

MEIO AMBIENTE DO TRABALHO: A ATUAÇÃO DO GRUPO DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHO A BORDO NA SALVAGUARDA DO MEIO AMBIENTE DO TRABALHO DOS TRIPULANTES NAS EMBARCAÇÕES UTILIZADAS NO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO AMAZONAS NO TRAJETO MANAUS-PARINTINS DURANTE O FESTIVAL DO BOI-BUMBÁ

WORK ENVIRONMENT: THE ROLE OF ONBOARD OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY GROUP IN SAFEGUARDING THE WORK ENVIRONMENT OF CREW MEMBERS ON VESSELS USED FOR WATERWAY TRANSFERT IN AMAZONAS (MANAUS-PARINTINS ROUTE) DURING THE BOI-BUMBÁ FESTIVAL

ENTORNO LABORAL: EL PAPEL DEL GRUPO DE SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL A BORDO EN LA SALVAGUARDIA DEL ENTORNO LABORAL DE LOS TRIPULANTES DE EMBARCACIONES DE TRANSPORTE FLUVIAL EN AMAZONAS (RUTA MANAUS-PARINTINS) DURANTE EL FESTIVAL BOI-BUMBÁ

Marcelo de Vargas Estrella¹
Naira Neila Batista de Oliveira Norte²

RESUMO: Este artigo buscou discutir a valorização do Grupo de Segurança e Saúde do Trabalho a Bordo como instrumento para salvaguarda do meio ambiente do trabalho dos fluviais nas embarcações utilizadas no trajeto Manaus-Parintins durante o Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins. O trabalho avalia a importância do festival para a cultura amazonense, para o turismo e para a economia na região amazônica, examina as características e os riscos do transporte hidroviário no Estado do Amazonas para o meio ambiente do trabalho nas embarcações e analisa o grupo como instrumento de salvaguarda do meio ambiente do trabalho dos fluviais.

Palavras-chave: Meio Ambiente do Trabalho do Tripulante. Transporte Hidroviário. Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins.

ABSTRACT: This article aimed to discuss the value of the Onboard Occupational Health and Safety Group as a tool for safeguarding the work environment of river transport workers on vessels operating the Manaus-Parintins route during the Parintins Boi-Bumbá folklore festival. The study evaluates the festival's importance to Amazonian culture, tourism, and the regional economy; examines the characteristics and risks of waterborne transport in the State of Amazonas—specifically on the Manaus-Parintins-Manaus route—regarding the workers' environment; and analyzes the Group as a mechanism for protecting that work environment.

Keywords: Crew Member's Work Environment. Waterborne Transport. Parintins Boi-Bumbá Folklore Festival.

¹ Mestre e discente do Curso de Doutorado em Direito Ambiental no Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental – PPGDA da Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

² Doutora em Ciências pela Universidade de São Paulo – FEA/USP. Professora Permanente no Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental – PPGDA da Universidade do Estado do Amazonas – UEA.

RESUMEN: Este artículo tuvo como objetivo analizar la importancia del Grupo de Seguridad y Salud Ocupacional a Bordo como instrumento para salvaguardar el entorno laboral de los trabajadores fluviales en embarcaciones utilizadas en la ruta Manaus-Parintins durante el festival folclórico Parintins Boi-Bumbá. El trabajo evalúa la importancia del festival para la cultura amazónica, el turismo y la economía de la región amazónica; examina las características y los riesgos del transporte fluvial en el estado de Amazonas en la ruta Manaus-Parintins-Manaus para el entorno laboral de los trabajadores fluviales; y analiza el Grupo como instrumento para salvaguardar dicho entorno.

Palabras clave: Ambiente de trabajo del miembro de la tripulación. Transporte acuático. Festival Folclórico Boi-Bumbá de Parintins.

