

ESCALPELAMENTO: POLÍTICA PÚBLICA PARA A POPULAÇÃO INVISÍVEL

Luciene Strada de Oliveira

ESTUDO DE CASO

ESCALPELAMENTO: POLÍTICA PÚBLICA PARA A POPULAÇÃO INVISÍVEL

SCALPING: JUSTICE FOR THE INVISIBLE POPULATION

Por Luciene Strada de Oliveira

Defensora Pública Federal da União aposentada; Presidente do Instituto Brasileiro de Segurança Marítima e Fluvial – SEGUMAR;

RESUMO

O objetivo do presente trabalho é apresentar a incidência do escalpelamento em mulheres transportadas em embarcações ribeirinhas, que usam o cabelo longo e que quando se aproximam do eixo que liga o motor à hélice (descoberto e sem proteção mecânica) têm os seus cabelos enroscados no eixo e que são arrancados com violência, atingindo o couro cabeludo, a pele da face, do pescoço e orelhas. Apontar as políticas públicas necessárias, construídas e adotadas para prevenir e mitigar os terríveis resultados desses acidentes. A metodologia empregada foi estudo de caso, com base nos processos existentes na Defensoria Pública da União (DPU) aliada à observação participante realizada pela autora. O referencial teórico foi o estabelecimento de políticas públicas¹ nas esferas federal e estadual. Os resultados do trabalho apontam para a necessidade de: (a) adoção de políticas públicas normativas, sobre a aquisição e proteção mecânica de motores e a obrigatoriedade da cobertura do eixo de embarcações ribeirinhas; (b) custeio da aquisição motores e de equipamentos de proteção, pelo financiamento público por parte do governo federal; (c) adoção de políticas públicas de saúde na prevenção de acidentes, socorro a acidentados, cirurgia estética reparatória e apoio psicológico; e (d) adoção de políticas públicas de educação na prevenção de acidentes, por parte dos governos estaduais. As conclusões apontam para a viabilidade da erradicação do escalpelamento; e a exequibilidade da criação de financiamento público, para que pessoas de baixa renda, devidamente cadastradas e com sua embarcação legalizada na Capitania dos Portos, possam adquirir novos motores, junto com a estrutura de proteção e cobertura do eixo.

¹ Conjunto de ações desencadeadas pelo Estado visando atender a determinado segmento da sociedade (nota nossa).

Palavras-chave: Políticas públicas. Segurança de embarcações. Escalpelamento. Cirurgia estética reparatória. Amazônia.

ABSTRACT

The objective of this paper is to present the incidence of scalping in women transported on riverine vessels, which use long hair and that when they approach the shaft that connects the motor to the propeller (uncovered and without mechanical protection) have their hair entangled in the shaft and that are torn with violence, involving the scalp, the skin of the face, neck and ears; as well as the necessary public policies built and adopted to prevent and mitigate the terrible results of these accidents. The methodology adopted was case study based on existing processes in the Public Defender's Office (DPU) coupled with participant observation conducted by the author. The theoretical framework was the establishment of public policies at the federal and state levels. The results of the study point to the need to: (a) adoption of regulatory policies on the acquisition and protection of motors and mandatory mechanical coverage of the shaft of riverine vessels, (b) financing of the acquisition of a new motor and its protection equipment, by public funds from the federal government, (c) adoption of public health policies to prevent accidents, rescue the injured, remedial cosmetic surgery and psychological support, and (d) adoption of public policies on education in accident prevention on the part of state governments. The findings point to the feasibility of eradication of scalping, and the feasibility of creating public financing to low-income persons, duly registered and with their boats legalized in the Port Authority, to acquire new motors, along with the structure of protection and coverage of the shaft.

Keywords: Public policies. Safety of vessels. Scalping. Remedial cosmetic surgery. Amazon.

INTRODUÇÃO

O tema Política Pública parecia, na percepção da autora, um conceito distante, utilizado apenas por gestores e lideranças do executivo e legislativo, por ser atividade desenvolvida por profissionais altamente técnicos, burocratas e politicamente ativos, intangível ao cidadão comum.

Quando nos deparamos com os casos de escarpelamentos, jamais poderíamos imaginar que pudéssemos construir e implementar políticas públicas, desencadeando um conjunto de ações do Estado, nas esferas federal, estadual e municipal, costurando parcerias com organizações não governamentais e com a iniciativa privada, que atingiriam a vida de centenas de cidadãos.

