, operações estatísticas simples permitem estabelecer quadros de resultados, diagramas, figuras e modelos, possibilitando condensar e por em relevo as informações fornecidas pela análise.

De forma geral a sequência se estabelece da seguinte forma segundo Bardin (1977): a primeira etapa de **descrição**, que é a enumeração das características do texto, resumida após tratamento; a etapa final que é a **interpretação**, ou seja, a significação conferida a estas características; e a etapa intermediária de **inferência**, procedimento mediador que permite a passagem explícita e controlada de uma à outra.

A palavra inferência é utilizada aqui no sentido estrito definido por Bardin (1977, p. 41), como: “operação lógica, pela qual se admite uma proposição em virtude da sua ligação com outras proposições já aceitas como verdadeiras”.

Na primeira etapa do tratamento das notícias de jornal, a descrição do conteúdo encontrado coincidiu tanto com o método de análise documental como com o método de análise de conteúdo, tal como foi considerado por Bardin (1977, p. 47 - 48) sobre a similaridade da análise documental com o início da análise de conteúdo. Assim foi que na etapa inicial de análise procedemos primeiramente com uma “leitura flutuante” dos textos (Bardin, 1977, p. 64, grifo da autora), seguida de leituras de aprofundamento no conteúdo que foi sendo identificado e categorizado.

Portanto, como já foi descrito acima (item 2. 3.), primeiramente a análise do material coletado apontou para três grupos maiores ou mais amplos de sentido que incluíram algumas palavras específicas ou noções presentes nos textos.

Estes grupos consistiram em uma organização de dados de natureza mais bruta, mais objetiva e até mesmo quantitativa. Estes grupos representaram a base para o trabalho de categorização posterior e estão descritos a seguir já em processo de refinamento das informações onde se considera que:

- **1º Grupo (Explicita a tragédia):** os textos identificavam os naufrágios, descreviam o cenário, contabilizavam os mortos e sobreviventes, ressaltavam o resgate/buscas e o desespero de parentes diante da perda de entes queridos;
- **2º Grupo (Apura as responsabilidades):** os textos tratavam sobre o início das investigações, as irregularidades e possíveis causas dos desastres, o içamento do barco e a prisão do responsabilizado.
- **3º Grupo (Denuncia a insegurança):** os textos faziam referência à insegurança e precariedade no transporte de passageiros na Amazônia, à ocorrência de tragédias repetidas e previsíveis, ao histórico de naufrágios na região e ao sofrimento causado por um desastre de barco, mesmo anos após a tragédia.

A segunda fase da análise se deu com o aprofundamento gradual da compreensão do conteúdo das publicações, sendo utilizada para isso uma tabela de dados sobre cada desastre de embarcação componente do *corpus* (apêndice 1) onde foram preenchidos: os dados do barco; data, hora e local da ocorrência; capacidade da embarcação e número de passageiros a bordo; número de sobreviventes, mortos, feridos e desaparecidos; dados sobre a presença de crianças nas embarcações/ mortes de crianças, etc.; informações sobre o socorro/resgate e quais instituições estiveram presentes; e as supostas causas do desastre.

Desta forma, seguiu-se o desenvolvimento das categorias de análise, a partir do que foi se apresentando, delineando, na análise dos jornais, sendo traçado um panorama que apresenta: o contexto social dos desastres de barcos na Amazônia, as instituições que prestam assistência a esses desastres e as implicações de um desastre para a vida individual e coletiva.

As categorias de análise, juntamente com os capítulos construídos a partir dessas, são apresentadas na tabela a seguir:

Tabela 4 - Descritiva dos grupos de análise e das categorias.

Categorias de Análise/ Capítulos
3. O CENÁRIO DOS DESASTRES DE BARCO NA AMAZÔNIA
3. 1. Desastres de Barco na Amazônia: Uma Questão Antiga
3. 2. Do Amapá a Manaus: A Rota das Embarcações na Amazônia
3. 3. Hipóteses Acerca das Causas Indicadas nas reportagens
4. SOBREVIVENDO AO DESASTRE: A DIFÍCIL TAREFA DE ACEITAR A MORTE DE PESSOAS SIGNIFICATIVAS E OUTRAS PERDAS
4. 1. Mortes em Desastres de Barco: Do Inesperado da Perda à Impossibilidade de Recuperar o Corpo do Ente Perdido.
4. 2. A Morte de Crianças e Jovens
5. A ABRANGÊNCIA PÚBLICA DO PESAR PELOS MORTOS EM NAUFRÁGIOS

Fonte: elaboração da autora.

3. O CENÁRIO DOS DESASTRES DE BARCO NA AMAZÔNIA

A Amazônia é conhecida mundialmente por sua disponibilidade hídrica e pela quantidade de ecossistemas, como matas de terra firme, florestas inundadas, várzeas, igapós, campos abertos e cerrados. Abriga, ainda, uma infinidade de espécies vegetais e animais: 1,5 milhão de espécies vegetais catalogadas; três mil espécies de peixes; 950 tipos de pássaros; e ainda insetos, répteis, anfíbios e mamíferos. (Site: Agência Nacional de Águas - ANA).

Em território brasileiro, a hidrografia amazônica (Bacia Amazônica) é constituída pela bacia hidrográfica do Rio Amazonas (que atravessa os estados Amazonas e Pará), além das bacias hidrográficas existentes na Ilha de Marajó (no Pará) e as bacias hidrográficas situadas no Estado do Amapá, que deságuam no Atlântico Norte, perfazendo um total de 3.869.953 Km² (Site: Agência Nacional de Águas).

No que diz respeito ao Rio Amazonas, sua Bacia hidrográfica:

(...) é constituída pela mais extensa rede hidrográfica do globo terrestre, ocupando uma área total da ordem de 6.110.000 km², desde suas nascentes nos Andes Peruanos até sua foz no oceano Atlântico (na região norte do Brasil). Esta bacia continental se estende sobre vários países da América do Sul: Brasil (63%), Peru (17%), Bolívia (11%), Colômbia (5,8%), Equador (2,2%), Venezuela (0,7%) e Guiana (0,2%). (Site: Agência Nacional de Águas).

Segundo o jornal A, de 22 de dezembro de 2002, há cinco tipos diferentes de embarcações que operam na Amazônia:

- Embarcações rústicas, operadas pelos próprios proprietários no transporte de pessoas e cargas;
- Embarcações de linhas, transportando passageiros e distribuindo cargas ao longo da malha hidroviária amazônica;
- Comboios de balsas de diferentes tamanhos;

- Comboios com tecnologia mais avançada, composto por embarcações utilizadas especificamente no transporte de cargas e veículos, atendendo quase exclusivamente o distrito industrial da Zona Franca de Manaus;
- Navios de 27 a 65 mil toneladas, especializados no transporte de minérios e contêineres.

Segundo o jornal B (13/ 10/ 2013), dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ mostram que 80% dos rios navegáveis do Brasil estão na Amazônia. No entanto, há o contraste da riqueza de recursos hídricos desta região com a quantidade significativa de naufrágios de embarcações, além de outros perigos como é o caso dos ataques de piratas e da ocorrência de escarpelamento (Jornal C, 26/ 07/ 2011), temas não abordados neste estudo, mas que também estão relacionados ao sofrimento das populações locais e ao risco nas embarcações. Neste cenário, para se deslocarem, moradores de várias localidades enfrentam a insegurança, ficando a mercê de barcos precários que acabam por ocupar uma função que seria a de transporte público.

Os dados são alarmantes. Segundo o jornal A, em matéria publicada em julho de 2003, balanços oficiais da Capitania dos Portos apontavam uma média de três acidentes⁵ a cada 30 dias apenas no Estado do Pará. Em 2007, 12 acidentes foram registrados no trajeto entre Belém e Manaus, sendo 10 desses acidentes somente na região das ilhas, que compreende o estreito de Breves,

⁵ Embora estejamos considerando para este estudo o termo desastre, neste parágrafo permanecemos com a denominação acidente, pois se trata de estatísticas que já colhemos prontas da fonte citada.

uma área com 10 rios navegáveis por onde trafegam cerca de 12 mil embarcações transportando passageiros e/ou cargas (JORNAL A, 05/ 03/ 2008).

Segundo o jornal A (13/ 10/ 2013, p. A18), “são cerca de 200 acidentes por ano, em média, somando grandes embarcações e pequenos barcos usados por ribeirinhos, somados os ocorridos na Amazônia oriental e ocidental”. Dados do jornal A (28/ 04/ 2013) já referiam a existência de 3 embarcações irregulares para cada um dos 18 mil registros feitos pela Capitania dos Portos, totalizando 54 mil barcos irregulares. Se considerarmos apenas a região do Marajó, o jornal A (de 20/ 04/ 2013) referia que, existem apenas três linhas de transporte regularizadas pela Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON) ⁶ para todos os seus 16 municípios.

Segundo os Jornais C (05/ 05/ 2013) e B (13/ 10/ 2013), a Capitania dos Portos informou que em 2012 foram registrados 50 acidentes envolvendo barcos, dos quais, seis resultaram em naufrágios. Em 2013, somente até o mês de março, já se contabilizava 17 acidentes (JORNAL C, 05/ 05/ 2013). Entre as ocorrências envolvendo embarcações no mês de abril de 2013 é relatado o naufrágio ocorrido com o barco “Leão do Norte”, com 60 pessoas a bordo, que resultou na morte de 12 pessoas (dentre elas uma mulher grávida e quatro crianças), 9 feridos e uma comunidade inteira em estado de emergência.

Jornais da região vêm alertando sobre o risco de se navegar em rios da Amazônia quando não acatados os critérios e normas de segurança (A, 22/08/1996; A, 22/12/2002; C, 22/07/2003; C, 05/05/2013; A, 23/07/2003; A, 05/03/2008; B, 23/07/2011; C, 26/07/2011; A, 28/04/2013; B, 04/ 07/2013; A, 18/08/2013; B, 13/10/2013). Observando de modo mais acurado essas matérias,

⁶ Órgão responsável pela fiscalização das viagens hidroviárias intermunicipais (Jornal A, 20/ 04/ 2013).

ressaltamos que as mesmas explicitam vários âmbitos de dificuldades enfrentadas pelas populações Amazônicas não, somente para se deslocarem de seus municípios de origem. Um exemplo é que, em diversos casos, os moradores de vários municípios ao longo da rota Belém-Manaus necessitam de tratamento de saúde os quais são apenas disponibilizados em cidades como Santarém e Belém, devido à insuficiência desse atendimento em suas localidades de origem. A seguir são apresentados alguns títulos de publicações de jornal sobre a falta de estrutura dos municípios e a baixa renda da população.

Municípios do Pará não têm estrutura

Estudo do IBGE, de 2012, mostra que a maioria não tem serviços específicos para a segurança e nem o transporte.

(Jornal B, 04/ 07/ 2013, p. A8 Belém).

Baixa renda sofre em viagem fluvial

Sem subsídios: Engenheiro naval diz que, para operar, as empresas têm que reduzir os custos.

(Jornal A, 18/ 08/ 2013, p. 10, Atualidades).

Na Amazônia, pobres viajam de barco

Pesquisa: Estudo mostra que quase 9 milhões de pessoas só usam o transporte fluvial.

(Jornal A, 18/ 08/ 2013, p. 9, Atualidades).

No entanto, devido à carência de rodovias e a abundância de vias navegáveis, o transporte hidroviário na Bacia Amazônica reveste-se de grande importância econômica e social, com o transporte de grãos, minérios, derivados de petróleo e passageiros (Site do Ministério dos Transportes, 2013), de forma que, na Região Norte, o transporte por barcos está presente em 55,2 % dos municípios, enquanto a média nacional é de 11,5 %, sendo o estado do Pará o que mais utiliza este tipo de transporte (Jornal B, 04/ 07/ 2013).

No entanto, tem-se constatado a precariedade do transporte de passageiros na Amazônia, como mostrou o jornal B, em matéria recente publicada em 13 de outubro de 2013 a qual chama atenção sobre às condições

do transporte aquaviário na região norte do Brasil descrevendo o estudo recente da ANTAQ sobre a questão. Entre os pontos ressaltados no texto está o elevado número de acidentes com embarcações grandes e pequenas na Amazônia oriental e ocidental, totalizando uma média de 200 por ano. Abaixo são apresentados títulos e subtítulos de jornal abordando o assunto:

Navegação nos rios da Amazônia é alternativa subexplorada e perigosa

Precariedade é reflexo da pobreza e do desequilíbrio regional.
(Jornal A, 22/ 12/ 2002, p. 3, Atualidades).

Insegurança na rota Belém-Manaus

Transporte: Risco de acidentes e ameaça de bandidos deixam passageiros em situação difícil.
(Jornal A, 05/ 03/ 2008, p. 4, Polícia).

Pará tem 54 mil barcos clandestinos

Perigo: Leão do Norte, cujo naufrágio matou 13 pessoas no Marajó, faz parte dessa regra.
(Jornal A, 28/ 04/ 2013, p. 13, Atualidades).

Investimento em segurança eleva custos

Perigo: Quem não cumpre as normas pode até reduzir preço da passagem.
(Jornal A, 28/ 04/ 2013, p. 14, Atualidades).

Rios do Estado se Tornam Armadilhas

População se arrisca em embarcações superlotadas e sem nenhuma segurança.
(Jornal C, 05/ 05/ 2013, p. 60, Polícia).

Precário para 13 milhões na Amazônia

Estudo de agência mostrou que maioria dos barcos e terminais têm baixo padrão de atendimento.
(Jornal B, 13/ 10/ 2013, p. A18 Belém).

O texto das publicações mais recentes vem ressaltando resultados do estudo recente da ANTAQ, em parceria com a Universidade Federal do Pará, que objetivou traçar um diagnóstico das condições do transporte fluvial de passageiros na Amazônia. Publicado em junho de 2013, o estudo: “Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica”, analisou as condições de 106 terminais hidroviários, sendo: 1 em Rondônia; 11 no

Amapá; 30 no Amazonas e 64 no Pará. Também foram analisadas 317 linhas de transporte, totalizando 602 embarcações.

Segundo o estudo, a maior dificuldade no transporte de passageiros na Amazônia se concentra na necessidade de um transporte regular, rápido e com padrões de serviço adequados (conforto, higiene e segurança). Neste contexto, a maioria das linhas que navegam na Amazônia possuem embarcações com tecnologia ultrapassada, são construídas em madeira e muito antigas (dezenas de anos), sendo frequente, no entanto, que ganhem nova idade diante de alguma reforma e também que recebam alterações estruturais, como o acréscimo da altura para aumentar sua capacidade, gerando problemas de estabilidade (BRASIL, 2013).

Segundo o jornal B (13/ 10/ 2013), o estudo mostrou que 87% dos terminais da Amazônia apresentaram instalações com baixo padrão de qualidade de atendimento, 10% apresentaram um médio padrão e, apenas 3% um bom padrão de qualidade para o atendimento da população. Entre os requisitos analisados estavam: acessos, estacionamento para veículos, instalações, serviços, salas de embarque, área de atracação das embarcações e paradas de ônibus e taxis.

Considerando os dados apresentados pelo jornal, o estudo feito pela ANTAQ/UFGA incluiu o levantamento do perfil dos passageiros das embarcações, em um período de dois anos (2011 e 2012). Os resultados apontam que 63% do total de 5.952 pessoas entrevistadas têm idades entre 18 e 40 anos, 17,8% têm de 41 a 50 anos, 10,8% têm entre 51 e 60 anos e 8,3 a partir de 61 anos de idade. Há equiparação entre o número de homens e mulheres presentes nas embarcações: 50,9% e 49,1% respectivamente. Quanto à escolaridade: 4,9% são analfabetos; 28,6% possuem apenas o 1º grau incompleto; 20,9% possuem o 1º

grau completo ou o segundo incompleto; 12,8% possuem 3º grau completo ou incompleto; 2,1% pós-graduação. Grande parte (73,8%) tem renda de até três salários mínimos.

Algo importante de ser ressaltado é que o estudo não mencionou o percentual de crianças que viajam nas embarcações, visto que, como veremos mais adiante, a análise dos jornais revelou a presença significativa de crianças nas embarcações, o que pôde ser identificado através da quantidade de vítimas menores de 12 anos de idade em desastres de barco na Amazônia, a maioria delas bem pequenas com até cinco anos de idade.

Ainda tratando da caracterização populacional Pires Jr. e Assis (2011), com base no censo⁷ do ano 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referem que a população total da Região Norte do Brasil é de 12.900.704 habitantes, correspondendo a 7,6% da população total do país e resultando, em uma densidade demográfica em torno de 3,3 hab./km². Uma parte da população é rarefeita, espalhando-se pelos eixos dos rios, em cujas margens formam-se inúmeras pequenas localidades.

No entanto, Pires Jr. e Assis (2011) mencionam que na Região Norte existem cerca de 30 cidades com mais de 50.000 habitantes, 12 com mais de 100.000 e duas cidades com mais de um milhão de habitantes, que são Belém (Capital do Estado do Pará) e Manaus (Capital do Estado do Amazonas).

⁷ “O censo demográfico é a principal fonte de dados sobre a população que habita cada localidade, consistindo no mais importante instrumento de consulta para criação de estratégias e tomada de decisões sobre investimentos em áreas como Educação, Saúde, Cultura e Infraestrutura. A realização do censo em quase todos os países do mundo acontece de 10 em 10 anos. No Brasil, o primeiro censo demográfico foi realizado em 1872. Em 2010 foi realizado o XII Censo Demográfico pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), entidade responsável pela elaboração do censo demográfico brasileiro desde 1940” (<http://www.significados.com.br/censo/>).

Juntamente com a cidade de Santarém, no Pará, Belém e Manaus formam os principais pólos da região, apesar de a renda per capita local corresponder a pouco mais da metade da média nacional.

Manaus é o principal pólo da Amazônia Ocidental, tem uma população de 1,4 milhões de habitantes, e possui o principal distrito industrial da região. Belém tem 1,3 milhões de habitantes e é o principal pólo da Amazônia Oriental, estando localizada na foz do Rio Amazonas e consistindo em uma espécie de porta de entrada para a Amazônia. O transporte na região e com o resto do país é fortemente baseado no modal hidroviário (PIRES JR. E ASSIS, 2011).

Em toda a região, existem apenas dois trechos ferroviários. Um deles consiste em uma pequena ligação entre a Serra do Navio e o Porto de Santana com 184 km de extensão, construída para permitir o escoamento do manganês (praticamente desativada quando do esgotamento das reservas de manganês). O outro é a ferrovia de Carajás, utilizada no escoamento do minério de ferro, do sul do Pará para o Porto de Itaqui, localizado no Estado do Maranhão (PIRES JR. E ASSIS, 2011).

Há também um número muito pequeno de rodovias: a estrada Belém-Brasília, ligando a cidade de Belém à capital do país, e a rodovia Cuiabá-Porto Velho, são as principais vias de comunicação da Amazônia com o resto do país por via terrestre, sendo que a grande maioria das cidades sequer possui acesso por rodovias (PIRES JR. E ASSIS, 2011).

Para a movimentação de passageiros existe a alternativa aérea para algumas localidades, porém o preço do transporte aéreo é incompatível com o padrão de renda da grande maioria da população, de forma que, para essas

populações, o transporte fluvial é a única alternativa possível (PIRES JR. E ASSIS, 2011).