I INTRODUÇÃO

Ao longo da história, o trabalhador vem se deparando cada vez mais com um ambiente laboral complexo, pois, após o antigo sistema rural-servil, deparou-se a humanidade com o motor a vapor e em seguida com inovações tecnológicas que resultaram em conforto e melhor qualidade de vida para a população como um todo. No entanto, essa evolução não veio sem ônus, principalmente para os trabalhadores, uma vez que o aumento das frentes de trabalhos e a demanda por bens e serviços expuseram trabalhadores a condições cada vez mais severas e nocivas à sua saúde.

Uma dessas atividades laborais que sempre se apresentou como atividade de nocividade acentuada para os trabalhadores é a navegação e é na ambiência amazônica, onde a sua hostilidade é potencializados, pois além das doenças tropicais e animais que habitam a região, os bancos de areia, troncos e sinalização insuficiente são algumas das realidades enfrentadas pelas embarcações que navegam na região. Nesse cenário, o transporte hidroviário leva os locais e turistas para o Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins, aumentando significativamente o fluxo de embarcações entre a capital do Estado do Amazonas - Manaus - e o Município de Parintins.

A pesquisa buscou examinar como a atuação do Grupo de Segurança e Saúde do Trabalho a Bordo (GSSTB) poderá contribuir para salvaguardar o meio ambiente do trabalho do tripulante nas embarcações que fazem o transporte hidroviário no Estado do Amazonas, no trajeto Manaus-Parintins-Manaus durante o festival.

A relevância da pesquisa manifesta-se sob as perspectivas acadêmica, social e ambiental-trabalhista. No campo acadêmico, contribui para o aprofundamento dos estudos sobre a segurança da navegação e sobre proteção do meio ambiente do trabalho do tripulante no período dos festejos do Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins, temática ainda pouco explorada pela doutrina jurídica pátria. Sob a perspectiva social, evidencia a necessidade de fortalecimento de políticas públicas e de mecanismos de proteção destinados à preservação da segurança e da

saúde dos tripulantes, bem como à segurança dos usuários no transporte hidroviário para o acesso ao festival. No âmbito ambiental-trabalhista, a pesquisa reforça a compreensão de que o meio ambiente do trabalho constitui dimensão do direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, exigindo a implementação de medidas preventivas capazes de reduzir os riscos decorrentes da navegação e de promover condições de trabalho seguras, saudáveis e compatíveis com a dignidade da pessoa humana.

No que tange à metodologia, a presente pesquisa caracteriza-se como de natureza aplicada, com abordagem qualitativa e finalidade exploratória e descritiva. Utilizou-se o método de abordagem dedutivo, com análise dos direitos fundamentais relacionados ao direito à cultura e ao direito ao hígido meio ambiente do trabalho do tripulante no transporte hidroviário no Estado do Amazonas no itinerário Manaus-Parintins-Manaus durante o Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins.

Acerca dos procedimentos técnicos, utilizou-se pesquisa bibliográfica e documental. A pesquisa bibliográfica fundamentou-se na análise da doutrina nacional relativa ao Direito Ambiental, ao Direito do Trabalho, ao Direito Marítimo, com especial atenção aos direitos fundamentais inerentes à cultura, ao meio ambiente do trabalho e à segurança no transporte hidroviário. A pesquisa documental compreendeu o exame da Constituição Federal, da legislação internacional e infraconstitucional pertinentes, de normas regulamentadoras, de dados oficiais produzidos por órgãos públicos e de documentos institucionais relacionados ao Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins, ao transporte hidroviário e à segurança e à saúde do trabalhador.

A opção pela abordagem qualitativa justificou-se pela necessidade de compreender as repercussões jurídicas, sociais, ambientais e trabalhistas dos riscos da navegação e do bioma amazônico sobre o meio ambiente do trabalho, permitindo a interpretação crítica da literatura especializada e dos documentos analisados, com vistas à proposição de medidas voltadas à proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores fluviais.