A experiência foi gratificante, pois percebemos que o indivíduo deve inovar, ser criativo, sair de sua “zona de conforto”, normalmente “agasalhado” pelo comodismo e pela falsa sensação de segurança oferecida pela rotina dos afazeres diários.

Foi nesse espírito de inovação que nasceu o – **Projeto de Erradicação do Escarpelamento por Embarcação**, que tinha como principal proposta inovar a Justiça, de modo a que deixasse de ser apenas reparadora, mas, sobretudo, preventiva, já que o objetivo era reverter o quadro crescente de acidentes de escarpelamento, pois não havia sentido manter ações de reparação dos danos sem procurar acabar com a causa que vinha dando origem a este tipo de acidente.

Em pleno século XXI, estamos diante de um acidente grave e deformante, que nunca deveria manchar as páginas da nossa história, pois não são casos isolados, mas de uma triste realidade que já fez mais de trezentas vítimas, se considerarmos apenas os registros de posse da Defensoria Pública da União.

A região amazônica conta com uma extensa malha hidroviária, de aproximadamente vinte e dois mil quilômetros de rios navegáveis, com uma população estimada de vinte milhões de pessoas, das quais quatro milhões²) encontram-se espalhadas em comunidades ribeirinhas distribuídas ao longo de uma vasta rede hidroviária. Em nenhuma outra região o rio assume tanta importância para a vida humana como na Amazônia. Por essa razão, centenas de milhares de ribeirinhos são usuários das pequenas embarcações, pois o transporte fluvial é indispensável à sobrevivência da quase totalidade dos vilarejos, sendo um instrumento de integração social, econômico e ambiental por excelência.

O uso de pequenas embarcações motorizadas e de baixo calado³ pelos ribeirinhos torna possível o aproveitamento da malha hidroviária regional, permitindo o acesso e a ocupação dos espaços vazios da região amazônica.

Em virtude do alto custo de aquisição de um motor novo, em sua grande maioria os

² INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Sinopse do Censo Demográfico**, 2010.

³Distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa da quilha (fundo) da embarcaçãoossa).

motores são comprados usados, podendo ser “retificado”⁴ ou adaptado para uso em embarcações, requerendo, desta forma, manutenção constante em virtude de “fazer água”⁵ por qualquer imperfeição na vedação do eixo que liga o motor à hélice da embarcação, que gira em alta velocidade, como mostram as fotografias 1 a 3.

Fotografias 1 a 3: Vista panorâmica do interior de duas embarcações ribeirinhas. Pode-se ver o motor; o volante do motor; e o eixo propulsor que liga o motor à hélice, este último totalmente descoberto



Fonte: Autora, 2007.

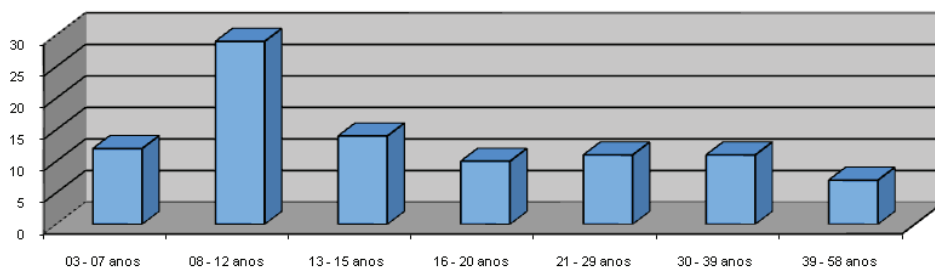
E é justamente em função da ausência da cobertura protetora do eixo propulsor da embarcação (que liga o motor da embarcação à hélice) que o escalpelamento ocorre, quando a vítima, geralmente mulher e de cabelos longos, ao se aproximar do eixo propulsor descoberto em rotação, tem seus cabelos puxados e enrolados, causando a avulsão do couro cabeludo, atingindo muitas vezes, a face, o pescoço, os olhos e as orelhas. De acordo com os relatos das vítimas, o escalpelamento ocorre quando: retirando água do fundo do barco próximo ao eixo descoberto; brincando com o gotejamento de água no eixo; pegando objeto ou moeda que caía embaixo do eixo; descansando deitado próximo ao eixo; entre outros.

⁴Termo local que se refere ao processo de manutenção do motor para reparar pequenos danos causados pelo desgaste natural de sua utilização.