Além do mais, uma parcela significativa dessa população precisa viajar em embarcações com preços mais acessíveis, o que muitas vezes significa se submeter a viajar em condições precárias, que incluem superlotação e excesso de carga, visto que, conforme referem Pires Jr. e Assis (2011), o transporte de passageiros é principalmente realizado em embarcações mistas, que respondem por todo o transporte de carga nos centros menores, e também por parcela significativa da carga geral nos grandes centros.

De acordo com Pires Jr e Assis (2011) a situação atual do transporte de passageiros na Amazônia, é bastante crítica, inclusive em termos de segurança dos passageiros. Para estes autores: “o principal, e mais grave, indicador de deficiência na qualidade do serviço é o baixo padrão de segurança da navegação” (p. 61). Este contexto tem resultado em inúmeras situações desastres de navegação e em um cotidiano de medo para a população amazônica que necessita utilizar este meio de transporte.

3.1. Desastres de Barco na Amazônia: Uma Questão Antiga

Acidentes e muitas mortes marcam a história da navegação na região (JORNAL A, 23/12/2009, p. 2, POLÍCIA).

Considerando que é frequente que os jornais façam uma retrospectiva de desastres antigos ao noticiarem novas tragédias de barco, parece importante que relembremos alguns desastres marcantes, anteriores ao tempo analisado nesta pesquisa. Portanto, sendo este um ponto importante quando se deseja abordar

cenário dos desastres de barco na Amazônia, fornecendo uma noção da questão, mencionaremos brevemente alguns desses desastres.

Um dos maiores desastres fluviais do país ocorreu no rio Cajari, Estado do Amapá. Foi o naufrágio do navio “Novo Amapá”, em janeiro de 1981. Este desastre vitimou um número incalculável de pessoas entre as que estavam no barco, os seus familiares e a comunidade local.

Imagem 1 - Registro fotográfico da saída da embarcação.



Fonte: (CAPIBERIBE, 1981).

Chama a atenção que este navio transportasse 696 pessoas quando sua capacidade permitia apenas 150. Nele morreram cerca de 300 pessoas como registrou Capiberibe (1981) no livro-reportagem “Morte nas Águas: a tragédia do Cajari”, publicado em novembro de 1981, mesmo ano da tragédia. A seguir são apresentadas algumas imagens do momento do enterro das vítimas do naufrágio do “Novo Amapá”, retiradas do mesmo livro.

Imagem 2 – Foi necessário usar empilhadeira para o transporte de tantos caixões, assim como abertura de vala comum para enterrá-los.



Fonte: (CAPIBERIBE, 1981).

Apenas oito meses após o naufrágio do “Novo Amazonas”, naufragou o “Sobral Santos II”, na madrugada do dia 19 de setembro de 1981, frente ao porto de Óbidos, no Pará, provocando a morte de, aproximadamente, 300 pessoas. A embarcação deixara o porto de Santarém com destino à Manaus levando cerca de 530 passageiros a bordo e 400 toneladas de carga. Pessoas que estava na embarcação afirmaram que “o peso era tanto que havia água, ‘no meio das canelas’, no banheiro e na casa de máquinas” (CAPIBERIBE, 1981, p. 61).

O naufrágio ocorreu dez minutos após a atracação no porto de Óbidos, de forma que várias pessoas que aguardavam no porto a chegada do barco assistiram ao afundamento da embarcação e a agonia dos passageiros, quando estes emergiram tentando se salvar. Um comerciante que, segundo Dantas (2011, p.__), estava no porto no momento do naufrágio, relatou:

Quando ele sumiu houve um silêncio. Aquelas pessoas morreram sem poder pedir socorro, sem poder gritar... Só depois de uns dez minutos as vítimas começaram a emergir e gritar por socorro no meio do rio, muitas delas sobreviveram ao naufrágio, mas não resistiram a correnteza e foram arrastadas, morrendo da mesma forma.

Sete anos depois ocorreu outro naufrágio com muitas mortes. Foi o da embarcação “Correio do Arari”, que naufragou na ilha de Marajó, no Pará, em 15 de julho de 1988. A embarcação transportava mais de 200 pessoas e afundou ao se chocar com um navio (situação conhecida como abalroamento), matando 57 pessoas. Segundo o jornal A, de 27 de novembro de 2007, a região onde ocorreu o abalroamento é conhecida como “cemitério dos navios”.

Matéria publicada no jornal B em 15 de julho de 2011 refere que mesmo passados vinte e três anos do naufrágio, habitantes do município de Cachoeira do Arari ainda sofrem com a lembrança da tragédia. Uma das famílias perdeu 25

pessoas no mesmo naufrágio. O trecho transcrito abaixo faz referência ao sofrimento causado pela lembrança da tragédia:

Depois de 23 anos, ainda a dor

Mesmo passados 23 anos, os cerca de 20 mil habitantes de Cachoeira do Arari, na Ilha do Marajó, não esquecem da tragédia marítima que matou 57 passageiros e tripulantes do barco a motor “Correio do Arari”.
(JORNAL B, 15/ 07/ 2011, p. A 10, PARÁ).

Apesar do motivo: abalroamento; as investigações revelaram outros fatores que levaram ao desastre com a embarcação “Correio do Arari”. Como revela o jornal B, de 15 de julho de 2011, a embarcação navegava com número de passageiros acima de sua capacidade, que era de 60. Além do mais, segundo o jornal, o inquérito marítimo, que tramitou por anos na justiça comum em Barcarena e no tribunal marítimo do Rio de Janeiro, apontou que além do excesso de passageiros, a embarcação navegava fora do canal exigido pelas cartas de navegação, estava com as luzes apagadas e viajava em alta velocidade.

Em junho de 1972, um naufrágio de grandes proporções já havia ocorrido. Foi o do navio “Presidente Vargas”, que afundou no trapiche do município de Soure, na Ilha do Marajó. O jornal A publicou duas matérias sobre esse naufrágio que, apesar de não ter resultado em vítimas fatais, transportava 550 passageiros no dia do seu afundamento. Considerado o “Titanic da Amazônia” por sua estrutura suntuosa em aço e de quatro andares, fazia parte de uma frota estatal de embarcações a serviço da população e com custo acessível (JORNAL A, 6/ 10/ 2007; JORNAL A, 04/ 06/ 2012).

A tabela abaixo, encontrada na obra “Embarcações, Homens e Rios na Amazônia”, publicada em 1992, pela Universidade Federal do Pará, apresenta um panorama das ocorrências envolvendo embarcações nos anos oitenta. Apresenta um número de 347 inquéritos sobre fatos da navegação nos territórios do Pará e

Amapá, de 1981 a 1989. A tabela também mostra o número total de mortos e desaparecidos contabilizados neste período: 555 e 133, respectivamente.

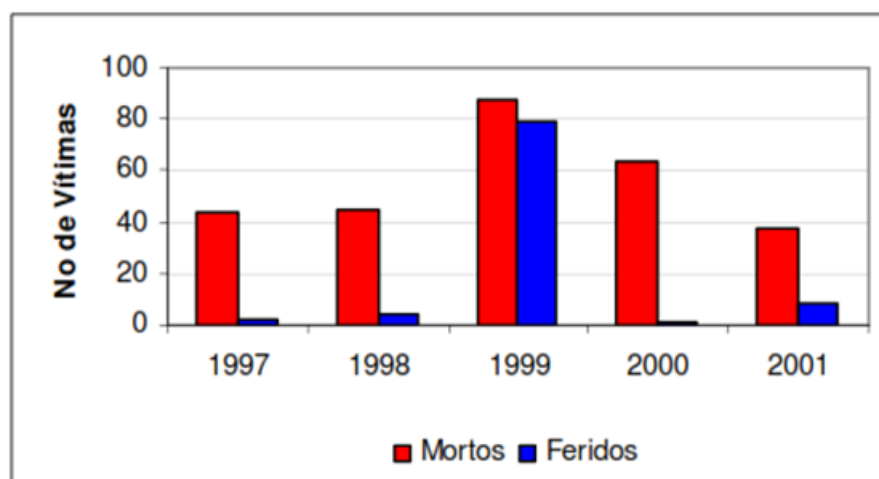
Tabela 5 – Dados de Inquéritos Sobre Fatos da Navegação Entre 1981 e 1989.

ANO	NÚMERO DE INQÉRITOS	MORTOS	DESAPARECIDOS	FERIDOS
1981	33	336	88	02
1982	35	08	06	01
1983	35	02	03	03
1984	45	47	32	01
1985	31	15	0	13
1986	48	38	0	08
1987	41	22	02	—
1988	40	71	01	—
1989	39	14	01	—
TOTAIS	347	555	133	29

Fonte: XIMENES, Tereza (Org). Embarcações, Homens e Rios na Amazônia. Editora Universitária UFPA.

Já entre os anos de 1997 e 2001, o gráfico a seguir (Gráfico 1) apresenta o número de mortos por desastres de barco na Amazônia, por ano.

Gráfico 1 – Demonstrativo do número de mortos e feridos em registros do 4º Distrito Naval de 1997 a 2001.



Fonte: (PIRES JR. E ASSIS, 2001, p. 61).

No gráfico encontramos os números de mortos e feridos em ocorrências registradas no 4º distrito Naval, cuja jurisdição compreende a Amazônia Oriental, abrangendo Pará e Amapá. No mesmo gráfico, o número de feridos ganha ênfase no ano de 1999, atingindo um total de oitenta pessoas.

Outro dado importante que, apesar de não estar representado claramente no gráfico, pode ser lido em suas entrelinhas, é o número de sobreviventes, ou seja, uma quantidade significativa de pessoas que vivenciaram uma situação que colocou suas vidas em risco, sugerindo a possibilidade de um risco emocional, principalmente se considerarmos as famílias em luto pela perda trágica de seus entes queridos e as pessoas que presenciaram parentes e/ou amigos morrerem.

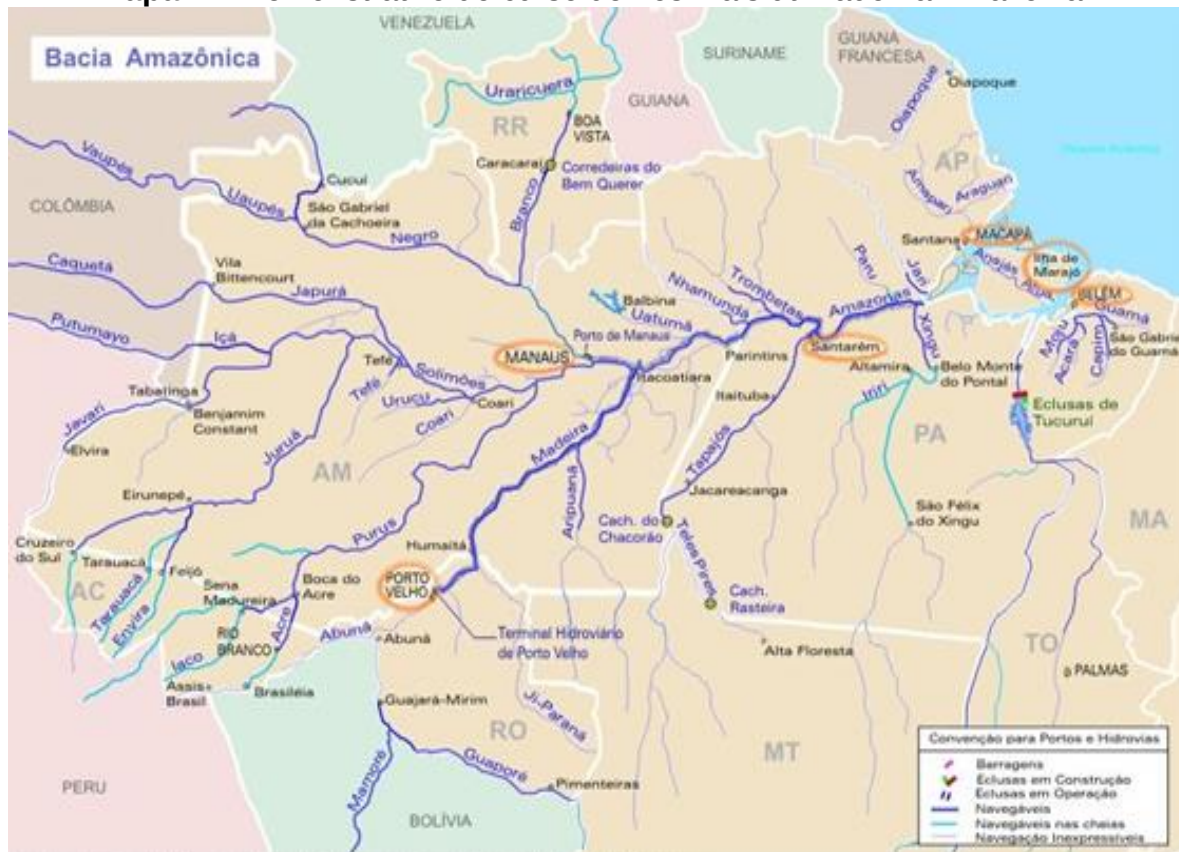
3.2. Do Amapá a Manaus: A Rota das Embarcações na Amazônia

A grande maioria dos barcos que navegam pelos rios da Amazônia transportando pessoas e/ou carga, frequentemente percorre o curso de rios entre os estados do Amapá e Amazonas, cortando o Estado do Pará. Uma rota muito utilizada neste caminho é a Belém-Manaus, também denominada Belém-Santarém-Manaus, ou ainda, Santarém-Manaus, dependendo do perímetro percorrido em cada viagem. Esse trajeto pode incluir pelo menos 14 municípios, que são: Belém, Breves, Gurupá, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos, Oriximiná e Juruti, no Pará, além de Parintins, Itacoatiara e Manaus, no Estado do Amazonas.

O mapa a seguir ilustra o curso central de águas percorrido pelas embarcações nas rotas mencionadas acima. Circulados a partir da margem direita

do mapa estão respectivamente: Belém (PA), Ilha do Marajó (PA), Macapá (AP), Santarém (PA), Manaus (AM) e Porto Velho (RO):

Mapa 1 – Demonstrativo do curso de rios mais utilizado na Amazônia.



Fonte: Site do Ministério dos Transportes (adaptado).

Algumas viagens se direcionam para a região das Ilhas, no Arquipélago do Marajó; para Macapá, capital do Amapá; ou ainda para Porto Velho, capital de Rondônia. No entanto, todos esses destinos ocorrem por um mesmo curso central de águas, o Rio Amazonas, que recebe nomes diferentes ao longo de seu caminho, sendo também chamado Solimões. Além do mais, correm a seu encontro as águas de outros rios como o Negro e o Tapajós.

O mapa seguinte mostra o rio Amazonas, o arquipélago do Marajó (ao centro) e as capitais Macapá (AP) e Belém (PA), trecho por onde trafegam muitas embarcações.

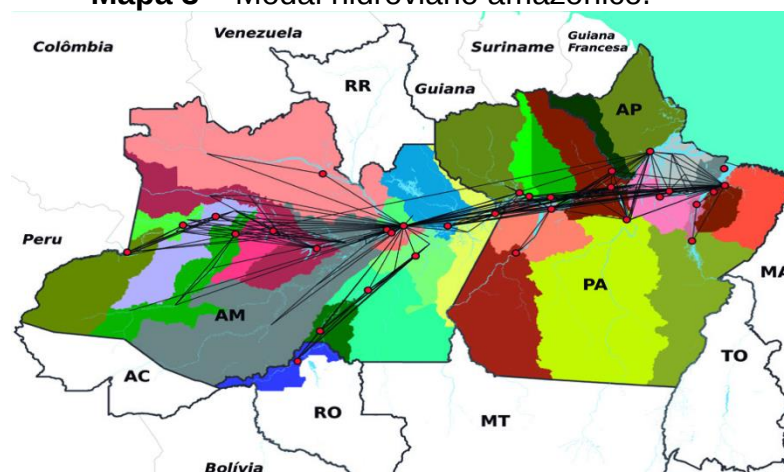
Mapa 2 – Municípios do Arquipélago do Marajó e proximidades.



Fonte: www.encantocaboclo.com.br/2011/07/mapa-da-ilha-do-marajo.html.

A recente pesquisa da ANTAQ em parceria com a UFPA: “Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica” (já citada anteriormente), identificou como principais zonas de tráfego aquaviário da região norte, os estados do Amazonas (AM), Pará (PA), Amapá (AP) e Rondônia (RO), sendo que a maior parte do movimento de embarcações encontra-se nos dois primeiros estados listados.

Mapa 3 – Modal hidroviário amazônico.



Fonte: Relatório Executivo da ANTAQ – “Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica” (2013).

O Ministério do Meio Ambiente - MMA (Brasil, 2006, p. 49), no documento intitulado Caderno Setorial de Recursos Hídricos (CSRH), define o tráfego na região como sendo formado por “uma frota interior de longo curso, transportando carga geral, combustíveis e, mais recentemente, grãos”, Além de “uma vasta frota de embarcações mistas que servem a uma intensa e pulverizada navegação regional”. Neste sentido, destaca-se a expressiva movimentação fluvial de passageiros que ocorre, segundo o CSRH, principalmente nas rotas Belém-Manaus e Belém-Macapá.

O mesmo documento (BRASIL, 2006, p. 50) trata das condições da viagem para as populações locais, de forma que:

Avalia-se que a movimentação fluvial anual de passageiros supere 350 mil pessoas, mais de 75% nas rotas Belém-Manaus e Belém-Macapá, com 120 horas e 24 horas de viagem respectivamente. Por se tratar de população de baixa renda e com importantes problemas sociais, muitas vezes estas viagens são realizadas em condições precárias de segurança e conforto.

Essas rotas se mostraram significativas em termos de navegação na região norte do Brasil (BRASIL, 2013), sendo também onde ocorre grande número de desastres de barco, de forma que uma investigação dos desastres neste curso de rios fornece uma noção bastante clara do impacto individual e social dos desastres de barco na Amazônia, principalmente os desastres envolvendo barcos utilizados no transporte de passageiros, corroborando os achados desta pesquisa que apontaram as rotas e/ou os locais de significativa ocorrência dos desastres de barco na região norte.

Desse modo, foi possível definir exatamente o local de 39 dos 130 desastres referidos nos textos dos jornais pesquisados, que são apresentados na tabela a seguir (Tabela 6).

Tabela 6 – Identificação de 39 rotas de desastres na Amazônia entre os anos de 2002 e 2013.