2 O FESTIVAL FOLCLÓRICO DO BOI-BUMBÁ DE PARINTINS

A Amazônia é constituída por um vasto território e não se limita às fronteiras político-geográficas dos estados, possuindo uma fauna e uma flora exuberantes, tanto em terra seca quanto em seus rios e lagos. Integrados a esse bioma encontra-se um número significativo de comunidades tradicionais, dentre elas caboclos, quilombolas e indígenas, estas já assentadas antes dos navegadores europeus chegarem ao “novo mundo”.

Ao longo da história, a região se tornou uma amálgama de etnias e culturas em que cultos, liturgias, lendas e sortilégios se desenvolveram e foram disseminados por toda a Amazônia. Nesta ambiência se desenvolveu o Festival Folclórico do Boi-Bumbá no Município de Parintins, no Estado do Amazonas, onde as representações teatrais, danças e canções revivem todo ano essa integração cultural que encanta locais e turistas, os quais se envolvem e fazem parte dessa imersão na cultura amazônica.

O Festival Folclórico do Boi-Bumbá em Parintins é reconhecido como uma das maiores manifestações culturais brasileiras em todo o planeta (EMBRATUR, 2025). Além da beleza do espetáculo, que encanta os amazonenses e os turistas, o festival é uma manifestação cultural que envolve um conjunto de forças dos comunitários identificados com as duas agremiações, que se enfrentam em apresentações repletas de cores e de movimentos, as quais se expressam de forma lúdica revivendo contos e lendas dos povos tradicionais da Amazônia, reverenciando a natureza como um sujeito vivo.

As agremiações rivais são duas. Uma é o Boi-Bumbá Caprichoso, representada pelo boi de cor negra, que tem em sua parte frontal da cabeça uma estrela azul. A outra o Boi-Bumbá Garantido, representada pelo boi de cor de cor branca, que tem em sua parte frontal da cabeça um coração vermelho.

A importância do festival para os amazonenses, enquanto manifestação cultural, é apresentada por Sena (2022, p. 14 e 17) quando relata que o espetáculo, tal como em um teatro, é uma epopeia cabocla numa grande semiose linguística, cultural, mítica e histórica, em que personagens e elementos imaginários oriundos das lendas amazônicas e rituais indígenas são encenados. Em suas palavras, a citada autora, ressalta que resistência, luta, morte, ressurreição, ressignificação, relatos do cotidiano são sempre temáticas que acometem o boi dentro das tramas das festas de boi, em um convite metafísico e ontológico de uma festa de rua, cada um com seu boi. Aguiar, et al. (2025, p. 25), complementa trazendo a essência do festival:

Mais do que uma festa, o Festival de Parintins é um espaço de pedagogia cultural, onde valores comunitários são reafirmados e identidades amazônidas são celebradas e ressignificadas (Dos Santos Campos, 2025). O envolvimento popular com os bois-bumbás extrapola o espetáculo e constitui um modo de vida que se entrelaça à própria organização social da cidade. O pertencimento a uma agremiação não se resume à torcida estética, ele implica vínculos afetivos, compromissos intergeracionais e narrativas compartilhadas que fortalecem os laços comunitários e a autoestima coletiva.

Além de manifestação cultural, o festival traz um importante reflexo econômico, pois, como registram Alam e Coelho (2025, p. 5), em 2022, o evento gerou entre R\$ 80 milhões e R\$

100 milhões para a economia local, superou as expectativas de recuperação após a pandemia, aumentando para 107.300 o número de turistas, e refletiu não apenas o desejo de participação do evento, mas também o entusiasmo por seu retorno, vindo os comerciantes e prestadores de serviços locais a relatar o aumentos significativos em suas receitas, com uma alta de até 90% na lucratividade.

Conforme L. Ribeiro (2026), o número de embarcações que saem de Manaus para Parintins com destino ao festival é significativo, pois, segundo a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, cerca de 100 mil pessoas seguirão para a Ilha Tupinambarana durante o festival no ano de 2026, principalmente por via fluvial, o meio de transporte mais utilizado e acessível na região, contando a Marinha do Brasil com mais de 500 militares para a fiscalização das embarcações.