⁵Termo utilizado no meio marítimo e no meio fluvial para caracterizar que está entrando água na embarcação.

O dano físico provocado pelo escalpelamento é maior se a vítima for criança ou usar o cabelo preso na forma de “rabo de cavalo”, em que todo o escalpo é arrancado de uma só vez. Esse tipo de acidente provoca deformações gravíssimas e, até mesmo, a morte. As principais vítimas são mulheres, sendo a maioria crianças. A maior incidência desses acidentes ocorre na faixa etária entre 5 e 16 anos, seguida pela de 17 a 30 anos e, em menor escala acima de 31 anos de idade, como pode ser visto na tabela 1, para o período que vai de 2005 a 2010.

Tabela 1: Faixa etária de vítimas de escalpelamento, causado por eixo de embarcação ribeirinha, no período de 2002 a 2010.



Fonte: BRASIL, 2010.

Importante observar que, no caso de acidente por escalpelamento, não ocorrem apenas danos estéticos, mas este também causa uma limitação funcional do acidentado, uma vez que a região amazônica possui elevada temperatura com uma grande incidência de raios solares, e o cabelo é o protetor natural da cabeça, importante para o exercício das atividades externas laborais rotineiras.

O perfil etário da Região Norte apresenta uma estrutura bastante jovem, devido aos altos níveis de fecundidade no passado recente, conforme Sinopse do Censo Demográfico 2010. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a população de crianças com menos de cinco anos vem caindo de 14,3% em 1991 para 9,8% em 2010.⁶ Se for considerado que cada família possui em média quatro membros, considerando a população rural no interior da Região Norte divulgada pelo censo IBGE 2010,⁷ estima-se existir 1 milhão de embarcações circulando na região, podendo ser um pouco mais ou menos, mas não muito distante dessa quantidade, levando-se em conta que o IBGE não

⁶ IBGE, 2011.

⁷ IBGE, 2011.

consegue mapear toda as áreas, em virtude do desafio em chegar a vilas no interior por embarcação diante da imensidão amazônica. Deste total estimado cerca de 200 mil embarcações estão registradas na Marinha do Brasil.⁸ Ou seja, estima-se que existam cerca de 800 mil embarcações “invisíveis”⁹ circulando na região amazônica.

A maior parte dos acidentes de escarpelamento ocorre nas embarcações regionais do tipo “catraia”,¹⁰ que é o mais popular meio de transporte familiar e de subsistência nesta região, compreendendo 35% dos casos; seguindo-se dos que acontecem em barcos, com 32% de incidência; e ainda cerca de 17% dos acidentes deste tipo ocorre nas embarcações do tipo “lancha regional”, conforme levantamento feito junto às vítimas que sofreram escarpelamento. Os tipos de embarcação utilizadas na região amazônica e os respectivos percentuais de acidentes de escarpelamento, registrados na Defensoria Pública da União, são mostrados, individualmente, nas figuras de 4 a 7.



Fotografias 4 a 7: Tipos de embarcação utilizadas na região amazônica, com percentuais de acidentes de escarpelamento, registrados na Defensoria Pública da União

Fonte: Autora, 2010.

⁸ FERREIRA, A. R. Mensagem pessoal para a autora. Belém, 13 mar. 2013.

⁹ As embarcações invisíveis são aquelas que não possuem quaisquer registros ou cadastros junto à Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) e navegam sem os equipamentos de segurança exigido por lei (Nota nossa).

¹⁰ Catraia é uma embarcação de pouco calado, movida a vela, remo ou do tipo canoa motorizada, que se emprega no transporte de passageiros, e que é geralmente manobrada por uma só pessoa, o catraieiro (Nota nossa).

No período de 2001 a 2005, observou-se que, apesar dos esforços do Estado do Pará, da Marinha do Brasil e de organizações não governamentais (ONG) nas campanhas de prevenção, houve um aumento no número de vítimas de escalpelamento em embarcações ribeirinhas¹¹ e nenhuma delas havia conseguido realizar, até então, a cirurgia reparadora ou ser incluída em programas de inclusão social do Governo Federal, já que a vítima de escalpelamento busca o isolamento por conta das deformações sofridas.