“Dom Luíz XV”, em 2002 Rota: Manaus-Santarém-Belém; Naufrágio próximo Barcarena.	“Cidade de Óbidos”, 2002 Naufrágio no Amapá.	“Meruí”, em 2003 Rota: Arapari (Barcarena) – Belém (PA).
“Orlandina”, em 2003 Rota: Manicoré (AM) – Porto Velho (RO); Naufragou Rio Madeira.	Voadeira, 2003 Rota: Belém–Cametá (PA); Falha mecânica próximo Barcarena.	“Tabatinga do Arari”, 2004 Rota: Belém (PA) – Cachoeira do Arari (Marajó/ PA).
Balsa à deriva, em 2004 Rota: travessia entre Bujaru e Inhangapi (PA).	Dois Barcos, em 2005 Rota: faziam a travessia de Marudá Até Algodual (PA).	“Luz Divina”, em 2005 Local: Naufrágio próximo Chaves (Marajó/ PA).
Explosão de Barco, 2005 Local: Portel (Marajó/ PA).	“Almirante Sergiomar”, em 2005. Rota: Parintins- Manaus (AM).	“Rei Salomão de Anajás” 2006. Rota: Anajás (Marajó/ PA) – Belém (PA).
“Poseidon da Ilha”, em 2006 Rota: Belém-Acará (PA); Naufrágio: Baía de Guajará.	“Ajuda de Deus”, 2007 Rota: Belém-Ilha de Marajó Naufrágio frente Cotijuba (PA).	Lancha, em 2007 Naufrágio Frente praia do Maracanã, travessia para Igarapé-açu (Santarém/ PA).
Rabeta, em 2007 Travessia do lago Mapiri para praia do Juá (Santarém/ PA).	“Jubileu I”, em 2007 Naufrágio: Rio Tocantins (PA).	“Almirante Monteiro”, 2008 Rota: Belém-Manaus (AM); Naufrágio: Itacoatiara (AM).
“Comandante Sales”, em 2008 Comunidade Lago Pesqueiro para Manacapurú (AM).	“Dona Zilda”, em 2009 Rota: Vila de Ururiá para Itacoatiara (AM).	“Almirante Barroso”, 2009 Rota: Laranjal do Jari (AP) – Santarém (PA).
“Amazon Green”, 2010 Rota: Roteiro turístico no rio Tapajós (Santarém/ PA).	“Comandante Lucas”, em 2010 Rota: Breves (Marajó/ PA) – Belém (PA). Naufrágio: px. Breves.	Barcaça “Mut’ngo”, 2010 Rota: Canto Magalhães (TO); Naufragou: Rio Araguaia, Município de Conceição do Araguáia, (sul do Pará).
“Diamante Negro”, em 2011 Rota: Chaves (Marajó/ PA) – Macapá (AP).	“Fé em Deus”, em 2011 Rota: Muaná (Marajó/ PA) – Belém (PA). Desapareceu próximo Barcarena.	Barco de Pesca, em 2012 Naufrágio: próximo Ilha de Cotijuba (Belém/ PA).
“Ariau Açú”, em 2012 Naufrágio no Rio Negro, a 30 minutos de Manaus (AM).	“Nova Aliança”, em 2012 Rota: Parintins (AM) – Manaus (AM).	“Leão do Norte”, em 2013 Rota: Chaves (Marajó/ PA) – Belém (PA). Naufrágio no Rio Arari (Ilha de Marajó/ PA).

“Esperança do Acará”, 2013 Rota: Belém (PA) – Vila de Genipapo, em Santa Cruz do Arará (Marajó/ PA). Naufrágio: Rio Arará (Marajó).	Choque Lancha e Barco, 2013 Rota: Ilha do Combu (Px. Belém) – Belém (PA).	Colisão Duas Lanchas, 2013 Local: Belém (PA), frente Companhia Docas do Pará.
Canoa Vira, em 2013 Local: Travessia do Lago do Maicá (Santarém/ PA).	“Capitão Reis I” Macapá (AP).	Naufrágio de Bajara, 2013 Local: Lago do Maicá (Santarém/ PA).
Desastre Embarcação, 2013 Local: Praia de Aramanai, em Belterra (PA).	Casal à Deriva, 2013 Rota: Alter do Chão (Santarém/ PA) - Santarém (PA). Local: Rio Tapajós.	Desastres de barco, 2007 Mais 10 barcos devem ser considerados (Jornal A, 05/ 03/ 2008). Local: Ragião das Ilhas (Marajó/ PA).

Fonte: Elaboração da Autora.

No entanto, foi verificado que os outros 81 desastres contabilizados ocorreram no mesmo curso de águas e que, embora não tenha sido possível identificar o local de todos os desastres, a tabela consiste em uma amostra representativa das rotas dos barcos na Amazônia.

3.3. Hipóteses Acerca das Causas Indicadas nas Reportagens

Embora não seja possível conhecer as causas dos desastres através dos jornais, visto que em todos os casos existe um processo de investigação, foi possível identificar nos jornais hipóteses acerca dos fatores que podem ter contribuído para a ocorrência dos mesmos, de modo que, um fator que se mostrou muito significativo foi a superlotação e o excesso de carga nos barcos, sendo também levantado outras possíveis variáveis, tais como, imprudência e imperícia da tripulação de algumas embarcações, além da falta de condições de navegação do próprio barco, incluindo a insuficiência ou falta de qualidade quanto aos equipamentos de segurança como coletes salva-vidas.

Entre os fatores que podem contribuir para os desastres também foi possível identificar as condições da natureza local como as fortes chuvas e ventos, a forte correnteza e a existência de toras de madeira e bancos de areia nos rios (com os quais pode ocorrer colisão), além de outros como a ocorrência de choque entre embarcações (abalroamento) e problemas mecânicos que, no entanto, podem apontar para os fatores descritos no parágrafo anterior e que podem estar ligados a manobras perigosas, ultrapassagens arriscadas, navegação fora do canal permitido, falta de comunicação via rádio, ausência de sinalização luminosa adequada nas embarcações, falta de habilidade e/ou habilitação no comando das mesmas, bem como, deficiência na fiscalização do transporte aquaviário, fatores que podem ser observados nos trechos a seguir:

Superlotação faz barco naufragar na baía de Guajará

Foi uma tragédia anunciada. Alguns passageiros chegaram a descer antes, com medo. Ontem havia sete mortos e 267 sobreviventes.

(...) Mais um naufrágio na baía do Marajó, em frente ao município de Barcarena, ocorrido anteontem à noite, foi registrado, nos mesmos moldes dos anteriores, acontecidos nos rios do Pará. Índícios de superlotação de passageiros, números de coletes salva-vidas insuficientes, péssimas condições da embarcação, tripulação inexperiente e o mais grave de tudo: falta de fiscalização da Capitania dos Portos nas embarcações que navegam diariamente pelos rios da Amazônia. Esse conjunto de falhas resultou até ontem no final da tarde, em sete mortos, 267 sobreviventes, e a suposição de aproximadamente 100 desaparecidos.

(JORNAL A, 19/ 12/ 2002, p. 9, ATUALIDADES).

“AJUDA DE DEUS” NAUFRAGA NAS ÁGUAS DO MARAJÓ”

O excesso de lotação, a inexperiência do piloto e a forte maresia podem ter sido as causas do naufrágio ocorrido na manhã de ontem, em frente à ilha de Cotijuba.

(JORNAL B, 27/ 11/ 2007, P. 4 – 5)

Almirante Barroso é retirado do rio

Controle de passageiros nos portos seria falho.

(...) A dificuldade no controle estaria na falta de postos da Capitania dos portos em todos os pontos de embarque e desembarque de passageiros ao longo do rio, no trajeto entre os municípios do baixo Amazonas. Segundo denúncia de moradores da área, o controle e a fiscalização aconteceriam apenas em

Santarém. Municípios como Monte Alegre, Prainha, Almeirim, Gurupá e Breves, onde sempre há fluxo de passageiros, o embarque é feito com a compra direta de passagens, sem controle de lista de passageiros, nem fiscalização sobre superlotação.

(JORNAL B, 27/ 12/ 2009, p. A13, PARÁ).

A manchete transcrita a seguir explicita a grave situação, indicando inclusive a previsibilidade do naufrágio, devido à superlotação do barco desde o porto de saída. Este desastre resultou em 14 vítimas fatais, sendo que a manchete se refere às primeiras vítimas encontradas:

Sete mortos em naufrágio previsível

Entre as vítimas, 3 crianças. Há 6 desaparecidos.

Embarcação saiu de Monte Dourado superlotada. Às 21h30 de segunda-feira, virou após bater em um banco de areia entre Prainha e Monte Alegre. No escuro e em pânico, 96 passageiros ainda conseguiram se salvar (...).

(FONTE: JORNAL A, 23/ 12/ 2009, Capa)

A questão dos desastres com embarcações na Amazônia deve ser considerada não apenas como ocorrências isoladas de barcos que naufragam, cada um com um motivo totalmente dissociado dos outros, mas sim como um contexto desastroso que se relaciona com questões sociais, de atenção do poder público e também culturais, envolvendo uma “cultura do risco” como apontou os jornais A e B, trecho transcrito a seguir.

De acordo com a Marinha, as principais causas desses acidentes são a falta de habilitação da tripulação, inobservância às condições do tempo e a “cultura do risco”.

(FONTE: JORNAL B, 23/ 12/ 2009 p. A10 PARÁ).

As maiores imprudências verificadas pela Capitania são a falta de salva-vidas, excesso de passageiros, falta de documentos e tripulação sem habilitação. Uma das formas de penalidade é a apreensão do barco. Por ano são recolhidas 100 unidades sem licença. “Além da inobservância com itens de segurança, atribui-se a isso a cultura do risco, em que a pessoa acha que aquilo nunca vai acontecer com ela ou com sua família”.

(FONTE: JORNAL A, 28/ 04/ 2013, p. 14, ATUALIDADES).

No que diz respeito ao aspecto cultural, um pesquisador do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM), ressaltou (em

entrevista) o modo de construção de muitas embarcações na Amazônia, pois, enquanto em outras partes do mundo a fabricação de embarcações inclui um projeto, na Amazônia os barcos são feitos sem planejamento e de modo artesanal na beira do rio (PORTAL ORM, 2010).

Neste ponto é importante referir que há basicamente dois tipos de embarcações para o transporte de passageiros, segundo o que foi possível identificar na análise. Algumas embarcações poderiam ser definidas como mais comerciais, pertencentes a empresas de navegação e, embarcações pertencentes a moradores locais, utilizadas para uso próprio (como o transporte da família e a pesca), fretadas para transporte de carga, utilizadas no transporte de passageiros ou, em muitos casos, o transporte de cargas e pessoas, conhecidas como embarcações mistas.

Ximenes (1992, p. 70), ao tratar das características da população ribeirinha, refere que:

Uma outra característica do ribeirinho é ser ele ao mesmo tempo passageiro e produtor. No *barco-caboclo* não há divisão rígida de espaço para carga e para passageiro, podem-se encontrar passageiros sentados sobre suas mercadorias: paneiros de farinha, de açaí, feixes de macaxeiras, de mandioca, etc. Há tentativas de modificar essa maneira de ocupar os barcos, devido à ocorrência de acidentes fluviais (...). Uma das causas apontadas para esses acidentes é a sobrecarga nas embarcações (XIMENES, 1992, p. 70).

Segundo dados da ANTAQ (Brasil, 2013, p. 97 - 98), a utilização de embarcações mistas, utilizadas para transporte de passageiros e cargas, vem crescendo nos polos e cidades da Amazônia, sendo as que melhor têm se adaptado às condições de operacionalidade dos afluentes e sub afluentes do Rio Amazonas, sendo, portanto, essas embarcações que “proporcionam a mobilidade dos habitantes da Amazônia e a existência dos comércios regionais entre as

idades, possuindo um cunho social importante. Trata-se da “movimentação intensa de pessoas e o comércio muito diversificado e com pouco controle, sobre o qual os dados ainda se mostravam escassos ou desconhecidos.

A seguir, a imagem de uma embarcação com muitas redes dispostas em pequenos espaços:

Imagem 3 – “Amontoados em redes, em espaço exíguo, passageiros de barco na Amazônia enfrentam viagens cansativas”.



Fonte: Jornal A, 18/ 08/ 2013, p. 10, Atualidades.

Neste contexto, a maior dificuldade para a movimentação de passageiros é a necessidade de um transporte regular, rápido e que atenda a padrões de serviço adequados (Brasil, 2013), visto que:

A maioria das linhas da Amazônia ainda são servidas por embarcações de tecnologias ultrapassadas e em muitos casos construídas em madeira ou em aço com idades superiores a dezenas de anos; no entanto, observa-se regularmente, que após reformas e adequações, as mesmas geralmente obtêm nova idade (p. 99).

Sobre isso, o relatório da ANTAQ (Brasil, 2013, p. 90 - 92), que analisou 446 embarcações descreveu suas características, sendo que, do total de 446

embarcações: 173 operam no Estado do Pará, 198 no Amazonas, 64 no Amapá e 11 em Rondônia. Dentre as características encontradas, o relatório descreve as embarcações regionais como sendo construídas em sua maioria com cascos em madeira e com mais de 10 anos de uso.

Destaca-se ainda, segundo o referido relatório, que das 344 embarcações que tiveram o tempo de uso informado, os responsáveis por 102 dessas embarcações não souberam informar o ano de construção: “O percentual de embarcações com mais de 20 anos de uso chega a 16,6% da frota. Além disso, 21,2% têm entre 11 e 20 anos, outras 29,9% têm entre 05 e 10 anos e 32,3 tem entre 1 e 4 anos de uso”. (BRASIL, 2013, p. 90 - 92). Quanto ao material do casco das embarcações, o relatório descreve que “a maior parte (63,5%) das embarcações, que corresponde a 283 do total de 446, é de madeira”, sendo 22,0% (98) feitas em aço naval, 10,1% (45) em alumínio e 4,5% (20) em fibra, ressaltando que “75,9% das embarcações com casco de madeira circulam a mais de 11 anos nas vias navegáveis da Amazônia” (BRASIL, 2013, p. 90 - 92).

Ajustes na estrutura das embarcações, como o aumento na altura para a obtenção de maior capacidade, tendem a causar problemas de estabilidade (BRASIL, 2013), configurando um risco iminente para a ocorrência de desastres com embarcações.

A seguir, o jornal A (22/ 02/ 2008, p.1, Polícia), descreve a embarcação “Almirante monteiro”, que naufragou em 2008, como um modelo regional típico:

O barco segue o modelo típico das embarcações regionais: tinha 28,5 metros de comprimento, toda em madeira, e dois andares. Os passageiros optam por dormir em camarotes ou redes instaladas no pátio do barco.

Em relação ao comprimento das embarcações:

29,4%, que corresponde a 131 do total de 446, tem um comprimento superior a 30 metros. Entre 20 e 29 metros de comprimento estão 49,8% das embarcações e 20,2% têm o comprimento entre 10 e 19 metros. Em relação à boca (largura) 43,3% das embarcações tem boca acima de 06 metros (BRASIL, 2013, p. 93).

Sobre a falta de regularização das embarcações, dados do jornal A (28/ 04/ 2013) referiam a existência de 3 embarcações irregulares para cada um dos 18 mil registros feitos pela Capitania dos Portos, totalizando 54 mil barcos irregulares. Se considerarmos apenas a região do Marajó, o jornal A (de 20/ 04/ 2013) referia que, existem apenas três linhas de transporte regularizadas pela Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON) para todos os seus 16 municípios. O fragmento a seguir é um título de reportagem sobre a embarcação “Comandante Sales”, que naufragou em maio de 2008 e somou 48 mortos ao final das buscas.

NAUFRÁGIO CRIMINOSO

ACIDENTE COM EMBARCAÇÃO IRREGULAR MATA PELO MENOS 15 NO ESTADO DO AMAZONAS.

(FONTE: JORNAL C, 05/ 05/ 2008, p. 41, POLÍCIA).

As reportagens também destacam o que dizem os responsáveis pelas embarcações. Em um dos casos, o dono de uma embarcação que naufragou em conceição do Araguaia, durante o Círio Fluvial da padroeira do município, alegou não ter autorizado a pessoa que comandava a embarcação (sem habilitação) no momento do naufrágio. Segundo a declaração, descrita no jornal A (08/ 12/ 2010, p. 06, Polícia), os donos não deram autorização para que uma pessoa sem habilitação conduzisse a embarcação, pois: “uma vez que estava superlotada e teria que ser conduzida por alguém habilitado para navegação”.

Também é referido em outra matéria que o um condutor de uma balsa , após o choque com outra embarcação, alegou não ter percebido “a gravidade do acidente” (Jornal A, 23/ 02/ 2008, p. 08, Atualidades). Sobre as responsabilidades:

O delegado... disse que os condutores dos barcos defenderam seus interesses nos depoimentos e que vai aguardar o laudo pericial da Marinha para indicar os responsáveis por suspeita de homicídio culposo (sem intenção). “Os depoimentos são antagônicos, mas a balsa bateu no barco em um impacto muito violento. A manobra errada de um ou de outro (condutor)” será apontada pela marinha”.
(FONTE: JORNAL A, 23/ 02/ 2008, p. 08, ATUALIDADES).

Em outro caso, disputas entre os condutores são destacadas, provocando um desastre com vítima fatal, em setembro de 2013:

Segundo testemunhas, o barco de madeira vinha da Ilha do Combú e se aproximava do porto na praça, por volta das 19 horas. Nessa hora, os pilotos de duas lanchas de pequeno porte faziam uma disputa no rio. Uma delas passou por cima do barco, fazendo com que as pessoas do barco fossem jogadas para o rio. (JORNAL A, 23/ 09/ 2013, p. 3, POLÍCIA).

A seguir, um título de notícia e uma manchete de outra reportagem sobre um desastre ocorrido em 2002 chamam atenção a respeito do uso de álcool pela tripulação das embarcações:

Tripulantes estavam embriagados, dizem passageiros.

Negligência: Sobreviventes garantem que a tripulação ignorou a advertência de barqueiros da região sobre os perigos da baía. (JORNAL A, 19/ 12/ 2002, p. 12, ATUALIDADES).

BEBEDEIRA PROVOCOU DESASTRE NA BAÍA.

(JORNAL A, 19/ 12/ 2002, MANCHETE, CAPA).

Kastenbaum & Aisenberg (1932, p. 317) referem às pesquisas de Cohen, Dearneley e Hansel sobre o estado alterado de consciência de automobilistas, devido ao uso de álcool, cujos resultados apontaram para quatro observações importantes, listadas a seguir:

- Automobilistas consumidores de álcool dispunham-se a correr mais riscos que automobilistas não alcoolizados.
- “À medida que a dose de álcool aumentava, os condutores de veículos dispunham-se a passar por desfiladeiros cada vez mais estreitos” pois o álcool “afetava adversamente seu juízo crítico”.
- O desempenho e o juízo crítico dos motoristas “deterioravam-se progressivamente à medida que consumiam mais álcool”.
- “O álcool intensificava a tendência de qualquer motorista a superestimar sua habilidade em relação ao seu desempenho”.

O conteúdo das referidas matérias também referem às respostas dos condutores das embarcações em casos de desastres, sendo que alguns pareciam não acreditar no ocorrido, apresentavam-se perplexos e até assumiam a responsabilidade pelo desastre, enquanto que outros buscavam justificar o ocorrido. Em pelo menos duas das publicações (texto e imagens), alguns condutores de embarcações apresentaram-se surpresos diante do naufrágio, como pode ser observado no fragmento abaixo, retirado de um dos jornais:

DONO NÃO SABE EXPLICAR O MOTIVO DO NAUFRÁGIO:
“VIROU RÁPIDO”.

(FONTE: JORNAL C, 20/ 04/ 2013, p. 41, POLÍCIA).

No caso de algumas embarcações menores é identificado que os proprietários eram seus próprios comandantes, sendo que, os familiares dos comandantes viajavam nas embarcações no momento do desastre, estando alguns deles entre as vítimas fatais. Também nos desastres com vítimas fatais, os comandantes das embarcações podem ser indiciados ou por homicídio culposos

ou com dolo eventual. Em todos os casos, os jornais faziam referência à abertura das investigações.