Sob o prisma jurídico, o festival, enquanto manifestação cultural, possui proteção constitucional, sendo dever do Estado a garantia ao acesso às fontes, ao apoio e ao incentivo à sua valorização (art. 215, CF/1988). Em tal mister, o Estado brasileiro não só reconhece a cultura como direito fundamental, como eleva a integração cultural com os povos da América Latina a patamar constitucional, quando trata de suas relações internacionais (art. 4º, parágrafo único, CF/1988).

O direito à cultura alcança, também, *status* de direitos humanos ao ser contemplado na Declaração Universal dos Direitos do Homem (art. 22), na Convenção Americana de Direitos Humanos (artigos 16, item 1., e 26) e no Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (art. 1º). Essa natureza jurídica trazida pelo direito doméstico e internacional é apresentada por Aguiar, et al. (2025, p. 26) quando registram que direitos culturais integram o conjunto dos direitos humanos fundamentais e estão expressamente reconhecidos tanto no plano internacional quanto no ordenamento jurídico brasileiro, uma vez que insere-se o Festival de Parintins como expressão legítima da diversidade cultural brasileira, devendo ser tutelado enquanto direito coletivo e patrimônio imaterial.

A garantia do direito à cultura trazida no texto constitucional e no direito internacional, encontra eco no Direito Comparado, pois é prevista, dentre outras, nas constituições equatoriana (art. 21) e colombiana (art. 70), tendo a constituição boliviana trazido dispositivo específico ao reconhecer o valor histórico-cultural da Amazônia boliviana em sua constituição (art. 392, II).

Seguindo o ordenamento jurídico nacional e internacional, a Constituição amazonense traz como poder-dever público estadual e municipal a garantia ao pleno exercício dos direitos

culturais (art. 205, CE/1989), mandamento este que o município de Parintins vem a reproduzir em sua Lei Orgânica, quando estabelece, em seu art. 174, o dever de proteção e desenvolvimento do festival, consignando que “*Cabe ao Município proteger e desenvolver o Festival Folclórico como forma de expressão cultural, resgatando e preservando sua originalidade*”.

3 O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NO ESTADO DO AMAZONAS NO TRAJETO MANAUS-PARINTINS-MANAUS E O MEIO AMBIENTE DO TRABALHO DO TRIPULANTE

O festival folclórico do Boi-bumbá é realizado no município de Parintins, o qual é uma ilha, e dele se leva uma hora de voo de Manaus, cerca de 370 km. Em sede de transporte hidroviário, são de dois tipos as principais embarcações utilizadas no trajeto Manaus-Parintins-Manaus, quais sejam, as lanchas rápidas e as tipo “recreio” (PINHO, 2022)³, estas de maior porte e de preços mais módicos, as mais utilizadas, a qual leva aproximadamente dezoito horas para chegar à sede do festival, que dista 420 km da capital (AMAZONASTUR, 2026). Neste modal (transporte hidroviário), o usuário ainda tem a opção de viajar de lanchas a jato, que levam em média 8 horas no trajeto Manaus-Parintins, e cerca de 10 horas no percurso Parintins-Manaus. Sales (2024, p. 8) esclarece que a navegação fluvial surge como uma alternativa eficiente e viável para superar os desafios geográficos da região Norte, pois a capacidade de utilizar os rios como meio de transporte reduz os custos logísticos e permite a movimentação de cargas volumosas e pesadas de maneira mais prática.