Diante dessa realidade cruel, se buscou montar, com um enfoque sistêmico, um projeto que contemplasse ações multidisciplinares para atacar as causas do problema, bem como mitigar suas consequências. A proposta do Projeto de Erradicação do Escalpelamento por Embarcação, aprovado no segundo semestre de 2005¹² pelo Defensor Público Geral da União, contemplava duas linhas de ação: uma preventiva (melhoria na segurança das embarcações) e outra reparadora (atendimento às vítimas).¹³

A primeira conquista deste Projeto foi o enquadramento do acidente de escalpelamento como – acidente de consumo,¹⁴ o que viabilizou a parceria por meio de Acordo de Cooperação Técnica com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), do Ministério da Justiça, em 2006¹⁵), tendo em vista que a vítima é normalmente passageira da embarcação onde ocorre o acidente. Essa parceria foi fundamental para se criar uma rede de divulgação do Projeto de Erradicação do Escalpelamento¹⁶, por meio dos PROCON¹⁷ no interior da Amazônia, em conjunto com as capitâncias dos portos, órgãos go-

¹¹ _DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO. Parceria com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, 2006.

¹² BRASIL. Congresso Nacional, 2014.

¹³ OLIVEIRA, L. S. de. **Erradicação do escalpelamento: justiça para a população invisível**, 2010

¹⁴ Acidentes de consumo ocorrem quando um produto ou serviço prestado provoca danos ao consumidor, quando utilizado ou manuseado de acordo com as instruções de uso do fornecedor. Ou seja, um acidente de consumo ocorre quando há uma falha/defeito do produto, ou quando ele não atende ao nível de segurança que dele se espera. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/consumidor/acidente_consumo.asp>. Acesso em: 5 jun. 2014.

¹⁵ DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO (Brasil). Parceria com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, 2006.

¹⁶ DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO (Brasil). Parceria com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, 2006.

¹⁷ O PROCON é órgão do Poder Executivo municipal ou estadual destinado à proteção e defesa dos direitos e interesses dos consumidores. É ele que mantém contato mais direto com os cidadãos e seus pleitos, podendo ser estadual, municipal ou do Distrito Federal. Cumpre-lhe basicamente as funções de acompanhamento e fiscalização das relações de consumo ocorridas entre fornecedores e consumidores. Disponível em: <<http://www.procon.rj.gov.br/index.php/main/historico>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

vernamentais e organizações não governamentais. O grande desafio foi o de encontrar as vítimas de escalpelamento que se escondiam em suas casas, em suas comunidades ou vilas longínquas. As crianças deixavam de ir à escola por conta do *bullying*, sendo que a maior parte das vítimas não possuía certidão de nascimento, carteira de identidade, inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF), tampouco conta bancária, sem a qual não seria possível o pagamento de indenizações. As vítimas de escalpelamento eram pessoas “invisíveis” para a sociedade, embora fazendo parte do Estado brasileiro.

A ficha de identificação da vítima de escalpelamento (FIVE) foi criada para poder ser estabelecido o perfil das vítimas, os fatores que contribuíram para o acidente, o perfil econômico do proprietário da embarcação, os dados da embarcação, as informações sobre os procedimentos médicos já executados, a fim de que se pudesse formular políticas públicas visando à prevenção, a mitigação e a erradicação deste tipo de acidente.

As dificuldades e desafios durante a implantação do Projeto de Erradicação do Escalpelamento por Embarcação foram intensas e em diferentes níveis, a exemplo da vítima de escalpelamento total (ou seja, a que não possui mais o cabelo e usa prótese capilar, isto é peruca), que se recusava em tirar a peruca para a fotografia da sua primeira carteira de identidade, na Secretaria de Segurança Pública do Estado. Muitas vítimas de escalpelamento não tiram a peruca em público tampouco em uma situação íntima junto a seu companheiro.

Montar um projeto com suas linhas de ação, objetivos e atividades é fácil, afinal, o papel aceita qualquer ideia. O desafio foi colocar em prática as ações e a forma encontrada viabilizada por meio de parcerias, trabalhando com os diversos segmentos da sociedade e do Governo.

Audiências públicas foram realizadas, sensibilizando formadores de opinião, conquistando parceiros e demonstrando que a ausência do Estado permitia a ocorrência do acidente. Não resta dúvida que trabalhar com dados reais e confiáveis foi o principal pilar para um diagnóstico correto, mais próximo da verdade, em virtude da falta de informações ou subsídios por desconhecimento deste tipo de acidente.