Comandante do barco, que perdeu no acidente a mulher grávida, admite que fez uma manobra perigosa de ultrapassagem antes de bater na balsa.

(FONTE: JORNAL A, 3/ 10/ 2005, p. 5, POLÍCIA).

Kastenbaum & Aisenberg (1932, p. 306 - 307), trataram da problemática do acidente e consideraram que a denominação de eventos como sendo “acidente”, “homicídio” ou mesmo “suicídio”, muitas vezes encontra-se baseada mais em convenções arbitrárias do que em dados firmes, de forma que, quem vive e quem morre é, com frequência, determinado por amplas decisões sociais, ou por atributos pessoais idiossincrásicos.

Kastenbaum & Aisenberg (1932) descreveram dois tipos de fatores relevantes em acidentes, definindo dois tipos de variáveis: extrínsecas e intrínsecas, estando incluídos entre as primeiras, por exemplo, o nível de iluminação em determinada área, manutenção em escadas e saídas de incêndio, além de risco de choques elétricos, defeitos estruturais em edifícios, propriedades físicas de materiais aeronáuticos, etc.; Entre as segundas variáveis estariam o estado emocional dos indivíduos, suas atitudes para consigo mesmos e para com os outros, além de seu sistema de valores.

Kastenbaum & Aisenberg (1932, p. 322 - 323) também ressaltaram que, ao utilizar a denominação fatores extrínsecos, se referiam ao que se encontra fora do organismo humano, mas que, no entanto, representa a expressão exterior de sistemas de valores, atitudes e sentimentos de indivíduos ou de grupos de indivíduos. Neste sentido, os denominados acidentes, muitas vezes atribuídos a fatores externos podem ser ocasionados ou ter a contribuição de:

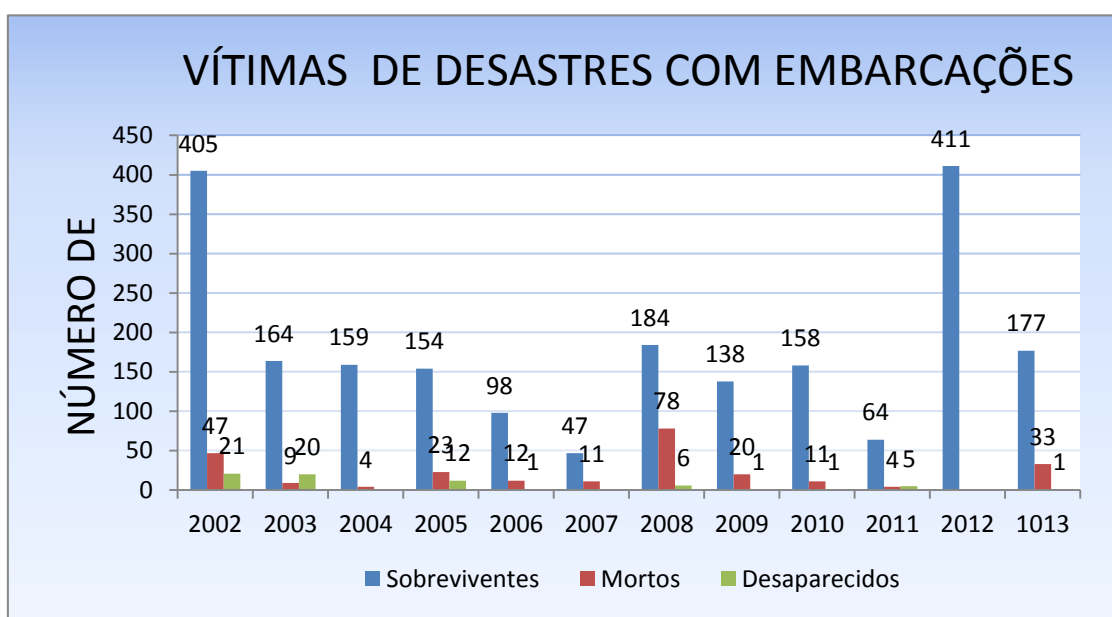
- **Falta de manutenção** em estruturas passíveis de causar acidentes;
- **Pobreza ou precariedade de planejamento** e ausência de previsão;
- **Cultivo de perigos**, inexistência de precauções diante dos riscos de elementos perigosos, a exemplo do fogo, diante do risco de incêndio.

Faz-se importante descrever “duas atitudes básicas que tendem a aumentar as mortes acidentais”. A primeira é a noção de que a morte acidental seja um caso de predestinação, pois, isso implica que não haveria a necessidade de preocupar-se com precauções especiais para evitá-la. A segunda seria a de que expor-se ao risco seria honroso em determinados casos, como em situações nas quais se busca dar demonstrações de masculinidade (KASTENBAUM & AISENBERG, 1932, p. 314).

4. SOBREVIVENDO AO DESASTRE: A DIFÍCIL TAREFA DE ACEITAR A MORTE DE PESSOAS SIGNIFICATIVAS E OUTRAS PERDAS.

A seguir, apresentamos no gráfico os números, por ano, do que foi possível identificar nos jornais sobre os números de sobreviventes, mortos e desaparecidos, em 54 desastres de barco. Vale ressaltar que o número total de desastres de barco referidos nos jornais pesquisados foi de 130 e que, 76 deles foram apenas citados nos jornais, sem distinção de número de vítimas.

Gráfico 2 - número de vítimas encontradas entre 2002 e 2013.



Fonte: Elaborado pela autora.

Devemos observar que, embora o número de mortos costume atrair maior atenção (devido a seu impacto imediato) nosso objetivo foi enfatizar os sobreviventes e familiares dos que morreram que, em muitos casos, também estiveram nos barcos que afundaram. Por este motivo o dado relativo aos sobreviventes, que não costuma receber maior atenção é a primeira barra do gráfico.

Apesar dos números no gráfico representarem os sobreviventes dos desastres em si, poderíamos considerar como sobrevivente todo aquele que sobreviveu à tragédia de perder um ou mais entes queridos em um desastre fluvial, mesmo sem ter estado no barco.

Faz-se importante salientar que os dados sobre número de vítimas considerados nesta pesquisa fazem referência apenas a 54 dos 130 desastres identificados entre os anos de 2002 e 2013, noticiados nos jornais consultados. Portanto, ao considerar os números no gráfico, deve-se considerar que ele representa uma parcela de um número maior de vítimas. Além do mais os jornais tenderam a noticiar casos de maior comoção, em que há mortos e feridos. Desse modo, **o número total de vítimas fatais apresentados no gráfico chegou a 252 e o número de sobreviventes somou 2.159.** Não foi possível saber se as **68 pessoas desaparecidas** foram encontradas.

Na imagem abaixo é retratado o desespero dos sobreviventes, em relação aos familiares que estavam na embarcação e dos quais não havia notícias (Imagem 4):

Imagem 4 – “Cenas de desespero entre os sobreviventes, preocupados com familiares que estavam na embarcação e dos quais não havia notícias”.



Fonte: Jornal A, 19/12/ 2002, p. 11. Sobre a embarcação “Dom Luíz XV”.

Destacamos que muitas vezes não é possível precisar o número de vítimas em desastres de barco, pois, o número de pessoas declarado na lista de passageiros não descreve o número real, seja por não haver checagem dos passageiros dentro da embarcação, seja porque mesmo que os barcos saiam do porto inicial com um número determinado de pessoas, é frequente que embarquem mais pessoas ao longo do caminho (Jornal A, 22/ 02/ 2008), sem contar os casos em que a lista desaparece no rio junto aos destroços do barco, ou é extraviada não sendo possível checar a quantidade de pessoas a bordo.

Isso torna os números apresentados no gráfico aproximações que, poderiam implicar em números maiores. A seguir, um fragmento da notícia sobre o naufrágio do barco “Almirante Monteiro”, em fevereiro de 2008, no qual morreram 16 pessoas.

Tragédia no Amazonas

Barco viajava de Alenquer para Manaus quando bateu em balsa no início da madrugada. Dez corpos já foram localizados.

Bombeiros calculam que 12 passageiros ainda estão desaparecidos.

“É um hábito comum dos barcos regionais sair da origem e ir pegando outros passageiros durante o trajeto, o que dificulta dizer exatamente quantas pessoas estavam a bordo e quantas estariam, desaparecidas”

(FONTE: JORNAL A, 22/ 02/ 2008, p. 1, POLÍCIA).

Abaixo, imagens que retratam o sofrimento dos que perderam parentes no naufrágio (Imagem 5):

Imagem 5 - “... sobreviventes do acidente perderam parentes no naufrágio”.



Fonte: Jornal C, 23/ 02/ 2008, p. 42, Polícia. Embarcação “Almirante Monteiro”.

Em algumas dessas matérias eram apresentados relatos dos sobreviventes descrevendo como tudo aconteceu e o que sentiram. Há relatos sobre os momentos de desespero na tentativa de salvar a própria vida, sobre a impossibilidade de salvar seus parentes e de terem visto pessoas morrerem.

Muitos desses desastres ocorreram durante a noite ou na madrugada, de forma que há vários relatos de pessoas que tiveram que nadar no escuro até alcançarem a margem do rio ou que ficaram à deriva na escuridão agarradas a objetos flutuantes ou destroços do barco, à espera de socorro. Também, devido vários dos desastres referidos nesta pesquisa terem ocorrido durante a noite, muitos dos passageiros foram surpreendidos durante o sono, sem tempo para se salvar.

O trecho abaixo apresenta relatos de passageiros da embarcação “Leão do Norte”. Também descreve a situação inconsolável de uma mãe que perdera duas crianças (4 e 6 anos), no naufrágio, situação frequente na região.

SOBREVIVENTES RELATAM CENAS DE DESESPERO DURANTE A MADRUGADA

A maioria dos passageiros estava dormindo no momento em que o barco virou. De acordo com Rosa Maria, madrastra de uma jovem morta no acidente, elas estavam deitadas na rede quando sentiram o barco começar a virar. “Foi tudo muito rápido. Quando eu senti o barco virando me apoiei no punho da rede para não escorregar. Assim consegui me salvar”, disse a sobrevivente.

Rosa Maria disse que chegou a ver a enteada durante a confusão, mas não pode ajudá-la. “Ela também tentou se agarrar no punho, mas ela não aguentou. Eu ainda ouvi ela gritar: Meu Deus”, contou a mulher.

Débora Teixeira estava acompanhada de dois filhos, um de quatro e outro de seis anos, eles não sobreviveram. Ela já ia descer no trapiche de Cachoeira do Arari, quando ocorreu o naufrágio. A mãe das duas crianças estava inconsolável diante da tragédia.

Thaís... , 19, estava acompanhada do pai e tinha como destino o município de Belém, onde os dois tinham uma consulta médica marcada. A jovem não conseguiu salvar o pai, ela disse que conseguiu apenas se agarrar na embarcação. Eles são moradores da comunidade Arapixi, pertencente ao município de Chaves. “Nunca pensei que fosse passar por uma situação dessa”, lamentou. (FONTE: JORNAL C, 20/ 04/ 2013, p. 41, POLÍCIA).

A seguir, apresentamos outras falas de sobreviventes encontradas nas matérias de jornal que revelam todo o sofrimento envolvido em um cenário de desastres:

Foi horrível. Foram momentos de muito desespero, as pessoas se debatendo na água. Teve até uma mulher puxando um bebê pelo braço que conseguiu chegar na beira, e pedia socorro para o outro filho que ainda estava na água (FONTE: JORNAL A, 08/ 08/ 2006, p. 1, POLÍCIA).

Via as pessoas se jogando na água, outras se agarrando à estrutura do barco, porque não sabiam nadar, outras pedindo ajuda. Foi horrível (FONTE: JORNAL C, 21/ 07/ 2003, p. 8, POLÍCIA).

Não vi nada. Só senti a queda e a necessidade de nadar o mais rápido possível, já que estávamos dormindo na parte de baixo do barco (FONTE: JORNAL A, 08/ 08/ 2006, p. 1, POLÍCIA).

Ela não sabia nadar e tinha um problema na mão. Minha família está muito preocupada (Relato da filha: “chorando muito”). (FONTE: JORNAL A, 08/ 08/ 2006, p. 1, POLÍCIA).

A porta fechou com a pressão da água e eu pensei que ia morrer, foi tudo muito rápido, quando consegui sair todo mundo já estava na água (FONTE: JORNAL B, 27/ 11/ 2007, p. 5).

Engoli muita água e sinceramente achava que ia morrer porque já não aguentava mais. Cheguei a dizer pra minha esposa para que ela cuidasse dos nossos filhos porque eu não estava mais conseguindo nadar (FONTE: JORNAL A, 27/ 11/ 2007, p.1).

Vi muitas pessoas se afogando perto de mim, mas não pude fazer nada. Cheguei a segurar uma criança, mas acho que o óleo do barco havia virado sobre ela, porque estava muito lisa e não consegui segurá-la. Vi também a Estela passando por mim e, quando tentei pegá-la, notei que já estava morta (FONTE: JORNAL A, 27/ 11/ 2007, p.1).

A maresia estava muito forte e o senhor que estava pilotando o barco perdeu o controle e a embarcação virou. Todos caíram na água. As pessoas não conseguiam nadar direito porque as ondas eram muito forte. Engoli muita água até que consegui segurar uma tampa de isopor junto com mais cinco pessoas, entre elas a minha irmã que hoje está fazendo quatro anos (...) Pedia a Deus para que ele nos tirasse daquele sufoco (Relato de um menino que viajava na embarcação “Ajuda de Deus”). (FONTE: JORNAL A, 27/ 11/ 2007, p.1).

Estou desesperado porque a Sueli está desaparecida. Não conseguimos encontrá-la até agora. Ela estava muito abalada com a morte da nossa mãe. Quero que o resgate volte para lá e continue a procurar (A embarcação “Ajuda de Deus” levava o

caixão com o corpo de uma senhora). (FONTE: JORNAL A, 27/ 11/ 2007, p.1).

Inicialmente todos os casais estavam de mãos dadas, mas devido a força da água, foram se separando, marido e mulher e pais e filhos, foi um desespero só (FONTE: JORNAL A, 27/ 11/ 2007, p.1).

As falas dos sobreviventes chamam atenção, ao mesmo tempo em que apontam a importância de se considerar os vínculos rompidos por morte em situações de desastres. Vários autores (Bromberg, 2000; Franco, 2010; Parkes, 1998; Parkes, 2009; Walsh & McGoldrick, 1998) vêm enfatizando as implicações do rompimento de vínculo significativo e das circunstâncias da morte de uma pessoa querida para a saúde dos familiares, considerando inclusive que estas circunstâncias podem atuar como complicadores para o decorrente processo de luto.

Luto é uma reação normal e esperada diante de perdas significativas. Consiste em um processo psicológico responsável pela elaboração⁸ de mudanças significativas ao longo da vida, considerando que mudanças significativas tendem a implicar em perdas. Esta capacidade de nos reestabelecemos diante de mudanças, regulando início e término de ciclos em nossas vidas nos acompanha desde muito cedo.

Neste sentido, é importante ressaltar que ao longo da vida passamos por várias perdas: perdemos o útero materno, o seio materno, a infância e todas as perdas que isso pode acarretar, o nosso corpo muda, nossos filhos crescem, nos separamos de pessoas queridas, ideais são frustrados, podemos mudar de casa, de cidade ou de país, podemos a qualquer momento perder a saúde e morrer, e

⁸ A palavra elaborar encontra uma definição muito útil em Ferreira (1993), significando: preparar gradualmente e com trabalho, formar, organizar, tornar assimilável.

morrem também os que amamos. É possível dizer que cada mudança das listadas contém em si a morte de algo ou alguém querido.

Perdas significativas também podem estar relacionadas a situações como divórcio, aposentadoria ou mudanças forçadas, devendo-se considerar o impacto de uma perda sobre o indivíduo e a família, pois, há a possibilidade de este impacto implicar em consequências de longo prazo, até mesmo trigeracional (Parkes, 1998, Apresentação à edição Brasileira).

De acordo com Souza, Moura e Pedroso (2010), entre as perdas significativas, a morte de um ente querido figura como de considerável impacto, visto que provoca uma ruptura definitiva na relação que se mantinha com essa pessoa. Nas palavras de Kovács (2009, p. 217): “É um vínculo que se rompe de forma irreversível”. Segundo Parkes (1998), a perda de uma pessoa amada cria inevitavelmente uma série de discrepâncias entre o nosso mundo interno e o mundo que passou a existir, não apenas nas necessidades cotidianas, mas também de forma mais profunda sobre quem éramos e quem somos agora.

Sentimentos de ausência, perda e solidão, são emoções presentes no processo de luto (BROMBERG, 2000). Quanto a isso, vale considerar que luto é uma palavra que se origina do latim *luctus*, e que se refere a “dor”, “mágoa”, “lástima”, “consternação”, estando a mesma noção presente no derivado *luctum*, que se refere a “chorar a perda” (HOUAISS, 2001, p. 270). Moura (2009) chama a atenção que, em ambos os casos, alude-se à expressão de sentimentos de tristeza pela perda de algo ou alguém.

Portanto, o luto deve ser compreendido como reação natural e processo fundamental e necessário diante de perdas significativas sofridas ao longo do ciclo de vida, de forma que, sendo a morte uma perda extrema e impactante,

ratifica-se neste caso a necessidade do trabalho de luto, ou seja, de elaboração diante dela, o que requer também a necessidade de aceitação da perda.

Utilizando as palavras de Reis, Pimentel e Sá-Neves (2011, p. 147), destaca-se que luto é “um tempo obrigatório entre duas fases da vida: aquela que deixamos porque nos separamos do ente querido e aquela que virá depois de o termos deixado partir e que será completamente diferente da precedente”.

Segundo Parkes (2009), uma definição satisfatória para luto deveria distingui-lo de outros fenômenos psicológicos. Para este autor, os componentes essenciais presentes no luto são a experiência da perda e o anseio intenso pelo objeto perdido.

O processo de luto foi descrito por vários autores (Bowlby, 1998; Bromberg, 2000; Kaplan, 1990; Parkes, 1998) e, de forma geral pode-se dizer que, com algumas diferenças entre os autores, as fases do luto são:

1) Entorpecimento: choque inicial e descrença na morte;

2) Anseio, protesto e busca da figura perdida: caracterizada por emoções fortes, muito sofrimento psicológico e agitação física, visto que, à medida que vai se desenvolvendo a consciência da perda, cresce o anseio por reencontrar a pessoa morta;

3) Desorganização e Desespero: que se dá com a passagem do primeiro ano de luto, quando o enlutado deixa de procurar a pessoa perdida e reconhece a permanência da morte, sendo esta uma fase marcada por depressão e desesperança;

4) Recuperação e reorganização: fase marcada por sentimentos mais positivos, melhor aceitação das mudanças, aquisição de novos papéis e busca de novos vínculos ou restituição dos antigos.

Portanto, embora compreendendo o luto, segundo Stroebe e Schut (1999), como um processo dual de oscilação entre o sofrimento pela perda e o restabelecimento, vale considerar que a reação dos seres humanos diante da perda por morte de um ente querido ocorre enquanto um processo que apresenta seu curso em fases sucessivas até sua elaboração.