6

Geograficamente, o município de Parintins se encontra na Região Amazônica, onde as características do bioma tornam a ambiência para as embarcações ainda mais hostil. Já há longo tempo, circunstância que ainda permanece hodiernamente, Moreira (1958, p. 5) relata que na Amazônia o homem se encontra em uma das situações mais ingratas e desfavoráveis em face da natureza, destacando ser paradoxal que uma das regiões mais simples e homogêneas sob o ponto de vista geográfico constitua uma das ambiências mais difíceis à adaptação humana. Essa hostilidade do meio ambiente natural potencializa os riscos para o transporte hidroviário, pois como bem assinala Bittencourt (1959, p. 30), em todos os recantos da Planície Verde passam grandes ou pequenos cordões d'água, que são caminhos com que a Natureza brindou a região, mas acontece que esses ‘caminhos que andam’ nem sempre são livres à navegação, pois apresentam, em certos trechos, paus e pedras de fácil destruição e devido à instabilidade das

terras marginais e à corrente das águas, há constantes desabamentos das árvores cujos troncos, revirados para cima e pelo seu comprimento e grossura aí permanecem por longo tempo.

Outro ponto a ser examinado é o balizamento da hidrovia que liga Manaus a Parintins, o Rio Amazonas. Ao analisar a matriz de riscos para o rio Amazonas, quanto ao balizamento, C. Ribeiro (2023, p. 97) observa que existe a necessidade de uma readequação dos sistemas, pois devido ao intenso tráfego de grandes embarcações, um redimensionamento da quantidade dos auxílios à navegação poderia garantir maior segurança para as embarcações; ou seja, associado aos riscos próprios da navegação e do ambiente amazônico, o balizamento é insuficiente e acrescenta mais um fator de risco ao transporte hidroviário.

Associado às circunstâncias citadas, o trabalho nas embarcações, pela sua natureza, mantém o empregado em contato permanente e por longos períodos com os agentes nocivos, bem como potencializa seus efeitos. Segnini (2019, p. 23-26) esclarece que o deslocamento se dá em meio líquido, sujeito a diversos graus de variação (balanço, caturro, arfagem), fatores estes de impactos na saúde do aquaviário, os quais resultam em náuseas, dores de cabeça, acidentes por queda, alteração de humor, entre outros. Aduz o citado autor que tais circunstâncias remetem ao seu ambiente de trabalho inteiramente atípico, com características que permitem confundi-lo com a própria residência do trabalhador e com limitações físicas as quais lhe privam do convívio familiar por longos períodos, e o trabalho é confinado de forma permanente e exercido em diferentes portos, pois, além de ser permanentemente submetido a balanços e trepidações, a atividade necessita de prontidão mesmo nos momentos de descanso, mantendo-se alerta para agir em eventuais emergências ou imprevistos na embarcação.

4 O FLUVIÁRIO E O GSSTB

Para seu deslocamento, as embarcações contam com uma tripulação, esta comporta por profissionais especializados para operação. A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) traz dispositivo próprio a respeito dos trabalhadores aquaviários (Título III – Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho, Capítulo I – Das Disposições Especiais sobre Duração e Condições de Trabalho – Seção VI - Das Equipagens das Embarcações da Marinha Mercante Nacional, de Navegação Fluvial e Lacustre, Do Tráfego nos Portos e da Pesca) e trata todos os profissionais de uma forma geral como tripulantes.

A Lei n. 9.537/1997 (Segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional) trouxe melhores definições, as quais contribuem para maior especificação das atividades e ocupações. Apresenta conceito inicial de aquaviário em seu inciso II do art. 2º, em que dispõe

que aquaviário é “*todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional*”. A legislação citada não apresenta as espécies de aquaviários, mas deixa para o seu regulamento (Decreto n. 2.596/1998) a tarefa de trazê-la.

O regulamento distribui os aquaviários em seis grupos. São eles: marítimos, fluviários, pescadores, mergulhadores, práticos e agentes de manobra e docagem (art. 1º). Interessam para a investigação os profissionais que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial, os “fluviários”, pois o Estado do Amazonas não possui limites com o mar aberto, sendo a navegação interior a mais utilizada.