A divulgação da estatística dos acidentes de escalpelamento chegou ao conhecimento da Presidência da República que determinou apoio ao Projeto de Erradicação do Escalpelamento por Embarcação, em parceria com o Gabinete Pessoal do Presidente da República.

À medida que esse Projeto avançava novas vitórias eram alcançadas, a exemplo da inclusão do acidente de escalpelamento na Tabela Unificada de Procedimentos do Sistema Único

de Saúde (SUS),¹⁸ permitindo ao hospital envolvido receber o ressarcimento dos custos com os procedimentos médicos e cirúrgicos, tais como: sala de cirurgia; estada das vítimas; e insumos médico-cirúrgicos. Em 2009, foi a vez da prótese expansora¹⁹ entrar na tabela do SUS, após se concluir que a prótese é um direito de todos os brasileiros, já que é parte de um procedimento hospitalar, beneficiando não só as vítimas de escarpelamento, como também os queimados e portadoras de câncer de mama. Só para dimensionar a importância da inclusão da prótese expansora na tabela do SUS, na região amazônica, em passado recente, um hospital quando possuía recursos financeiros excedentes os destinava para a compra de expansores, sendo que algumas vezes esta prótese era reutilizada para atender a um número maior de vítimas, escolhidas de forma aleatória, mesmo que se corresse o risco de contaminação biológica e de rejeição do procedimento. Esta era uma tentativa de ajudar o maior número de vítimas possível, tendo em vista a falta de previsão legal do enquadramento desse tipo de acidente nas tabelas do SUS.

Superada a questão da inclusão na tabela do SUS, verificou-se que muitas vítimas de escarpelamento não tinham acesso à cirurgia plástica reparadora, em virtude de os estados não possuírem cirurgões plásticos especializados nos hospitais de atendimento a vítimas deste tipo de acidente. A Defensoria Pública da União (DPU) buscou, então, inicialmente, apoio no Instituto Ivo Pitanguy,²⁰ no Rio de Janeiro que, devido ao número crescente de vítimas que procurava a DPU, viabilizou uma parceria com a Sociedade Brasileira de Cirurgia Plástica^{21 22} (,) para atender a demanda reprimida de cirurgias reparatórias. Isto

¹⁸ As unidades assistenciais prestadoras de serviços para o SUS são remuneradas por meio de procedimentos previstos na Tabela Unificada de Procedimentos, Medicamentos e Órteses, Próteses e Materiais Especiais, para atender integralmente o paciente. Isso também implica no fornecimento de consultas, exames, internação e medicamentos. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ramb/v55n6/11.pdf>>. Acesso em: 2 jun. 2014.

¹⁹ Expansores de pele são bolsas de silicone usadas em procedimentos para correção de sequelas de traumas e queimaduras, na reconstrução de mama pós-mastectomia, e deformidades adquiridas ou congênitas. São implantados sob a pele normal próximo à área afetada. Após o implante, semanalmente, o expansor é preenchido de soro fisiológico. Com o aumento do volume dentro do expansor, ocorre o crescimento da pele acima deste. Isto visa a obtenção de retalhos de pele, que podem ser reimplantados em outras partes do corpo (SANTIAGO NETO, 2013).

²⁰ O Instituto Ivo Pitanguy é uma entidade sem fins lucrativos, que tem por finalidade o ensino, a pesquisa, a divulgação da cirurgia plástica, assim como a prestação de assistência médica na especialidade para a população de baixa renda. Antigo Centro de Estudos Ivo Pitanguy (CEIP), o Instituto foi fundado em 1975 pelo Professor Ivo Pitanguy. Disponível em: <http://www.pitanguy.com.br/instituto_oinstitueto.asp>. Acesso em: 6 jun. 2014.

²¹ DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO (Brasil). Parceria com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, 2006.

²² SOCIEDADE BRASILEIRA DE CIRURGIA PLÁSTICA. Parceria para atender a demanda reprimida de necessidade de realização de cirurgias reparatórias de vítimas de escarpelamento, 2010

mobilizou médicos, em todo o país, para participar do mutirão de forma gratuita, oferecendo os melhores procedimentos de cirurgia plástica às vítimas de escarpelamento do interior da Amazônia, até que cada Estado da Federação montasse sua equipe de cirurgia plástica para atender os casos de acidentes no futuro.

No primeiro mutirão de avaliação para a realização de cirurgia plástica reparadora no Pará foram atendidas 61 vítimas, uma das quais do sexo masculino, e realizados 24 procedimentos reparadores. Mutirões subsequentes, no Pará e no Amapá, atenderam mais de duzentas vítimas de escarpelamento.