Para Parkes (1998, p. 24), cada uma das fases do luto tem características próprias, havendo também diferenças individuais consideráveis na duração e forma de cada fase do processo. Contudo, destaca esse autor que: “há um padrão comum, cujas características podem ser observadas sem dificuldade na maioria dos casos, o que justifica que consideremos o luto como um processo psicológico distinto”.

No entanto, podem haver complicadores para esse processo de luto que se relacionarão como os “eventos e circunstâncias que levaram à morte, bem como da morte em si”, de forma que esse fator sugere que alguns tipos de morte são mais traumáticos (PARKES, 2009, p.40).

Algumas pessoas apresentam complicações como o luto crônico ou luto inibido/ adiado. Esses estados de luto são mencionados na literatura com as denominações: complicado, traumático ou patológico. Parkes (2009, p. 41), ao relatar os resultados de uma de suas pesquisas no Instituto de Psiquiatria, em Londres, em 1964, ressalta que as dificuldades de pacientes psiquiátricos podem ser desencadeadas pelo luto, de forma que: “transtornos afetivos” (grifo do autor) incluindo estados de ansiedade e depressão clínica⁹ podem ocorrer.

⁹ Quadro clínico caracterizado por graves sintomas, entre os quais: sentimentos de desvalia, distúrbios do sono e pensamentos suicidas. Diferencia-se do sentimento de tristeza pela intensidade e qualidade dos sintomas que implicam na necessidade de avaliação e acompanhamento médico e psicológico.

No entanto, os transtornos psiquiátricos diferem do luto, embora possam ser desencadeados por ele ou complicá-lo. Sobre isso, Parkes (2009, p.42), diferencia que embora um luto grave possa apresentar muitas das características encontradas nos transtornos psiquiátricos, “é somente quando ele se prolonga muito e causa dano às funções da vida normal que pode ser considerado ‘patológico’” (grifo do autor).

O luto complicado é compreendido como aquele que não seguiu o curso regular das fases de elaboração. Neste sentido, quando, por qualquer razão, não ocorre a passagem pelas diferentes fases do luto, o enlutado permanece agarrado a uma relação que já não mais existe, não conseguindo seguir na construção de uma vida nova (REIS, PIMENTEL e SÁ-NEVES, 2011).

Define-se crônico o estado de luto que “é intenso desde o início e permanece por um longo período” (PARKES, 2009, p. 40). De acordo com Parkes (1998), pacientes em luto crônico podem passar anos ocupados com recordações, sofrendo intensa e profundamente pela perda, podendo apresentar também rompantes de agitação e agressividade, bem como falta de capacidade de dar continuidade à vida, tornando-se solitários. Neste caso, o luto se perpetua por muitos anos e se caracteriza por sofrimento intenso e ligação excessiva a lembranças.

Já o luto adiado é caracterizado pela ausência de expressão de sofrimento mesmo semanas ou meses após a perda. Segundo Parkes (1998), a pessoa que se encontra neste estado tende a se comportar como se nada tivesse acontecido, não apresentando inclusive a fase inicial de entorpecimento, que configura o choque diante da perda. Devemos ressaltar que o luto por morte diz respeito a um processo que ocorre diante da perda de uma pessoa de vinculação importante e,

portanto, é neste sentido que se considera o luto adiado como complicação e não como ausência de luto.

Parkes (2009) identificou quatro tipos de fatores de risco para as complicações no luto, são eles:

- **Vulnerabilidade pessoal do enlutado;**
- **Relação com a pessoa falecida;**
- **Eventos/ circunstâncias da morte, bem como a morte em si;**
- **Apoio social e outras circunstâncias após a morte.**

Faz-se importante ressaltar que, no caso de complicações no luto por perdas em desastres, os estudos sobre circunstâncias de emergências e desastres nos levaram a considerar que, embora o grau de vulnerabilidade pessoal possa interferir no processo de luto, um naufrágio: 1º) É, por si mesmo, uma circunstância altamente impactante; e 2º) Apresenta grande potencial de levar a complicações de saúde, inclusive como complicador do processo de luto por perdas dele decorrentes.

4.1. Mortes em Desastres de Barco: Do Inesperado da Perda à Impossibilidade de Recuperar o Corpo do Ente Perdido

Partindo de uma compreensão sistêmica da família, Walsh & McGoldrick (1998) consideram que a perda pode ser vista como um processo que envolve mortos e vivos em um ciclo de vida comum, de forma que a morte de um familiar causa impacto sobre toda a família, com ressonâncias imediatas e de longo prazo sobre cada um de seus membros e seus relacionamentos.

Para Casellato (2002, p. 12): “o luto parental é um estressor catastrófico porque afeta as seguintes dimensões: a individual; a relação com o (a) parceiro (a); o sistema familiar e o contexto social”. Bromberg (2000) e Kovács (2009) consideram os casos de mortes repentinas, prematuras, violentas, traumáticas e coletivas fatores de risco para complicações de saúde e do luto.

Neste sentido, vale ressaltar que a reação de estresse se configura como um esforço adaptativo natural diante de situações ameaçadoras, que se dá por meio de uma série de alterações fisiológicas com início, meio e fim. No entanto há situações nas quais este processo não se finda devido à intensidade do agente estressor. Esse é o caso de eventos traumáticos, que exigem um tempo maior para elaboração e adaptação à situação. Um estressor traumático pode levar ao desenvolvimento de Transtorno de Estresse Pós-Traumático (GREGIO, 2005), definido por um quadro característico de sintomas, descritos no Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais, DSM-IV (1995, p. 404):

A característica essencial do Transtorno de Estresse Pós-Traumático é o desenvolvimento de sintomas característicos após a exposição a um extremo estressor traumático, envolvendo a experiência pessoal direta de um evento real ou ameaçador que envolve morte, sério ferimento ou outra ameaça à própria integridade física; ter testemunhado um evento que envolve morte, ferimentos ou ameaça à integridade física de outra pessoa; ou o conhecimento sobre morte violenta ou inesperada, ferimento sério ou ameaça de morte ou ferimento experimentados por um membro da família ou outra pessoa em estreita associação com o indivíduo.

A respeito de experiências envolvendo um estressor extremo, foi possível identificar nos jornais relatos de pessoas que viram outras morrerem sem poder fazer nada para ajudá-las, como nos fragmentos abaixo:

Via as pessoas se jogando na água, outras se agarrando à estrutura do barco, porque não sabiam nadar, outras pedindo ajuda. Foi horrível (FONTE: JORNAL C, 21/ 07/ 2003, p. 8, POLÍCIA).

Vi muitas pessoas se afogando perto de mim, mas não pude fazer nada. Cheguei a segurar uma criança, mas acho que o óleo do barco havia virado sobre ela, porque estava muito lisa e não consegui segurá-la. Vi também a Estela passando por mim e, quando tentei pegá-la, notei que já estava morta (FONTE: JORNAL A, 27/ 11/ 2007, p.1).

Josiane conseguiu se salvar do naufrágio e telefonou para a tia contando detalhes da tragédia. “Ela disse que viu muitas crianças indo pro fundo, sem poder fazer nada”, disse dona Natália (FONTE: JORNAL A, 19/ 12/ 2002, p. 11, ATUALIDADES).

Também, segundo o DSM-IV (1995, p. 404), a resposta ao evento envolve intenso medo, impotência ou horror e pode também se apresentar através do comportamento desorganizado ou agitado em crianças. Inclui-se também entre suas características a revivência persistente da situação estressora, que pode ocorrer de diversas maneiras como: “recordações recorrentes e intrusivas do evento” e “sonhos aflitivos recorrentes, durante os quais o evento é reencenado”.

Um quadro definido de sintomas deve se fazer presente por mais de um mês para que seja possível o diagnóstico de Estresse Pós-Traumático, podendo também ser distinguido quanto ao início e duração em: agudo, com duração inferior a três meses; crônico, com duração de mais de três meses; e de início tardio, iniciando após pelo menos seis meses após o evento estressor (DSM-IV, 1995, p. 404).

De acordo com Parkes (2009, p. 45), “um trauma é um golpe e um luto é uma perda”, de forma que, “por um lado, temos psicólogos trabalhando com veteranos de guerra, vítimas de abuso e pessoas que enfrentaram estresse, violência e/ ou ameaça à vida” e, por outro lado temos profissionais enfocando luto e divórcio, buscando entender as necessidades de pessoas em luto. No entanto, como menciona o autor, há sobreposições desses dois enfoques que

evem ser consideradas, compreensão que se torna mais clara quando o luto é acompanhado por violência ou outro trauma. Desse modo:

Muitas pesquisas sobre as consequências psicológicas do luto demonstraram que as mortes súbitas, inesperadas e prematuras têm maior probabilidade de originar problemas do que as que tenham sido antecipadas e para as quais houve preparo. Outros fatores que contribuem para o risco de um luto complicado incluem testemunhar violência ou mutilação, mortes com um culpado (incluindo assassinos e suicidas) e mortes que não permitem a recuperação de um corpo intacto (...). São esses tipos de perda que foram chamados de perdas traumáticas (PARKES, 2009, p. 45).

Para Bruck (2007, p. 5), um trauma é uma experiência que “explode a capacidade de suportar um revés, traz a perda de sentido, desorganização corporal e paralisação da consciência temporal, pode deixar marcas que influenciam a criatividade e a motivação para a vida”.

Parkes (2009, p. 44 - 46), considera que certas circunstâncias de exposição a “medo, desamparo e horror” pode abalar gravemente nossas concepções de mundo, nosso mundo presumido que, segundo ele: “é a parte mais valiosa do nosso equipamento mental” sem a qual ficamos “perdidos”. Assim considera a respeito do mundo presumido:

O mundo presumido é, portanto, uma fonte de segurança muito importante. Indo pelo mesmo caminho, qualquer coisa que mine o mundo presumido ou o torne obsoleto irá minar nossa segurança (PARKES, 2009, p. 47).

Eventos causadores de intenso estresse tendem a exigir das pessoas atingidas “um árduo trabalho de elaboração psíquica”, se configurando como “um importante fator de risco à saúde física e mental”. Sendo assim, podem surgir sintomas físicos como consequência da intensidade do estresse, que podem levar a disfunções em sistemas como o neurológico, o imunológico e o endocrinológico,

além de quadros psíquicos que podem aparecer em decorrência da ruptura do mundo presumido (GRÉGIO, 2005, p. 3).

Esse “mundo das concepções” ou “modelo de mundo”, como já havia sido discutido em outro trabalho de Parkes, em 1998 (p. 115), foi tratado também por Boss (2006), ao considerar a questão das perdas ambíguas. Para este último, a suposição de que o mundo é justo, compreensível e gerenciável sofre uma quebra diante do “terrível mistério” do estado do ente querido que não se sabe presente ou ausente, ou seja, quando não existe clareza acerca da perda (p.19).

Considerando, portanto, que nem sempre é possível recuperar o corpo do ente querido em casos de desastres (não apenas os de barco), faz-se importante considerar as situações de ambiguidade da perda para o luto dos sobreviventes. Nestes casos há a impossibilidade de realização de rituais fúnebres na presença do corpo do falecido, sendo importante ressaltar a contribuição dos rituais fúnebres para o processo de luto, podendo favorecer a recuperação dos enlutados, por proporcionar suporte aos vivos e uma última homenagem ao morto (Boss, 2006; Bromberg, 2000; Franco, 2012; Imber-Black, 1998; Parkes, 2009; Walsh & McGoldrick, 1998; Souza, 2008). Neste sentido, a realização de rituais permite uma finalização, não do processo do luto, mas da ambiguidade da perda (Franco, 2012).

Neste sentido, o cenário apresentado nos jornais (texto e fotografias) sobre o resgate das vítimas fatais de naufrágios, revelou: a deformação da face, o inchaço e deformação do corpo, o estado avançado de deterioração e, no caso específico dos naufrágios na Amazônia, o ataque aos corpos por peixes da região (candiru e piranhas), como podemos observar nos trechos seguintes:

Seis das 14 vítimas são crianças menores de nove anos. Uma delas um bebê, terá a identificação revelada por meio de exame de DNA, pois peixes como candiru e piranha atacaram a embarcação após o naufrágio. “O corpo da criança está esqueletizado, impedindo sua identificação física”, disse o legista (...).

(FONTE: JORNAL A, 23/ 02/ 2008, p. 8, ATUALIDADES).

Foram encerradas ontem as buscas aos 12 desaparecidos no naufrágio do barco Almirante Sergiomar, dia 29 de setembro, no Rio Amazonas, em Itacoatiara, a 170 quilômetros de Manaus. Dezesesseis corpos foram resgatados (...), não há mais chances de encontrar corpos no fundo do rio (...), as buscas em naufrágios geralmente são encerradas em 72 horas, mas por causa da reclamação de parentes de 12 pessoas, se estenderam por uma semana.

(FONTE: JORNAL A, 8/ 10/ 2005, p. 5, POLÍCIA).

Alguns familiares acompanharam as buscas e puderam ver suas crianças serem encontradas.

Com mais de 36 horas de afogamento, as crianças estavam inchadas e com os rostos deformados. Uma das meninas foi reconhecida pela pulseirinha que usava, onde estava escrito seu nome.

(FONTE: JORNAL C, 11/ 08/ 2010, p. 43, POLÍCIA).

A esse respeito, Walsh & McGoldrick (1998, p. 40), consideram que:

A impossibilidade de recuperar um corpo pode complicar o sofrimento, como relataram as famílias dos tripulantes da Challenger¹⁰ a respeito de sua dificuldade de fazer o luto sobre caixões vazios e sua agonia até a descoberta de partes dos corpos de seus entes queridos.

A ambiguidade da perda “deriva da falta de informação da pessoa quando esta se encontra ausente fisicamente ou da percepção conflitiva que tem a família sobre que membros são considerados presentes ou ausentes” (BOSS, 2001 Apud LEDESMA E CASTILLO, 2007, p. 34).

Ledesma e Castillo (2007, p. 34) consideram que há dois tipos de ambiguidade no que diz respeito a perdas na família. No primeiro, apesar de ausente fisicamente, a família percebe a pessoa como estando psicologicamente presente, já que os familiares não estão seguros se está viva ou morta. Isto

¹⁰ Ônibus espacial que explodiu durante a decolagem, em 1986, com sete tripulantes a bordo.

ocorre nos casos de militares desaparecidos em combate ou das crianças raptadas, por exemplo. No segundo tipo, apesar de a pessoa estar presente fisicamente, a família a percebe ausente psicologicamente, como ocorre nos casos de adoecimento por Alzheimer ou pessoas em estado de coma.

Boss (2006) destaca que uma perda nem sempre diz respeito apenas à morte ou ausência física, pois as reações humanas são mais complexas, e os sentidos de ausência e presença não absolutos. Isso implica que não desconectamos de nossos entes queridos apenas porque fisicamente se foram. Neste sentido, perdas ambíguas são inerentemente traumáticas devido à incapacidade de resolver uma situação causadora de “dor, confusão, choque, aflição e, muitas vezes imobilização” (p. 4).

Walsh & McGoldrick (1998), incluem os casos de perdas ambíguas entre as mais estressantes para os membros da família, estando também neste grupo às mortes repentinas, as mortes prematuras, o suicídio e as mortes violentas. Além do mais, esses autores ressaltam que:

A tragédia sem sentido da perda de vidas inocentes é sobremaneira difícil de suportar, particularmente quando ela é o resultado de violência ou negligência, como no caso de motoristas bêbados. Para a família de uma vítima de homicídio, o luto pode ser interminável se os membros acreditam que a justiça não foi feita (...). Um grande desastre como um tornado ou um furacão, destrói casas e bairros, bem como vidas. A sensação de segurança e invulnerabilidade é perdida para todas as famílias nas comunidades atingidas (40).

Hodgkinson & Stuart (1998 Apud Torlai, 2010) consideram os casos de perdas repentinas ou “fora de hora” acrescidas de muito sofrimento ou que ocorreram de forma aterrorizante como as que representam maiores riscos para uma má resolução (grifo meu). Eles fazem a distinção de três tipos de perdas consideradas “fora de hora”, que são:

- As mortes inesperadas, que ocorrem repentinamente sem previsão;
- As mortes calamitosas, que além de imprevisíveis são violentas, destrutivas, sem sentido e degradantes;
- As perdas prematuras, como as de crianças e jovens, que por provocarem uma inversão no ciclo de vida, consistem em perdas de natureza contrária ao que tende a ser esperado.

Neste sentido, podemos considerar as mortes em decorrência dos desastres de barcos como inesperadas, calamitosas e prematuras, exigindo atenção no sentido de que sejam evitadas essas tragédias.

4.2. A Morte de Crianças e Jovens

Oh, pedaço de mim
 Oh, metade arrancada de mim
 Leva o vulto teu
 Que a saudade é o revés de um parto
 A saudade é arrumar o quarto
 Do filho que já morreu.
 (Chico Buarque, Pedaço de Mim).

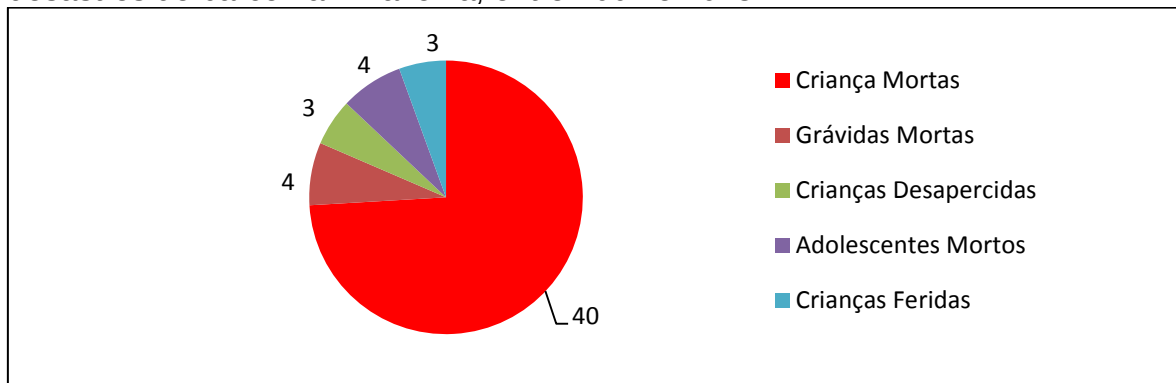
Um fator que deve ser considerado é a morte de criança ou jovem, pois, como vem sendo possível observar nos desastres de barco apresentados neste estudo, os jornais relataram a morte de muitas crianças e jovens, como no caso da embarcação “Orlandina”, que naufragou em 2003 e que, segundo o jornal A (18/ 08/ 2003, p. 7, Atualidades) era na maior parte lotado por crianças.

A maior parte das vítimas é composta por crianças, uma vez que o Orlandina estava quase todo ocupado por jovens e meninos que seguiam para participar do Encontro de Quadrilhas da Calha do Rio Madeira, evento que reúne praticantes de danças folclóricas da região.
 (JORNAL A, 18/ 08/ 2003, p. 7, ATUALIDADES).

No naufrágio do “Orlandina” morreram crianças de muito pouca idade, sendo: dois bebês (de 2 e 3 meses), uma criança de 2 anos, outra criança de 4 anos e duas de cinco anos de idade.