Os fluviários são distribuídos pela Seção de Convés em Capitão Fluvial, Piloto Fluvial, Mestre Fluvial, Contramestre Fluvial, Marinheiro Fluvial de Convés e Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés. Na Seção de Máquinas, as categorias são de Supervisor Maquinista-Motorista Fluvial, Condutor Maquinista-Motorista Fluvial, Marinheiro Fluvial de Máquinas e Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas. Por fim, as Seções de Câmara e de Saúde trazem na primeira a categoria de Cozinheiro e Taifeiro e na última a de Auxiliar de Saúde.

As atividades de cada fluviário são especificadas e reguladas pelas Normas da Autoridade Marítima para a Carreira de Aquaviário (NORMAM-13), a qual traz em seu Capítulo 4, Seção II, as respectivas competências e atribuições. Esses profissionais são os das categorias da Seção de Convés (Capitão Fluvial, Piloto Fluvial, Mestre Fluvial, Contramestre Fluvial de Convés, Marinheiro Fluvial de Convés e Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés), da Seção de Máquinas (Supervisor Maquinista-Motorista Fluvial, Condutor Maquinista Motorista-Fluvial, Marinheiro Fluvial de Máquinas e Marinheiro Fluvial Auxiliar de Máquinas), constando ainda as Seções de Saúde (Enfermeiro e Auxiliar de Saúde) e de Câmara (Taifeiro e Cozinheiro).

Conforme notícia do Ministério do Trabalho e Emprego (BRASIL, 2024), os riscos do trabalho marítimo são conhecidos e são objeto de robusta legislação internacional protetiva dos trabalhadores e diante desse acervo legislativo robusto, merece destaque a Convenção sobre Trabalho Marítimo na 94ª reunião da Conferência Internacional do Trabalho, de 07 de fevereiro de 2006, a qual se encontra em vigor no plano internacional desde agosto de 2013 e foi concebida como um instrumento global do regime regulador internacional para a navegação de qualidade, complementando as convenções fundamentais da Organização Marítima Internacional – IMO. A notícia informa, ainda, que a Convenção consolida e atualiza mais de 60 (sessenta) Convenções, Recomendações e Protocolos adotados pela OIT desde 1920 sobre o trabalho marítimo, buscando preservar todos os direitos trabalhistas já conquistados e facilitar a

implementação, bem como estabelece requisitos e condições mínimas de trabalho para a gente do mar, dentre elas a proteção à saúde e assistência médica. No Brasil, incorporou-se ao ordenamento jurídico brasileiro pátrio, em 9 de abril de 2021, conforme Decreto nº 10.671/2021.

Embora a referida convenção seja destinada aos marítimos, a interpretação dada ao art. 8º da CLT, permite a sua aplicação pelas autoridades administrativas e a Justiça do Trabalho, na falta de disposições legais ou contratuais, por analogia, aos fluviais que trabalham no transporte hidroviário na Região Amazônica.

Excluindo-se a atuação estatal na inspeção do trabalho, a legislação doméstica traz atores sociais que também têm por atividade proteger e salvaguardar o meio ambiente do trabalho dos fluviais. Neste sentido, merecem destaque três, os quais têm em sua composição os empregados com papéis importantes na defesa do meio ambiente do trabalho.

O primeiro, e mais abrangente, é o sindicato da categoria, o qual deve ser o foro de discussão das melhorias das condições de trabalho, inclusive ambientais. Melo (2026a) esclarece que a Constituição (artigo 225, *caput*), ao estabelecer que cabe à coletividade a defesa do meio ambiente, está se referindo à sociedade organizada, tarefa esta que incumbe aos sindicatos, os quais têm o dever de defender os direitos e interesses coletivos e individuais da categoria (CF, artigo 8º, inciso III). Em tal mister, o autor assevera que o ente sindical deve buscar novas formas de atuação e de luta, com a defesa intransigente da saúde dos trabalhadores e valer-se do instrumento da negociação coletiva, apoiada pelo direito de greve assegurado no artigo 9º da CF/1988.