Fotografia 8: Mutirão de cirurgia plástica no estado do Pará, em março de 2010



Fonte: Autora, 2010.

Fotografia 9: Mutirão de cirurgia plástica no estado do Amapá, em dezembro de 2012



Fonte: Autora, 2012.

Outro passo importante foi a criação de Oficinas de “Perucas”, em que vítimas de escarpelamento aprendem a fazer suas próprias próteses empregando a técnica correta. Esse aprendizado é fundamental, uma vez que o atrito de uma peruca rústica com a pele fina do escarpo provoca feridas que podem levar ao câncer de crânio, conforme havia ocorrido com uma paciente de 72 anos, que teve este mal diagnosticado em um mutirão de cirurgia plástica, após passar anos usando uma peruca inadequada.

Fotografia 10: Oficina de “Perucas”



Fonte: Autora, 2012.

A DPU articulou, também, uma rede de apoio que permitiu, de um lado, o pagamento de indenização financeira por meio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas (seguro DPEM),²³ similar ao Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

O pagamento da indenização financeira tem por objetivo a ressocialização da vítima, em especial daquelas que se afastaram da escola e da vida social por conta da mutilação sofrida. No caso das indenizações com base no seguro DPEM, a comprovação do acidente por meio de certidão de ocorrência emitida pelas capitânicas dos portos,²⁴ bem como, a comprovação das lesões físicas sofridas pelas vítimas de escalpelamento por meio do laudo pericial, emitido pelos institutos médicos legais, imprimiu transparência aos processos administrativos junto aos órgãos pagadores. Isto acelerou as indenizações obrigatórias e eliminou a necessidade de haver um intermediário para o recebimento do seguro DPEM,

²³ O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas (seguro DPEM) foi criado pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, e tem por finalidade garantir os danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas às pessoas embarcadas, transportadas ou não transportadas, inclusive, aos proprietários, tripulantes ou condutores das embarcações e seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/cfpn/dpem.html>>. Acesso em: 7 jun. 2014.

²⁴ **Direito a Indenização do seguro DPEM:** O pagamento da indenização será efetuado mediante simples prova do acidente e do dano decorrente, independentemente da existência de culpa. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/cfpn/dpem.html>>. Acesso em: 13 jun. 2014.

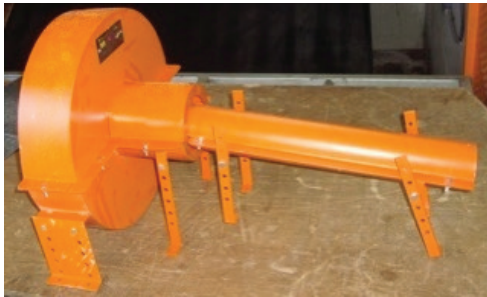
ao efetuar o pagamento diretamente em conta corrente em favor da vítima, evitando a atuação de pessoas interessadas em angariar vantagens.

Em relação às ações preventivas aos acidentes, os focos principais são: a cobertura do eixo que liga o motor à hélice nas embarcações ribeirinhas; a promoção de campanhas de prevenção e orientação, em especial, ensinando como agir diante de um acidente causador do escalpelamento, objetivando minorar as sequelas. Em março de 2010 foi lançada a Campanha Nacional de Combate ao Escalpelamento na sede do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), em Belém/PA, que consistia em diversas peças publicitárias a serem afixadas em barcos em pontos de embarque e desembarque de passageiros, além de *spot*²⁵ para veiculação em rádios locais. A Marinha do Brasil vem fabricando a cobertura metálica para encapsular o eixo de embarcação ribeirinha a partir de um modelo desenvolvido pela Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (Fundacentro),²⁶ bem como instalando esta peça de forma gratuita nessas embarcações.

²⁵ O *spot* é geralmente utilizado no rádio quando há muita coisa a ser transmitida em uma só mensagem. Em geral, o *spot* para radiodifusão dura 30 segundos, por isso não há tempo para veicular tudo sobre o tema ou assunto escolhido. O texto para um *spot* contém as características mais importantes sobre o assunto; quais sejam: a importância do tema do *spot* para a comunidade; seu poder de conscientização e mobilização no bairro; a preocupação com conteúdo educativo; entre outros. Disponível em: <http://www.midiajovem.se.gov.br/arquivos/94/manual_de_radio.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2014.