Pode-se observar nos jornais um número elevado de crianças que morreram, incluindo as muito pequenas, como mostra o gráfico a seguir, que apresenta o número de crianças menores de 12 anos, todas com até 11 anos de idade, adolescentes (13, 15 e 16 anos) e grávidas mortas, além de apresentar o número de crianças feridas e desaparecidas. Importante considerar que este número é referente a apenas 18 dos 130 desastres de barco citados em jornais, nos quais foi possível encontrar dados sobre a presença de crianças nas embarcações. Não foi possível conhecer o número de sobreviventes menores de idade, nem foi considerada no gráfico a morte de pessoas com pouco mais de 18 anos, como apresentado abaixo (Gráfico 3):

Gráfico 3 - Número de crianças, adolescentes e grávidas identificados em 18 desastres de barco na Amazônia, entre 2002 e 2013.



Fonte: Elaborado pela autora.

Alguns títulos e trechos retratam a gravidade da situação no que se refere à morte de crianças, em desastres de barco na Amazônia:

Tripulantes estavam embriagados, dizem passageiros
(...) Parentes de criança morta entram em desespero ao ver o corpo.
(FONTE: JORNAL A, 19/12/2002, p. 12, ATUALIDADES).

Bombeiros já retiraram 23 corpos do rio Pará

(...) Uma criança foi encontrada morta, ontem, mas os familiares ainda estavam confirmando se era o do bebê de poucos meses de vida.

(FONTE: JORNAL A, 20/ 12/ 2002, p. 11, ATUALIDADES).

Morte sob as águas

Dentre os passageiros do barco, muitas crianças doentes, que vinham fazer tratamento médico em Belém.

(FONTE: JORNAL A, 08/ 08/ 2006, p. 1, Polícia).

Bombeiros resgatam corpos de crianças

Uma equipe do corpo de bombeiros resgatou, na manhã de ontem, às proximidades da Ilha de Santa Bárbara, o corpo da segunda vítima fatal do naufrágio de uma barcaça de dois andares, ocorrido na tarde de domingo, 05, no rio Araguaia, no município de Conceição do Araguaia, no Sul do Pará. Trata-se da pequena Hellen, de apenas 10 anos de idade.

Na manhã de segunda-feira, 06, as equipes de busca encontraram o corpo da menina Natália, de 11 anos, localizado boiando às margens da “Praia da Gaivota”, situada na frente da cidade. Uma terceira criança que estava dentro da embarcação, um garoto de 9 anos, permanece desaparecido.

(FONTE: JORNAL A, 08/ 12/ 2010, p. 06, POLÍCIA).

Bombeiros resgatam corpos de crianças

(...) mais de 60 pessoas, entre crianças e idosos, viajavam na embarcação (...) depois que o barco virou o desespero tomou conta dos passageiros (...). Testemunhas são unânimes em afirmar que nenhum dos passageiros usava colete salva-vidas, nem mesmo as crianças.

(FONTE: JORNAL A, 08/ 12/ 2010, p. 06, POLÍCIA).

Naufrágio mata criança em Breves

(...) Segundo os bombeiros estão desaparecidas sete pessoas, sendo uma mulher de 30 anos e seis crianças, com a idade de 1 a 5 anos. Além dos desaparecidos foi encontrado o corpo de uma criança de 1 ano e meio que morreu afogada.

(FONTE: JORNAL B, 10/ 08/ 2010, p. A9 PARÁ).

Mais 4 corpos são encontrados

Mais quatro corpos foram encontrados após o naufrágio da embarcação “Comandante Lucas”, em Jaburuzinho, localidade próximo ao município de Breves, na Ilha do Marajó, ocorrido na última segunda-feira. Eles pertenciam ao grupo de desaparecidos, sendo uma mulher e seis crianças. As vítimas encontradas eram todas crianças, entre um e cinco anos.

(FONTE: JORNAL B, 11/ 08/ 2010, p. A10 PARÁ).

CORPOS DE CRIANÇAS NO RIO

(...) Emocionados, familiares fizeram o reconhecimento dos corpos das crianças, que estão sendo encaminhados ao hospital municipal de Breves, já que não há Instituto Médico Legal na cidade. (FONTE: JORNAL C, 11/ 08/ 2010, p. 43, POLÍCIA).

Além do impacto que a morte de crianças costuma causar, pois tendemos a considerar que criança não deve morrer, a morte nesta etapa do ciclo de vida é compreendida como “uma inversão, uma interrupção brusca e ilógica para a maioria da sociedade” (PAMPOLHA, 2013, p. 63). Como considera Parkes (2009, p. 191), isso ocorre porque, em grande parte, “para a maioria das pessoas do mundo ocidental, a morte de um filho é a fonte de pesar mais atormentadora e dolorosa”.

O luto dos pais e as circunstâncias da morte da criança é um tema que foi tratado por vários autores (Walsh & McGoldrick, 1998; Bromberg, 2000; Casellato, 2002; Reis, Pimentel & Sá-Neves, 2011; Oishi, 2014; Parkes, 2009) que discutiram as repercussões do luto pela perda de um filho.

Abaixo, imagem indicando a presença de muitas crianças em uma embarcação (Imagem 6).

Imagem 6 – Crianças em embarcação.



FONTE: JORNAL A, 22/ 12/ 2002, p.3, ATUALIDADES.

Sobre a questão, Casellato (2002) considera que a morte de um filho por si só já favorece o risco para a instalação de complicações no luto. Neste caso, são comuns os sentimentos de impotência, desilusão e desesperança para com o

futuro, antes representado pelo filho, pois, uma criança tende a significar a renovação da vida, as aspirações, sonhos e fantasias dos pais. Além do mais, a perda de um filho implica na perda da função parental exercida anteriormente e, portanto, da identidade. Perde-se também a ligação com sua ancestralidade através da contribuição que um filho pode representar para a herança familiar (CASELLATO, 2002).

Também, um dos sentimentos complicadores do processo de luto pela perda de um filho é o sentimento de culpa que: “promove um acirramento dos sintomas e prolongamento do processo de luto”, podendo-se “afirmar que a morte de um filho é um dos tipos de perda que mais evoca culpa, sendo comparada à perda por suicídio” (Casellato, 2002, p. 14). Portanto, a culpa sentida diante da perda de um filho é definida como: “a culpa relacionada às crenças dos pais de terem contribuído para a morte da criança ou por terem falhado na proteção da mesma” (p. 15).

Além do mais, podem existir: a culpa pelo papel parental, relacionada ao fracasso das concepções sociais de super-homem, sabedoria, amor e dedicação constantes ao filho; a culpa moral, relacionada à crença de que a morte da criança esteja relacionada à punição por alguma violação moral, ética ou de norma religiosa; culpa por sobreviver, relacionada ao sentido de violação de que a criança deveria viver mais do que os pais; ou ainda culpa pelas reações comportamentais e emocionais relacionadas ao próprio luto no momento da morte ou posteriormente a este (CASELLATO, 2002).

Outro aspecto que pode ser observado nos textos de jornal é que, mesmo as crianças que têm suas vidas salvas, estão expostas a situações que ferem a sua integridade não apenas física (algumas ficam gravemente debilitadas e

necessitando de internação), mas emocional, como pode ser observado (trecho abaixo) no relato de uma passageira de outra embarcação que ajudou no resgate das vítimas do barco “Ajuda de Deus”, em 2007:

Nos colos de adultos as crianças davam pena: solitárias e assustadas, sempre as maiores vítimas, afortunadamente ainda se salvando. Vi pessoas trazendo biscoitos para elas. Tudo ali era pouco, escasso (...): o espaço para eles (sentados ou em pé quando precisavam de cama), comendo biscoitos (quando precisavam de remédios), esperando ainda o tempo de chegar a Belém, tendo que suportar dores e câibras nas pernas e a perda de pessoas queridas.
(FONTE: JORNAL A, 28/ 11/ 2007, p. 4, POLÍCIA).

Deve-se considerar ainda a ocorrência de perdas múltiplas, situação frequente em desastres de barco, pois, a partir dos relatos dos jornais, foi possível verificar casos que ocorreu a morte de mais de uma pessoa da mesma família no mesmo desastre, o que pode favorecer a ocorrência de luto complicado, como alerta Shear (2009 Apud Torlai, 2010, p.50):

“Experimentar perdas múltiplas ou testemunhar a morte tem sido correlacionado a níveis altos de intensidade do luto. Sentimento de impotência e de desamparo, culpa do sobrevivente, ameaça de perda da própria vida, confrontação com mortes em massa ou mortes chocantes, mutilações de outros e violação do mundo presumido de segurança e de significado do indivíduo são fatores traumáticos que podem impactar a habilidade de resolver o luto”.
(SHEAR, 2009 apud TORLAI, 2010, P.50).

A seguir, o relato de jornal sobre uma mãe que perdeu duas crianças no naufrágio do barco “Leão do Norte”, em abril de 2013 e outro relato de jornal sobre três mortos de uma mesma família no naufrágio do barco Almirante Barroso em dezembro de 2009.

SOBREVIVENTES RELATAM CENAS DE DESESPERO DURANTE A MADRUGADA
Débora Teixeira estava acompanhada de dois filhos, um de quatro e outro de seis anos, eles não sobreviveram. Ela já ia descer no trapiche de Cachoeira do Arari, quando ocorreu o naufrágio. A mãe das duas crianças estava inconsolável diante da tragédia.
(FONTE: JORNAL C, 20/ 04/ 2013, p. 41, POLÍCIA).

Entre os mortos há três pessoas de uma mesma família – o marido, a mulher e a filha, uma criança de apenas três anos.
(FONTE: JORNAL A, 23/ 12/ 2009, p. 1, POLÍCIA).

Sobre o tema do luto materno, Oishi (2014, p. 10) constatou através de atendimentos clínicos que a partir dos intensos sentimentos despertados na mulher diante da interrupção de sua maternidade leva a considerar que “a perda de um filho é um dos acontecimentos mais devastadores que pode acontecer”, envolvendo três noções temporais diferentes: o passado onde foram construídos os sonhos, a frustração e o intenso sofrimento do presente e a incerteza do futuro.

Algo importante de ser ressaltado é a morte de filhos muito jovens, apesar de maiores de idade, como no caso da jovem de 19 anos que morreu em decorrência da colisão de uma lancha com o barco em que viajava, devido a uma disputa entre duas lanchas (JORNAL A, 23/ 09/ 2013 e 24/ 09/ 2013):

LAMENTO DE MÃE

A Mãe (...), lamentou a morte da sua única filha. “Esse homem tirou tudo que eu tinha. Ela se foi para sempre agora! Minha filhinha querida, meu tesouro”, falava a mãe, em meio ao choro
(FONTE: JORNAL A, 24/ 09/ 2013).

Faz-se importante ressaltar que, apesar de os desastres de barcos desvelarem um cenário no qual prevalecem as inúmeras mortes, existe um número significativo de enlutados que, mesmo independentemente do número de entes queridos mortos, da idade dos mesmos ou grau de parentesco, apontam sobremaneira para a suscetibilidade ao luto complicado.

5. A ABRANGÊNCIA PÚBLICA DO PESAR PELOS MORTOS EM NAUFRÁGIOS

Como se pôde observar desde o início deste estudo, a questão dos desastres de navegação na Amazônia apresentam uma dimensão pública de pesar pelas vítimas, pois, a abrangência dos desastres, ou seja, o alcance de seu impacto, envolve uma quantidade considerável de pessoas que se mobilizam em torno do suporte aos afetados e outras que, mesmo distantes do local do desastre, podem sofrer o impacto da tragédia, observando o sofrimento das vítimas através dos meios de comunicação (televisão, jornais, rádio, computador). Desta forma, compreende-se a existência de uma abrangência pública do sofrimento, que envolve: a comunidade local, os profissionais que trabalham no socorro às vítimas e também as pessoas mais distantes.

Sobre isso, o jornal B (27/ 11/ 2007, p. 5) descreveu o que foi relatado pelos passageiros de outra embarcação, que passavam pelo local do naufrágio do barco “Ajuda de Deus” e ajudaram a resgatar os sobreviventes, como apresentado a seguir:

DESESPERO MARCA RESGATE

(...) De longe, eles ouviram os pedidos de socorro dos sobreviventes. “Foi uma cena de filme. Eles (náufragos) estavam tremendo de frio e desesperados. A gente tentava puxá-los para dentro do barco de qualquer maneira ...”. “Fiquei muito nervosa ao ver aquele bando de gente na água e nos botes, chorando e pedindo ajuda. Alguns estavam nus e outros feridos. Só Deus mesmo nestas horas” (...).

Bruck (2007, p. 5) apresenta uma compreensão interessante quanto a esta questão. Ele discute a inserção da psicologia das emergências e desastres na dimensão pública envolvida em situações de emergências. Para ele a psicologia das emergências e desastres é um tema de angústia pública, pois envolve um

“sentimento difuso de mal-estar que se origina dos acontecimentos públicos traumáticos, chamados estressores”, provenientes de “situações limites”.

Segundo Torlai (2010), os desastres implicam em elevados danos, tanto materiais quanto psíquicos, para a população atingida, pois, afetam os padrões de vida das comunidades e colocam em risco a capacidade de enfrentamento individual e coletivo. Além disso, segundo Franco (2012, p. 57), através dos meios de comunicação, os desastres alcançam as casas de pessoas que nunca estiveram no local e nem conheceram ou conhecerão as pessoas que lá estiveram e foram diretamente atingidas.

Abaixo uma imagem a respeito da mobilização de um número significativo de pessoas que aguardavam notícias sobre seus familiares envolvidos em um acidente de barco (Imagem 7):

Imagem 7 – Multidão se concentrava na rua à espera de notícias sobre os passageiros do barco “Cidade de Óbidos”, que naufragou em 2002.



Fonte: Jornal “A”, 28/ 01/ 2002.

A seguir, a imagem (Imagem 8) mostra outras embarcações ao lado do barco “Leão do Norte” (naufragado). Ressalta-se neste ponto a mobilização das comunidades locais. Vale lembrar que esta é uma questão que vem sendo explicitada desde os capítulos anteriores, embora ganhe ênfase neste capítulo:

Imagem 8 – Passageiros de outras embarcações ajudam as vítimas.



Fonte: Jornal C, 20/ 04/ 2013, p. 48, Polícia.

Foi possível observar durante a análise dos jornais que, em muitos dos casos de desastres com embarcações, os primeiros a chegarem ao local do naufrágio são os próprios ribeirinhos. Estes, muitas vezes são passageiros de outros barcos que passam pelo local e ajudam a recolher as vítimas da água. Outros, ainda, seguem para o local em suas canoas. Portanto a participação dos moradores locais no resgate das vítimas se mostrou significativo, envolvendo de forma importante a mobilização das populações onde ocorreram os desastres e/ou de suas proximidades, como pode ser observado em fotos e fragmentos de texto retirados dos jornais, como apresentadas a seguir:

Imagem 9 – Ribeirinhos ajudam no resgate.



Fonte: Jornal C, 20/ 04/ 2013, p. 48, Polícia.

Imagem 10 – Moradores de Cachoeira do Arari carregam corpos.



Fonte: Jornal C, 20/ 04/ 2013, p. 48, Polícia.

Desde o início da madrugada de ontem, quando os moradores de Cachoeira do Arari ficaram sabendo do acidente, centenas dos aproximadamente 22 mil habitantes do município deixaram de dormir e se mobilizaram para ajudar no resgate das vítimas e também para tentar encontrar os corpos dos desaparecidos. Pescadores usaram suas pequenas embarcações para ajudar nas buscas.

(FONTE: JORNAL A, 20/ 04/ 2013, p. 1, POLÍCIA).

Os moradores da Amazônia também ajudam a acolher os sobreviventes, carregam os corpos, ajudam a cuidar dos caixões, organizam velórios coletivos, alimentam e vestem os sobreviventes, como pode ser observado no fragmento a seguir, transcrito do Jornal A, de 22/ 04/ 2013 (p. 3, Polícia) sobre o naufrágio da embarcação “Leão do Norte”, e também nas imagens:

SOLIDARIEDADE

Comovidos com a tragédia, moradores de Cachoeira do Arari se uniram para ajudar os sobreviventes e consolar familiares das vítimas. Algumas pessoas passaram a madrugada de sexta-feira nas buscas dos corpos, enquanto outras foram para o ginásio poliesportivo da cidade velar os corpos e consolar parentes das vítimas (...).

As pessoas se uniram aos familiares nas orações em intenção das vítimas. Familiares e moradores de Cachoeira do Arari se emocionaram juntos no momento de extrema tristeza. O pai de uma das crianças mortas não conseguia parar de chorar diante do caixão da filha de 10 anos.

Maior parte das pessoas que estavam na embarcação mora em comunidades simples e viajava para Belém em busca de atendimento médico, já que as localidades onde vivem não possuem estrutura de saúde pública.

(FONTE: JORNAL A, de 22/ 04/ 2013, p. 3, POLÍCIA).

Nas imagens abaixo são apresentadas as cenas relacionadas ao reconhecimento dos corpos (Imagem 11). Acolhimento dos sobreviventes (Imagem 12) :

Imagem 11 – O reconhecimento dos corpos foi feito no ginásio da cidade.



Fonte: Jornal C, 20/ 04/ 2013, p. 48, Polícia. Sobre o barco “Leão do Norte”.

Imagem 12 – Moradores de Cachoeira do Arari acolhem os sobreviventes.



Fonte: Jornal A, 20/ 04/ 2013, p. 1, Polícia.

Outro ponto importante de ser ressaltado, ao tratarmos da abrangência pública dos naufrágios na Amazônia é o resgate, as buscas e o socorro às vítimas, considerando que os profissionais envolvidos também estão suscetíveis de sofrerem impacto psicológico neste cenário de perdas e sofrimento.

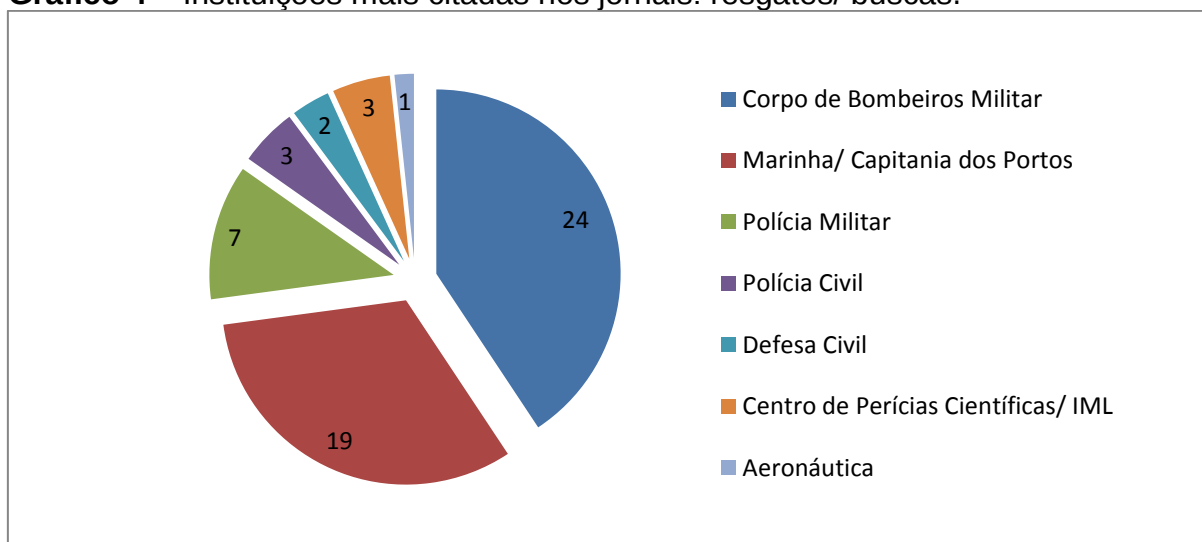
Nas referidas matérias não foi possível encontrar muita informação sobre as instituições que participaram das buscas e do socorro às vítimas, sendo as mesmas apenas citadas. Dos 130 desastres dos quais se tomou conhecimento

através dos jornais, foi possível identificar informações a respeito das buscas/resgate em apenas 29 das publicações, pois estes foram os desastres sobre os quais se obteve reportagens específicas sobre os casos.