O segundo, a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes e Assédio - Cipa, prevista no art. 165 da CLT, tem por objetivo a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho, de modo a tornar compatível permanentemente o trabalho com a preservação da vida e a promoção da saúde do trabalhador. Novamente MELO (2026b), afirma que o papel da Cipa é cuidar e zelar por adequadas e seguras condições nos ambientes de trabalho, devendo observar e relatar condições de risco, bem como solicitar ao empregador medidas para reduzi-los e eliminá-los, com o fim de prevenir a ocorrência de acidentes e doenças, e, ainda, orientar os trabalhadores acerca da prevenção de tais eventos, com o objetivo prevenir acidentes e doenças relacionadas ao trabalho, tornando compatível o trabalho com a preservação da vida e promoção da saúde do trabalhador.

O terceiro, e último, o GSSTB previsto para embarcações de bandeira nacional com, no mínimo, 500 de arqueação bruta (AB), que tem por finalidade manter procedimentos que visem

à preservação da segurança e saúde no trabalho e do meio ambiente, procurando atuar de forma preventiva (Item 30.4.6, da NR 30).

O GSSTB fica sob a responsabilidade do comandante da embarcação e deve ser integrado pelos encarregados da segurança, chefe de máquinas, representante do nível técnico de subalterno da seção de convés, responsável pela seção de saúde, se existente, e representante do nível técnico de subalterno da seção de máquinas (BRASIL, 2002). O GSSTB (BRASIL, 2002) tem por atribuições:

- a) zelar pelo cumprimento das normas de segurança e saúde, objetivando a preservação da segurança e saúde no trabalho a bordo;
- b) avaliar se as medidas existentes a bordo para prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho atendem ao estabelecido no PGRTA;
- c) informar possíveis riscos ocupacionais não previstos no Programa de Gerenciamento de Riscos no Trabalho Aquaviário e sugerir medidas de prevenção;
- d) verificar e informar deficiências de sistemas e equipamentos de segurança e de salvatagem;
- e) preencher o quadro estatístico de acidentes, e elaborar relatório, encaminhando-os ao empregador;
- f) participar do planejamento para a execução dos exercícios regulamentares de segurança, previstos nas NR e nas NORMAM, avaliando os resultados e propondo medidas corretivas;
- g) promover, a bordo, palestras e debates de caráter educativo, assim como a distribuição de publicações e/ou recursos audiovisuais relacionados com os propósitos do grupo;
- h) identificar as necessidades de treinamento sobre segurança e saúde no trabalho;
- i) contribuir para a melhoria das condições de trabalho e de bem-estar a bordo; e
- j) verificar a adoção de medidas de proteção coletiva e que todos a bordo recebam e usem equipamentos de proteção individual adequados ao risco.

Os três têm funções e dimensões de atuações diferentes. O sindicato desenvolve seus estudos e atividades no âmbito de toda a categoria, seja ela patronal ou operária. Já na Cipa, há um trabalho em nível de empresa. Neste caso, embora seja mais restrito que o sindicato, há de se ter em conta que muitas empresas de navegação contam com muitas embarcações, as quais podem ser das mais diferentes formas e tamanho, dificultando a atuação da Cipa. E neste ponto é que o GSSTB pode contribuir de forma mais significativa, pois se destina à proteção e salvaguarda do meio ambiente do trabalho do fluvial na própria embarcação, tendo-se em conta as peculiaridades do próprio navio, do número de tripulantes, da carga, das hidroviárias, do tempo de duração da viagem e dos biomas que os tripulantes encontrarão durante o trabalho a bordo.

No entanto, algumas críticas se fazem necessárias.