²⁶ A Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (Fundacentro), criada oficialmente em 1966, teve os primeiros passos de sua história dados no início desta década, quando a preocupação com os altos índices de acidentes e doenças do trabalho crescia no governo e entre a sociedade. Já em 1960, o governo brasileiro iniciou gestões com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), com a finalidade de promover estudos e avaliações do problema e apontar soluções que pudessem alterar esse quadro. Tem como missão: Produção e difusão de conhecimentos que contribuam para a promoção da segurança e saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras, visando ao desenvolvimento sustentável, com crescimento econômico, equidade social e proteção do meio ambiente. Disponível em: <<http://www.fundacentro.gov.br/institucional/missao>>. Acesso em: 8 jun. 2014.

Fotografia 11: Parte superior e inferior de cobertura protetora de eixo de embarcação



Fonte: Fundacentro, 2010.

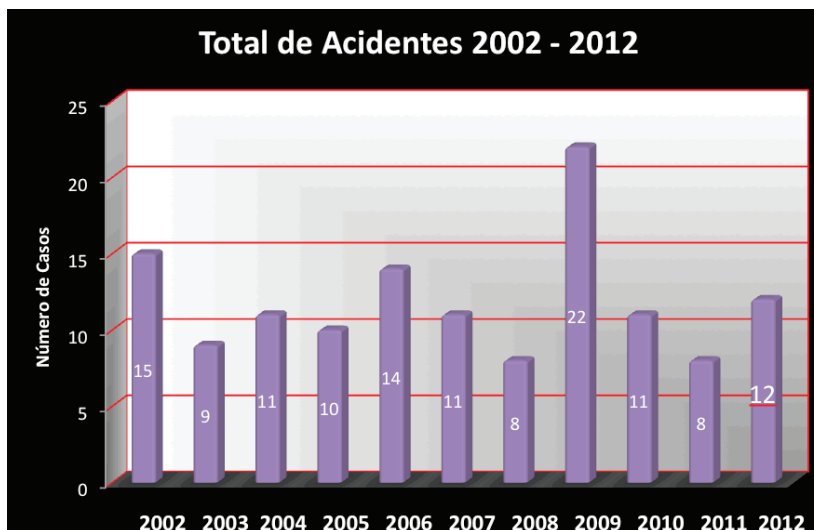
Fotografia 12: Parte inferior da cobertura protetora de eixo de embarcação



Fonte: Fundacentro, 2010.

Com resultado das ações e campanhas preventivas houve uma redução de 75% nos acidentes de escalpelamento. Contudo, a erradicação de acidentes de escalpelamento, causados por eixo de embarcação ribeirinha, só ocorrerá quando houver investimento para a modernização da frota ribeirinha de proprietários de baixa renda na região Norte, com a criação de financiamento, que permita o ribeirinho ter acesso ao crédito, para a compra de um motor novo e da cobertura do eixo de sua embarcação.

Tabela 2: Número total de acidentes de escalpelamento em embarcações ribeirinhas, no período de 2002 a 2012



Fonte: Relatório da Defensoria Pública da União, 2013.

O público-alvo do programa são os ribeirinhos que necessitem de embarcações, de até 14 metros²⁷ de comprimento, para transporte de passageiros ou cargas, com renda familiar de até 10 salários mínimos²⁸. Calcula-se que aproximadamente cento e vinte mil ribeirinhos da região Norte serão beneficiados com essa medida.

O diferencial da proposta é que na aquisição de um motor novo, para as embarcações ribeirinhas, o fabricante, ou seu preposto, será responsável pela fabricação/aquisição e pelo serviço de cobertura do eixo propulsor, conforme recomendação técnica. Deverá, também, receber o motor usado como parte de pagamento do motor novo, retirando-o do mercado, a fim de incentivar o ribeirinho a trocar seu motor velho, poluente e anti-econômico e com o eixo propulsor descoberto, por um motor novo, não poluente, econômico e com a cobertura deste eixo e do cano de descarga.

Os motores antigos das embarcações, dos beneficiários dessa proposta, deverão ser entregues para amortização da dívida, a título de bônus de incentivo, visando estimular a participação do ribeirinho a contratar/assumir um financiamento, além de promover a retirada de circulação do motor sem cobertura de seu eixo propulsor, evitando, assim, seu retorno ao mercado. Esses equipamentos usados serão destinados a reciclagem, de acordo com as normas de segurança e ambientais existentes.