Além do mais, deve-se considerar que algumas instituições, como o Instituto Médico Legal e Polícia Civil, mesmo não sendo muito citadas (foram identificadas em apenas três notícias), costumam estar presentes nos casos em que há óbitos, atuando no recolhimento, identificação dos corpos e investigação criminal. Todas estas observações devem ser levadas em consideração ao se observar o gráfico a seguir (Gráfico 4), referente às instituições que participaram do resgate e das buscas pelas vítimas dos desastres identificados nos jornais.

Das instituições citadas nos jornais, o Corpo de Bombeiros Militar, a Marinha e a Polícia Militar são as que aparecem com maior frequência no cenário dos desastres, como observado no gráfico abaixo (Gráfico 4), o que pode ser explicado pelo fato de estas instituições estarem mais ligadas ao resgate em si, ou seja, à procura de sobreviventes e corpos e à retirada das pessoas da água.

Gráfico 4 – Instituições mais citadas nos jornais: resgates/ buscas.



Fonte: Elaboração própria.

Um grupo de instituições citadas apenas uma vez incluiu: o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU (nos casos ocorridos em Belém), e em outros municípios, a Secretaria de Segurança Pública- SEGUP, além de uma prefeitura local.

Sobre a hora do desastre havia informações em 27 casos. Destes, 17 ocorreram entre as 19:00h e 4:30h (madrugada); 4 ocorreram entre 06:00 e 08 horas da manhã, quando muitos passageiros ainda dormiam; 2 ocorreram pela manhã entre 10:00 e 11:00 horas, durante festa religiosa (círio fluvial); 2 dos casos ocorreram no entardecer; e 2 não foi possível saber.

Como se pode observar, grande parte ocorreu durante a madrugada, dificultando o salvamento e exigindo um esforço a mais dos passageiros que, como relatado nos jornais, precisaram nadar no escuro ou esperar no rio, agarrando-se a algum objeto flutuante até o amanhecer. Juntamente a isso, deve-se considerar as condições da região (correnteza, profundidade e coloração das águas), além da própria distância que necessita ser percorrida até o local do desastre em uma vasta região:

NAUFRÁGIO NO AMAZONAS

Já chegou a 15 o número de mortos.

As buscas continuam, mas o resgate dos corpos está prejudicado por causa das fortes correntezas e da profundidade que chega a 40 metros no trecho do rio onde o barco naufragou.

(FONTE: JORNAL A, 3/ 10/ 2005, p. 5, POLÍCIA).

Barco naufraga com mais de 40 pessoas

Segundo o Corpo de Bombeiros, duas pessoas foram resgatadas por ribeirinhos. Eles passaram a noite boiando e baldes que estavam no barco que virou.

(FONTE: JORNAL A, 13/ 07/ 2011, p. 4, POLÍCIA).

SOBREVIVENTES RELATAM CENAS DE DESESPERO DURANTE A MADRUGADA

A maioria dos passageiros estava dormindo no momento em que o barco virou. De acordo com Rosa Maria, madrastra de uma jovem morta no acidente, elas estavam deitadas na rede quando sentiram o barco começar a virar. “Foi tudo muito rápido. Quando

eu senti o barco virando me apoiei no punho da rede para não escorregar. Assim consegui me salvar”, disse a sobrevivente. Rosa Maria disse que chegou a ver a enteada durante a confusão, mas não pode ajudá-la. “Ela também tentou se agarrar no punho, mas ela não aguentou. Eu ainda ouvi ela gritar: Meu Deus”, contou a mulher.

(FONTE: JORNAL C, 20/ 04/ 2013, p. 41, POLÍCIA).

Portanto, faz-se importante ressaltar a característica do trabalho dos profissionais presentes nas situações de emergências e desastres, pois, têm de lidar com a morte presente em seu cotidiano de trabalho. Sobre isso, Grégio (2005), citando o trabalho de Calais (2000), ressalta que entre os atingidos pela tragédia incluem-se os profissionais que trabalham em situações de crise, como é o caso de bombeiros e policiais, que apresentariam risco consideravelmente maior que a população geral, para a saúde psicológica.

Na imagem abaixo (Imagem 13) pode ser observado a equipe de bombeiros retirando corpos do rio:

Imagem 13 – Bombeiros retirando corpos do rio: “quatro deles sepultados pelo IML sem identificação por já estarem em decomposição”.



Fonte: Jornal A, 21/ 12/ 2002, Manchete, capa.

Vários estudos ressaltam o impacto psicológico de situações de emergências, tragédias e violência para os profissionais que atuam na

investigação, salvamento, socorro às vítimas e manutenção da ordem pública, dentre outras situações de crise (Bruck, 2007; Grégio, 2005). Estes autores concordaram sobre o risco emocional envolvido no trabalho desses profissionais.

Na imagem abaixo (Imagem 14) a equipe de resgate remove o cadáver de uma criança:

Imagem 14 – Perito carrega corpo de criança.



Fonte: Jornal C, 19/ 12/ 2002, p. 20, Polícia.

O relato abaixo demonstra o empenho dos profissionais envolvidos no salvamento das vítimas do naufrágio da embarcação “Leão do Norte”, em abril de 2013:

Após a remoção do corpo de uma gestante de quatro meses, os peritos fizeram uma cirurgia para tentar salvar o feto, mas não obtiveram sucesso. Os corpos resgatados foram levados para o Ginásio Poliesportivo da cidade para serem reconhecidos formalmente por parentes.

(FONTE: JORNAL A, 20/ 04/ 2013, p. 1, POLÍCIA).

Portanto, considera-se que o impacto psicológico e o sofrimento resultantes das situações de emergências e desastres atingem também os profissionais que atuam na investigação, salvamento e socorro às vítimas, assim como, os ribeirinhos e moradores locais que participam no resgate das vítimas não estando restritos as suas vítimas diretas, ou seja, os sobreviventes dos desastres e seus familiares.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi possível observar na análise dos jornais pesquisados e, também, de acordo com a literatura sobre a questão tratada neste estudo, os desastres humanos ou antropogênicos se relacionam com a ausência de uma preocupação voltada para a segurança diante do desenvolvimento tecnológico/ industrial, da intensificação dos deslocamentos e trocas comerciais, bem como da existência de concentrações demográficas sem o correspondente estabelecimento de uma infraestrutura compatível de serviços básicos (BRASIL, 2007, p. 49).

Neste sentido, os resultados assinalaram que a situação dos desastres com embarcações na Amazônia se configura como um contexto complexo, no qual, a concentração populacional não é compatível com os serviços de atenção à população, como é o caso dos serviços de saúde, pois, como foi possível observar ao longo da pesquisa, grande parte das pessoas que lotam as embarcações, e que se submetem às condições precárias do transporte de barco, buscam tratamentos de saúde inexistentes em suas localidades.

Desvelou-se um contexto repleto de insegurança e sofrimento, sendo verificado que: na maioria dos desastres fluviais noticiados nos jornais ocorreu o afundamento da embarcação; como resultado desses naufrágios houve um número considerável de vítimas fatais, dentre estas, um elevado número de crianças; e foi também registrado que algumas famílias chegam a perder várias pessoas em um mesmo desastre. Deste cenário desastroso, tendem a restar as marcas da tragédia, sobre a qual se lamenta a morte prematura de filhos, pais, mães, amigos e conhecidos.

Entre os desastres nos quais não houve o naufrágio da embarcação foram identificadas ocorrências de barcos à deriva e explosões, situações que causaram pânico entre os viajantes. Foi possível perceber, nestes casos, que se mostrou muito tênue o limite entre uma situação de pane/deriva e um naufrágio, visto que em alguns casos de pane, a embarcação veio a pique logo em seguida. Neste cenário, o número de vítimas transcendeu o número de pessoas presentes nas embarcações, sendo possível identificar que seu alcance afetou outras pessoas (familiares, moradores locais, ...) além seus passageiros.

No último capítulo tratou-se da abrangência pública do pesar pelos mortos em naufrágios, porém, como foi observado no capítulo inicial, a palavra público direciona a reflexão também para a responsabilidade dos governantes para com sua população. Neste sentido, faz-se importante afirmar a urgência de providências na forma de políticas públicas de atenção às populações moradoras das muitas localidades na Amazônia. Tais políticas necessitam atender esta população em vários níveis, dentre os quais destacamos: a melhoria ou implantação de serviços de saúde em cada localidade e o desenvolvimento de medidas preventivas a desastres. Identificou-se que tais medidas preventivas precisam incluir dois aspectos primordiais que são: o estabelecimento de condições dignas de transporte e o desenvolvimento de estratégias educativas, junto à população, que enfatizem riscos e orientem quanto a proteção individual e os direitos fundamentais.

Faz-se importante ressaltar que, mais do que números, esta pesquisa enfatizou o aspecto humano envolvido na situação de precariedade do transporte por barcos na Amazônia, trazendo para a questão a indissociabilidade deste tema com o luto, pois, o que se encontrou foi um cenário de morte, não apenas dos

entes queridos mortos, mas de tudo o que a devastação de um cenário de desastre pode arrancar daqueles que atinge.

Por fim, enfatizamos a necessidade de mais pesquisas que tratem dos problemas da região Amazônica e deem voz à sua população. No que diz respeito aos barcos em particular, a questão dos naufrágios ainda não se mostrou muito associada à palavra desastre, visto que apenas uma reportagem utilizava esta denominação, diferentemente do que ocorre no caso de queda de avião, em que é costume denominar “desastre aéreo”.

A morte deve ser considerada um indicador privilegiado de questionamento do contexto social, funcionando como um dos grandes reveladores das sociedades e das civilizações, sendo também um dos instrumentos mais importantes para o seu questionamento e a sua crítica (MENDES, 2010). O tema da morte está intimamente ligado ao modo como as pessoas resolvem as questões relativas ao próprio desenrolar da vida social do qual a morte faz parte. Pensar a finitude é tratar do sofrimento psíquico com sérias implicações para a saúde mental dos indivíduos e para a sociedade como um todo, visto que a morte gera um rompimento da continuidade da vida e, portanto, é um momento de instabilidade pessoal e social. Discutir o tema da morte e do morrer possibilita ampliar a compreensão de nossa maneira de lidar com o sofrimento e nossa postura diante da vida.

7 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALAMO, Santiago Valero. **Psicologia em Emergencias y Desastres Una nueva Especialidad.** 2001. Disponível em: <http://www.monografias.com/usuario/perfiles/svalero/monografias>. Acesso em: Dez. 2013.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo.** Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. Lisboa: Edições 70, 1977.

BOSS, Pauline. **Loss, Trauma and Resilience:** Therapeutic Work With Ambiguous Loss. New York: Norton, 2006.

BOWLBY, John. **Apego e perda:** perda: tristeza e depressão, v.3. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Caderno Setorial de Recursos Hídricos:** Transporte Hidroviário. Brasília, 2006. Disponível em: http://www.mma.gov.br/estruturas/161/_publicacao/161_publicacao23022011031906.pdf. Acesso em: fev. 2014.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Relatório Executivo:** Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na região Amazônica. Brasília, 2013.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Política Nacional de Defesa Civil.** Brasília, 2007. Disponível em: http://www.integracao.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=6aa2e891-98f6-48a6-8f47147552c57f94&groupId=10157. Acesso em: Jul. 2013.

BROMBERG, Maria Helena Pereira Franco. **A Psicoterapia em Situações de Perdas e Luto.** São Paulo: Livro Pleno, 2000.

BRUCK, Ney Roberto Vátimo. **A Psicologia das Emergências:** um estudo sobre angústia pública e o dramático cotidiano do trauma. Tese (doutorado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2007.

BURÓN, Carlos Llanes. **Los Desastres Nunca Serán Naturales**. Vol. 18. Maio, 2003.

CAPIBERIBE, Alberto. **Morte nas Águas: A Tragédia do Cajari**. Recife: Edição Independente, 1982.

CARVALHO, Aline Cristina de; BORGES, Ilma. **A trajetória histórica e as possíveis práticas de intervenção do psicólogo frente às emergências e os desastres**. Anais eletrônicos – Artigos. V Seminário Internacional de Defesa Civil – DEFENCIL. São Paulo, 2009. Disponível em: http://www.defesacivil.uff.br/defencil_5/Artigo_Anais_Eletronicos_Defencil_29.pdf. Acesso em: Abr. 2013.

CASELLATO, Gabriela. Luto pela perda de um filho: a recuperação possível diante do pior tipo de perda. In: FRANCO, Maria Helena Pereira (Org.). **Uma jornada sobre o luto: a morte e o luto sob diferentes olhares**. São Paulo: Livro Pleno, 2002.

CAREGNATO, Rita Catalina Aquino; MUTTI, Rgina. **Pesquisa qualitativa: análise de discurso versus análise de conteúdo**. Texto contexto enfermagem. Florianópolis, p. 679-684, out./dez. 2006.

CASTIEL, Luis David. **O Que é Saúde Pública?** Biblioteca de Saúde Pública. Fiocruz, 2008. Disponível em: <http://www.fiocruz.br/bibsp/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=107>. Acesso em: Jan. 2013.

CELLARD, A. **A análise documental**. In: POUPART, J. et al. A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, Vozes, 2008.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Editora Ática, 2012.

COÊLHO, Angela Elizabeth Lapa. **A Prática da Psicologia em Emergências e Desastres: Perspectivas Sociais e Preventivas**. Centro Universitário de João Pessoa – UNIPÊ, 2013. Disponível em: <http://www.abrapede.org.br/categoria-publicacoes/artigos-academicos/page/2/>. Acesso em: Mar. 2014.

DANTAS, Gerson Severo. **Naufrágio do Barco Sobral Santos Completa 30 Anos**. Portal acritica.com/Noticias. 2011. Disponível em: <http://acritica.uol.com>.

br/noticias/Manaus-Amazonas-Amazonia-Naufragio-Barco-Sobral-Santos-com-pleta_0_556144533.html. Acesso em: Jul. 2013.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Minidicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1993.

FRANCO, Maria Helena Pereira. Por que estudar o luto na atualidade? In: Franco, Maria Helena Pereira (Org.). **Formação e rompimento de vínculos**: o dilema das perdas na atualidade. São Paulo: Summus, 2010.

_____. **Crises e Desastres**: a resposta psicológica diante do luto. O Mundo da Saúde; 36 (1): 54-58. São Paulo, 2012.

_____. **Crises e Desastres**: a resposta psicológica diante do luto. Conferência. Belém, 05 de julho de 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

Gregio, Claudia. **Antes e depois do TRAUMA**: Vivência Traumática e o Mundo Presumido. Mestrado em Psicologia Clínica. Pontifícia Universidade Católica. São Paulo, 2005.

GUTIERRES, Damiana Valente Guimarães. **No Colo da Ama de Leite: a prática cultural da amamentação e dos cuidados das crianças na província do Grão-Pará no século XIX**. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Educação. Universidade Federal do Pará. Belém, 2013.

HOUAISS, A. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

IMBER-BLACK, Evan. Os Rituais e o Processo de Elaboração. In: Walsh, Froma; McGoldrick, Monica. **Morte na Família**: Sobrevivendo às Perdas. Porto Alegre: Artmed, 1998.

JACÓ-VILELA, Ana Maria; SATO, Leny (Org). **Diálogos em Psicologia Social** [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2012. Disponível em: <http://books.scielo.org/>. Acesso em: Fev. 2014.

KAPLAN, Harold I.; SADOCK, Benjamin J. **Compêndio de Psiquiatria: Tanatologia: morte e luto**. 2ª ed. Porto Alegre: ArtesMédicas, 1990.

KASTENBAUM, Robert; AISENBERG, Ruth. **Psicologia da Morte**. São Paulo: Pioneira, 1983.

KOVÁCS, Maria Julia. Perdas e o Processo de Luto. In: SANTOS, F. S.; INCONTRI, D. **A Arte de Morrer – Visões Plurais**. São Paulo: Comenius, 2009.

LEDESMA, Rosa Isabel García; CASTILLO, Maria Suárez. **La Pérdida Ambigua: una prolongada aflicción de la familia**. Psicología y Ciencia Social, vol. 9, núm. 2, 2007, pp. 32-41.

LINDERMANN, Erich. **The symptomatology and management of acute grief**. American Journal of Psychiatry, Vol. 101, 141-148, 1944.

LOPES, Daniela da Cunha. et al. **Construindo Comunicades Mais Seguras: preparando para a ação cidadã em defesa civil**. Florianópolis: UFSC/ CEPED; [Brasília]: Secretaria Nacional de Defesa Civil, 2009.

DSM – IV. **Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais**. Tradução Dayse Batista. 4ª ed. Porto Alegre: Artes Médicas, 1995.

MARCONI, Maria de Andrade; Lakatos, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MELO, Cecília Araújo; SANTOS, Felipe Almeida dos. **As Contribuições da Psicologia nas Emergências e Desastres**. Psicólogo inFormação. Ano 15. nº 15, jan./dez. 2011.

MENDES, Ana Celeste. **Rostos da Morte na Era da Técnica**. Repositório Científico do Instituto Politécnico de Lisboa. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.21/734>. Acesso em: 02/2013.

MONTEIRO, Henrique Moura. **O Outro Artificial e a Alteridade na Cultura Pós-Moderna**. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2011.

MOURA, Danielle do Socorro Castro. **Demandas Quando da Perda de Um Ente Querido**: uma compreensão sobre o pedido de ajuda e o processo de luto. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Universidade Federal do Pará. Belém, 2009.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis, Vozes, 2007.

OISHI, Karen Lie. **O Jardim de Julia**: A Vivência de Uma Mãe Durante o Luto. Psicologia: Teoria e Pesquisa. Jan-Mar 2014, Vol. 30, nº 1, pp. 5-11.

PAMPOLHA, Simone dos Santos Abraão. **“CRIANÇA NÃO DEVERIA MORRER”**: significados atribuídos por profissionais de saúde ao paliar crianças em iminência de morte. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia Clínica e Social. Universidade Federal do Pará. Belém, 2013.

PARKES, Colin Murray. **Luto**: estudos sobre a perda na vida adulta. São Paulo: Summus, 1998.

_____. **Amor e Perda**: as raízes do luto e suas complicações. São Paulo: Summus, 1998.

PIRES JR., Floriano Carlos Martins; ASSIS, Luiz Felipe. **uma análise da importância da regulação econômica do transporte aquaviário de passageiros na Amazônia**. Journal of Transport Literature. Vol. 5, nº 4, pp. 51-69, Oct. 2011.

REIS, Klézio Kleber Teixeira dos; PIMENTEL, Adelma do Socorro Gonçalves; SÁ-NEVES, Ângela Carina. Estudo de Caso Sobre Luto Materno. In: PIMENTEL, Adelma; FRANCO, Vítor; (Coord.). **Diálogos Dentro da Psicologia**: contributos da investigação luso-brasileira em psicologia social, clínica e educacional. Editora Aloendro: Portugal, 2011.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristóvão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. **Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas**. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais. Ano I, nº I, 2009.

SOUZA, Airle Miranda de; MOURA, Danielle do Socorro Castro; PEDROSO, Janari da Silva. Instrumento de Avaliação do Luto e suas Funções Terapêuticas: a

experiência em um serviço de pronto atendimento ao enlutado. In: FRANCO, Maria Helena Pereira (Org.). **Formação e Rompimento de Vínculos: o dilema das perdas na atualidade**. São Paulo: Summus, 2010.

STROEBE, M e SCHUT, Henk. **The dual process model of bereavement: rationale and description**. Death studies, v. 23, p. 197- 224, 1999.

TORLAI, Viviane Cristina. **A Vivência do Luto em Situações de Desastres Naturais**. Mestrado em Psicologia Clínica. Pontifícia Universidade Católica. São Paulo, 2010.

VALÊNCIO, Norma. A Sociologia dos Desastres: perspectivas para uma sociedade de direitos. In: Conselho Federal de Psicologia. **Psicologia de Emergências e Desastres na América Latina: promoção de direitos e construção de estratégias de atuação**. Brasília: CFP, 2011.

XIMENES, Tereza. **Embarcações, Homens e Rios na Amazônia**. Belém: Editora Universitária UFPA, 1992.

WALSH, Froma; McGoldrick, Mônica. A Perda e a Família: Uma Perspectiva Sistêmica. In: WALSH, Froma; McGoldrick, Mônica (ORG.). **Morte na Família: Sobrevivendo às Perdas**. Porto Alegre: Artmed, 1998.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Risk reduction and emergency preparedness: World Health Organization six-year strategy for the health sector and community capacity development**. World Health Organization; 2007. Disponível em: http://www.who.int/hac/techguidance/preparedness/emergency_preparedness_eng.pdf?ua=1. Acesso em: Jan. 2014.

Sites Consultados:

Agência Nacional de Águas. Disponível em: <http://www2.ana.gov.br/Paginas/portais/bacias/amazonica.aspx>. Acesso em: Mar. 2014.

Ministério dos Transportes. Dados técnicos sobre as bacias hidroviárias. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/768/module/default>. Acesso em: 09/06/2013.

Portal ORM. Disponível em: http://noticias.orm.com.br/noticia.asp?id=475501&pesquisa+vai+apontar+solu%C3%A7%C3%B5es+para+naufr%C3%A1gios+na+amaz%C3%B4nia#.Ux1T_YWt5K0. Acesso em: Mar. 2014.

APÊNDICE

APÊNDICE 1
Instrumento Utilizado na Organização e Tratamento dos Dados (Material Elaborado Pela Autora).

Fonte e Dados sobre o Barco	Data, Hora, Local de ocorrência.	Capacidade e nº de passageiros a bordo	Quantidade de sobreviventes., mortos, feridos, desaparecidos e crianças.	Condições de Socorro/ resgate	Hipóteses acerca das causas indicadas nas reportagens	Conteúdos por categorias

ANEXO

ANEXO 1 - PUBLICAÇÕES DE JORNAL COMPONENTES DO CORPUS.

JORNAL A

Três mortos em naufrágio no Amapá. 28/ 01/ 2002. Ano LVI, nº 29.827.

Superlotação faz barco naufragar na baía de Guajará. 19/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.152.

Tripulantes estavam embriagados, dizem passageiros. 19/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.152.

Inquérito vai apurar as responsabilidades. 19/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.152.

Muitos passageiros já previam a tragédia no rio. 19/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.152.

Bombeiros já retiraram 23 corpos do rio Pará. 20/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.153.

Proprietário do barco Dom Luiz XV está preso. 20/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.153.

Bombeiros já resgataram 34 corpos no rio Pará. 21/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.154.

“Dom Luís” é içado. Mortos são 37. 22/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.155.

Navegação nos rios da Amazônia é alternativa subexplorada e perigosa. 22/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.155.

Naufrágio do “Dom Luiz” matou 44 pessoas. 23/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.156.

Capitania dos Portos tem os nomes de 40 mortos. 24 e 25/ 12/ 2002. Ano LVII, nº 30.157.

Navio afunda após bater em duas embarcações. 21/ 07/ 2003. Ano LVII, nº 30.364.

Começa o içamento de barco naufragado. 22/ 07/ 2003. Ano LVII, nº 30.365.

Acidentes com barcos chegam a 20 neste ano. 23/ 07/ 2003. Ano LVII, nº 30.366.

Barco naufraga e mata oito pessoas em rio do Amazonas. 18/ 08/ 2003. Ano LVII, nº 30.392.

BARCO NAUFRAGA NO RIO AMAZONAS. 01/ 10/ 2005. Ano LIX, nº 31.162.

Já chegou a 15 o número de mortos. 03/ 10/ 2005. Ano LIX, nº 31.164.

Correnteza e falta de visibilidade frustram tentativa de içar o barco. 06/ 10/ 2005. Ano LIX, nº 31.167.

Barco afunda e deixa dois desaparecidos. 28/ 04/ 2006. Ano LX, nº 31.371.

Após naufrágio, garçom continua desaparecido. 29/ 04/ 2006. Ano LX, nº 31.372.

Encerradas as buscas a desaparecidos em naufrágio. 08/ 10/ 2005. Ano LIX, nº 31.169.

Morte sob as águas. 08/ 08/ 2006.

Mais três mortos. 08/ 08/ 2006.

Vítimas da Natureza. 27/ 11/ 2007. Ano LXII, nº 31.946.

Continuam buscas a desaparecidos. 28/ 11/ 2007. Ano LXII, nº 31.947.

O insólito naufrágio do navio “Presidente Vargas”. 06/ 10/ 2007. Ano LXI, nº 31.894.

Bombeiros procuram desaparecidos. 27/ 11/ 2007. Ano LXII, nº 31.946.

Sobrevivente relata que o barco estava muito leve, “por isso virou”. 27/ 11/ 2007. Ano LXII, nº 31.946.

Tragédia no Amazonas. 22/ 02/ 2008. Ano LXII, nº 32.031.

Vítimas de naufrágio no Amazonas são 14. 23/ 02/ 2008. Ano LXII, nº 32.032.

Barco que naufragou será içado até amanhã. 25/ 02/ 2008. Ano LXII, nº 32.034.

Perícia tenta desvendar causa do naufrágio do Almirante Monteiro. 27/ 02/ 2008. Ano LXII, nº 32.036.

Insegurança na rota Belém-Manaus. 05/ 03/ 2008. Ano LXII, nº 32.043.

Naufrágio no Solimões deixa 16 mortos. 05/ 05/ 2008. Ano LXII, nº 32.105.

Marinha faz perícia em naufrágio. 06/ 05/ 2008. Ano LXII, nº 32.106.

Naufrágio no Solimões tem 34 mortos. 07/05/ 2008. Ano LXII, nº 32.107.

Bombeiros já resgataram 45 corpos de naufrágio no Rio Solimões. 08/ 05/ 2008. Ano LXII, nº 32.108.

Resgatadas mais 2 vítimas de naufrágio. 12/ 05/ 2008. Ano LXII, nº 32.112.

Naufrágio no rio Amazonas tem 6 desaparecidos. 06/ 04/ 2009. Ano LXIII, nº 32.439.

Barco encontrado no fundo do Amazonas. 07/ 04/ 2009. Ano LXIII, nº 32.440.

Bombeiros encontram 1ª vítima de naufrágio. 08/ 04/ 2009. Ano LXIII, nº 32.441.

Sete mortos em naufrágio. 23/ 12/ 2009. Ano LXIV, nº 32.699.

Helicópteros participam das buscas. 23/ 12/ 2009. Ano LXIV, nº 32.699.

Sobe para dez o número de mortos em naufrágio no rio Amazonas. 24 e 25/ 12/ 2009. Ano LXIV, nº 32.700.

Continuam buscas por desaparecida. 26/ 12/ 2009. Ano LXIV, nº 32.701.

Turista desaparece em naufrágio no Tapajós. 17/ 07/ 2010. Ano LXIV, nº 32.903.

Continuam as buscas por paulista desaparecida no rio Tapajós. 18/ 07/ 2010. Ano LXIV, nº 32.904.

Encontrado corpo de turista no Tapajós. 19/ 07/ 2010. Ano LXIV, nº 32.905.

Um morto em naufrágio no Marajó. Sete pessoas estão desaparecidas. 10/ 08/ 2010. Ano LXIV, nº 32.927.

Mais quatro corpos resgatados. 11/ 08/ 2010. Ano LXIV, nº 32.928.

Resgatadas três vítimas de naufrágio. 12/ 08/ 2010. Ano LXIV, nº 32.929.

Bombeiros resgatam corpos de crianças. 08/ 12/ 2010.

Barco naufraga com mais de 40 pessoas. 13/ 07/ 2011. Ano LXV, nº 9866.

Bombeiros procuram barco no rio Pará. 23/ 07/ 2011. Ano LXV, nº 33.273.

Marinha resgata 4 tripulantes de barco. 20/ 04/ 2012. Ano LXVI, nº 33.543.

Novo acidente de barco no Amazonas. 10/ 09/ 2012. Ano LXVI, nº 33.686.

Passageiros de barco naufragado são resgatados. 11/ 09/ 2012. Ano LXVI, nº 33.687.

Projeto propõe selo para as embarcações. 05/ 10/ 2012. Ano LXVI, nº 33.711.

Naufrágio do “Presidente Vargas” faz três décadas envolto em mistério. 04/ 06/ 2012. Ano LXV, nº 33.224.

Doze mortos em naufrágio. 20/ 04/ 2013. Ano LXVII, nº 33.905.

Laudo vai apontar causas de naufrágio. Parentes enterram seus mortos. 22/ 04/ 2013. Ano LXVII, nº 33.907.

Investimento em segurança eleva custos. 28/ 04/ 2013. Ano LXVII, nº 33.913.

Pará tem 54 mil barcos clandestinos. 28/ 04/ 2013. Ano LXVII, nº 33.913.

Baixa renda sofre em viagem fluvial. 18/ 08/ 2013. Ano LXVII, nº 34.025.

Na Amazônia, pobres viajam de barco. 18/ 08/ 2013. Ano LXVII, nº 34.025.

Polícia apura acidente com investigador. 23/ 09/ 2013. Ano LXVII, nº 34.061.

Encontrado corpo de jovem afogada. 24/ 09/ 2013. Ano LXVII, nº 34.062.

Naufrágio no Círio fluvial. 14/ 10/ 2013. Ano LXVII, nº 34.082.

Naufrágio já tem dezessete mortos. 15/ 10/ 2013. Ano LXVII, nº 34.083.

Terminam buscas do naufrágio. 17/ 10/ 2013. Ano LXVII, nº 34.085.

JORNAL B

Desastre na Baía do Guajará. 21/ 07/ 2003. Ano XXI, nº 6.968.

Laudo vai indicar causas do naufrágio. 23/ 07/ 2003. Ano XXI, nº 6.970.

ACIDENTE COM EMBARCAÇÕES NO RIO AMAZONAS FAZ VÍTIMAS. 01/ 10/ 2005. Ano XXIV, nº 7.766.

Capitania confirma 15 mortes em acidente no rio Amazonas. 03/ 10/ 2005. Ano XXIV, nº 7.768.

DOIS MORTOS EM NAUFRÁGIO. 27/ 11/ 2007. Ano XXVI, nº 8.551.

CORPO DE CRIANÇA É ENCONTRADO. 28/ 11/ 2007. Ano XXVI, nº 8.552.

Mais um corpo é encontrado. 30/ 11/ 2007.

Barco afunda e mata 13 no Amazonas. 22/ 02/ 2008. Ano XXVI, nº 8.635.

Número de mortos sobe para 14. 23/ 02/ 2008. Ano XXVI, nº 8.636.

Naufrágio matou ao menos 15. 05/ 05/ 2008. Ano XXVI, nº 8.708.

Sobe para 34 o número de vítimas. 07/ 05/ 2008. Ano XXVI, nº 8.710.

Seis desaparecem em naufrágio. 06/ 04/ 2009. Ano XXVII, nº 9.042.

Naufrágio faz 7 mortos no rio Amazonas. 23/ 12/ 2009. Ano XXVIII, nº 9.303.

Comandante de embarcação é preso. 24 e 25/ 12/ 2009. Ano XXVIII, nº 9.304

Continuam as buscas por desaparecidos. 26/ 12/ 2009. Ano XXVIII, nº 9.305.

Almirante Barroso é retirado do rio. 27/ 12/ 2009. Ano XXVIII, nº 9.306.

Naufrágio mata criança em Breves. 10/ 08/ 2010. Ano XXVIII, nº 9.531.

Mais 4 corpos são encontrados. 11/ 08/ 2010. Ano XXVIII, nº 9.532.

Bombeiros encerram buscas pelos corpos. 12/ 08/ 2010. Ano XXVIII, nº 9.533.

Círio fluvial já move Capitania. 16/ 08/ 2010. Ano XXVIII, nº 9.537.

Depois de 23 anos, ainda a dor. 15/ 07/ 2011. Ano XXIX, nº 9.868.

Oito pessoas ainda estão desaparecidas. 13/ 07/ 2011. Ano XXIX, nº 9866.

Mais dois são resgatados com vida no rio Amazonas. 14/ 07/ 2011. Ano XXIX, nº 9.867.

Barco naufraga em Barcarena. 22/ 07/ 2011. Ano XXIX, nº 9.876.

Filas, aperto, calor: tudo vale a pena! 23/ 07/ 2011. Ano XXIX, nº 9.876.

Número de mortos pode chegar a 20. 20/ 04/ 2013. Ano XXX, nº 10.508.

Municípios do Pará não têm estrutura. 04/ 07/ 2013. Ano XXX, nº 10.583.

Barco afunda no Marajó com 50 a bordo. 04/ 08/ 2013. Ano XXX, nº 10.614.

Precário para 13 milhões na Amazônia. 13/ 10/ 2013. Ano XXXI, nº 10.684.

MACAPÁ: PELO MENOS 10 MORREM EM NAUFRÁGIO. 14/ 10/ 2013. Ano XXXI, nº 10.685.

MARINHA CONTINUA BUSCAS EM MACAPÁ. Acidente com barco já registrou 16 mortes. 15/ 10/ 2013. Ano XXXI, nº 10. 686.

SANTARÉM: NAUFRÁGIO MATA DOIS ADOLESCENTES. 17/ 10/ 2013. Ano XXXI, nº 10.688.

JORNAL C

NAUFRÁGIO NO MARAJÓ. 19/ 12/ 2002. Ano III, nº 980.

MAIS 12 CORPOS ACHADOS. 20/ 12/ 2002. Ano III, nº 981.

BARCO TEM MAIS MORTOS. 21/ 12/ 2002. Ano III, nº 982.

Embarcação foi içada. Mais corpos achados. 22/ 12/ 2002. Ano III, nº 983.

BUSCAS SÃO ENCERRADAS. 23/ 12/ 2002. Ano III, nº 984.

BALSA E BARCO COLIDEM. 21/ 07/ 2003. Ano IV, nº 1192.

UM NOVO SUSTO NO RIO. 22/ 07/ 2003. Ano IV, nº 1193.

Capitania iça o Neruú. 23/ 07/ 2003. Ano IV, nº 1194.

COLISÃO NA BAÍA MATA 3. 04/ 10/ 2004. Ano IV, nº 1632.

Corpo achado na baía. 05/ 10/ 2004. Ano IV, nº 1633.

Empresário ainda desaparecido. 29/ 04/ 2006. Ano VI, nº 2203.

Dez morrem em acidente com barco que partiu do Pará. 22/ 02/ 2008. Ano VII, nº 2.862.

NAUFRÁGIO FEZ 14 MORTES. 23/ 02/ 2008. Ano VII, nº 2.863.

Sobe para 16 o número. 24/ 02/ 2008. Ano VII, nº 2.864.

Sobem para 16 os mortos no naufrágio. 25/ 02/ 2008. Ano VII, nº 2. 865.

NAUFRÁGIO CRIMINOSO. 05/ 05/ 2008. Ano VIII, nº 2.935.

Mais 11 vítimas são resgatadas; número de mortos chega a 45. 08/ 05/ 2008.
Ano VIII, nº 2.938.

Embarcação que naufragou ontem estava lotada. 06/ 04/ 2009. Ano VIII, nº
3.269.

SETE MORREM EM NAUFRÁGIO. 23/ 12/ 2009. Ano IX, nº 3.530.

Localizados os corpos de mulheres. 26/ 12/ 2009. Ano IX, nº 3.532.

Bombeiros buscam a última vítima de naufrágio. 26/ 12/ 2009. Ano IX, nº
3.532.

Barco vira com turistas. 17/ 07/ 2010. Ano X, nº 3.734.

Achado corpo de turista de barco naufragado. 18/ 07/ 2010. Ano X, nº 3.735.

CORPOS DE CRIANÇAS NO RIO. 11/ 08/ 2010. Ano X, nº 3.759.

OITO CORPOS RESGATADOS. 12/ 08/2010. Ano X, nº 3.760.

PASSAGEIROS SÃO RESGATADOS. 13/ 07/ 2011. Ano XI, nº 4.090.

Quatro mortos em naufrágio perto de Macapá. 14/ 07/ 2011. Ano XI, nº 4.091.

BARCO NAUFRAGA NO RIO PARÁ. 23/ 07/ 2011. Ano XI, nº 4.100.

PROTEÇÃO SÓ DIVINA. 26/ 07/ 2011. Ano XI, nº 4.103.

Barco de hotel tomba. 08/ 09/ 2012. Ano XII, nº 4.509.

Barco é rebocado após tombar com 45 pessoas. 09/ 09/ 2012. Ano XII, nº 4.510.

Pane no motor deixa barco à deriva no Amazonas. 10/ 09/ 2012. Ano XII, nº 4.511.

BARCO AFUNDA NO RIO ARARI. 20/ 04/ 2013. Ano XIII, nº4.731.

VOLUNTÁRIOS AJUDAM NAS BUSCAS. 20/ 04/ 2013. Ano XIII, nº4.731.

RIOS DO ESTADO SE TORNAM ARMADILHAS. 05/ 05/ 2013. Ano XIII, nº 4.746.

COLISÃO DEIXA CINCO FERIDOS. 15/ 10/ 2013. Ano XII, nº 4.899.

DEZ MORREM NO AMAPÁ. 14/ 10/ 2013. Ano XIII, nº 4.898.

Encontrada a 17ª vítima do naufrágio em Macapá. 15/ 10/ 2013. Ano XIII, nº 4.899.

BUSCAS SÃO ENCERRADAS. 16/ 10/ 2013. Ano XIII, nº 4.900.

Encontrado corpo de rapaz que havia sumido após naufrágio. 17/ 10/ 2013.
Ano XIII, nº 4.901.