Além disso, para ser possível a realização da operação de financiamento, a embarcação ribeirinha deverá estar legalizada nas Capitânicas dos Portos da Marinha do Brasil, permitindo, assim, se conhecer o número real de embarcações que trafegam nos rios amazônicos, atualmente, desconhecido.

Por fim, destaca-se que a proposta também impulsionará a economia do setor, gerando novos empregos diretos nos locais de construção de embarcações e no comércio de equipamentos e peças, e, de forma indireta em toda cadeia produtiva, pois contempla ainda o mercado produtor de motores, seus acessórios e equipamentos de segurança de bordo.

Em decorrência da falta de um histórico sobre a ocorrência dos acidentes de escarpelamento causados por eixo de embarcação ribeirinha, houve necessidade de se implementar diversas políticas públicas em favor das vítimas. Desta forma, centenas de processos que

²⁷ O parâmetro de 14 metros, do comprimento das embarcações ribeirinhas, é uma referência dimensional local, adotada pela autora, para distinguir as embarcações que fazem o transporte de pessoal e pequenas cargas daquelas que transportam pessoal e maior quantidade de carga, com a finalidade comercial (Nota nossa).

²⁸ A renda familiar de até 10 salários mínimos foi o critério adotado pela autora como renda média da população ribeirinha (Nota nossa).

deixaram de ser “judicializados” foram resolvidos de forma satisfatória unicamente no âmbito administrativo, inclusive contemplando todas as nuances do fato. Frise-se que os casos não se restringem ao mero pagamento de indenizações às vítimas, mas há todo um trabalho de realização de cirurgias reparadoras, da prevenção dos acidentes, da ressocialização das vítimas, nas mudanças legislativas, entre tantas outras.

Em recente exposição de fotografias em Brasília, vítimas de escarpelamento de diferentes idades, atendidas pelo Projeto de Erradicação do Escarpelamento por Embarcação, mostraram seus rostos alegres e marotos para as lentes dos fotógrafos. Pode-se dizer que a Justiça chegou a essas vítimas. Hoje, elas já não precisam mais se esconder nos igarapés e podem mostrar sua cara, estando prontas para palestrar ao mundo sobre a superação de um sofrimento, no isolamento da Amazônia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para reflexão: As respostas mais difíceis estão nas perguntas mais simples. Mas, afinal, – o que é Justiça?

REFERÊNCIAS

CONGRESSO NACIONAL (Brasil). **Apresentação na Frente Parlamentar Mista pelo Desenvolvimento da Navegação Fluvial da Amazônia**. Brasília, DF, mar. de 2014.

DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO (Brasil). **Parceria com o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor**. Brasília, DF, 2006. Disponível em: <<http://www.dpu.gov.br/noticias/2006/marco/rls230306dpu.htm>>. Acesso em: 9 out. 2014.

_____. **Projeto de Erradicação do Escarpelamento por Embarcação**. Brasília, DF, 2005.

_____. **Relatório sobre escarpelamento na Região Amazônica**. Brasília, DF, 2013. Relatório interno da Defensoria Pública da União.

FERREIRA, A. R. **Mensagem pessoal para a autora.** Belém, 13 mar. 2013. Mensagem pessoal recebida no endereço: <Luciene.oliveira@dpu.gov.br>, em 13 mar. 2013, da Assessoria de Assuntos Marítimos e Ambientais do Comando do 4º. Distrito Naval.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Sinopse do Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/>>. Acesso em: 14 ago. 2014.

OLIVEIRA, L. S. de. **Erradicação do escalpelamento:** justiça para a população invisível. Brasília, DF: Prêmio Innovare, 2010. Disponível em: <<http://www.premioinnovare.com.br/praticas/erradicacao-do-escalpelamento-justica-para-a-populacao-invisivel/>>. Acesso em: 15 jun. 2014.

SANTIAGO NETO, J. C. L. Análise experimental de pressão intra expansor de pele. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2013. Disponível em: <http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2013/resumos_pdf/ctc/CIV/Jos%C3%A9%20Carlos%20Lobo%20Santiago%20Neto.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2014.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE CIRURGIA PLÁSTICA. Parceria para atender a demanda reprimida de necessidade de realização de cirurgias reparatórias de vítimas de escalpelamento. Belém, 2010.