A fiscalização nas normas de segurança e medicina do trabalho, entendida enquanto poder de polícia, é exercida exclusivamente pela União, por intermédio dos Auditores-Fiscais do Trabalho (art. 21, XXIV, CF/1988 c/c art. 156, CLT, e art. 18 do Decreto n. 4.552/2002), sendo

consideradas inconstitucionais as medidas estaduais destinadas a garantir a segurança e a higiene do trabalhador, conforme entendimento firmado pelo Supremo Tribunal Federal (Brasil, 2004). Essa competência exclusiva limita a atuação estatal e torna em alguns casos impraticável a fiscalização do meio ambiente do trabalho do fluviário, dadas as dimensões e peculiaridades da Região Amazônica. Canotilho, et al. (2018, p. 799) traz entendimento diverso quando afirmam que a fiscalização das condições do trabalho, como as relativas à higiene e segurança, é tarefa importante que recomenda o entrosamento das Administrações de todos os níveis da Federação e melhor ficaria se incluída entre as competências materiais comuns do art. 23.

Um outro ponto ainda a ser observado é ter em conta que o GSSTB tem natureza trabalhista, sendo instituído e regulado por portaria, o que confere menor densidade jurídica e maior sujeição a mudanças, sem conferir aos seus componentes nenhuma garantia para que possam exercer a atividade com maior liberdade e segurança. Ou seja, o fluviário integrante do GSSTB fica sujeito ao poder de julgo do empregador, sem as garantias trabalhistas do dirigente sindical e do cipeiro, o que pode limitar a sua atuação na defesa do meio ambiente do trabalho com mais efetividade.

De outra banda, estabelecer a composição do GSSTB com base somente na arqueação bruta, *a priori*, apresenta-se como um critério limitado. As características das hidrovias, a natureza da carga, o tempo de viagem, o número de tripulantes e de passageiros são variáveis que deveriam ser consideradas para aprimoramento do grupo. Assim, em determinadas circunstâncias, poderiam existir grupos em embarcações com arqueação bruta inferior a 500, mas que contasse com maior complexidade no transporte.

Para ilustrar, o Porto de Manaus noticiou em 10/03/2025, que, segundo a Amazonastur, o Azamara Journey e o Silver Ray também realizam suas primeiras paradas na capital, com escalas agendadas para os dias 14 e 15 de março, respectivamente, com a expectativa de que, juntos, os três navios tragam cerca de 3,5 mil pessoas a Manaus, entre passageiros e tripulantes, acrescentou o órgão (PORTO DE MANAUS, 2025).

A complexidade da navegação quando se transporta um significativo número de passageiros é maior, pois o componente humano torna o ambiente ainda mais imprevisível e, no caso do transporte fluvial realizado entre Manaus e Parintins, durante o festival do Boi-Bumbá, afigura-se ainda mais desafiador, pois muitos passageiros consomem bebidas alcoólicas no trajeto envolto em músicas altas e em hidrovia com balizamento insuficiente e sem contato visual com a margem à noite.

Portanto, aprimorar e desenvolver políticas públicas que fortaleçam os GSSTB nas embarcações que trafegam entre os portos dos municípios de Manaus e de Parintins durante o festival são medidas que poderão contribuir para a redução das patologias ocupacionais dos fluviais e, por via reflexa, trazer maior segurança aos passageiros, conferindo uma participação do próprio fluvial de forma mais iterativa e um o acesso mais seguro dos locais e turistas à cultura amazonense.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação demonstrou que o festival folclórico do Boi-Bumbá de Parintins, enquanto manifestação cultural, tem natureza de direito humano fundamental, com repercussão relevante para a população amazonense tanto em termos culturais como econômicos para a Região Amazônica. Na pesquisa, identificou-se a existência de elementos de risco ao meio ambiente do trabalho dos fluviais no transporte hidroviário no Estado do Amazonas, os quais resultaram potencializados, em decorrência das circunstâncias e peculiaridades como os riscos do bioma amazônico, da navegação e do balizamento insuficiente das hidrovias.

Na busca, observou-se que o aperfeiçoamento do GSSTB pode contribuir para uma maior higiene do meio ambiente do trabalho dos fluviais no transporte fluvial amazonense no trajeto Manaus-Parintins durante o festival folclórico do boi-bumbá de Parintins. No entanto, merece valorização e ajustes, uma vez que se apresenta como um importante ator na proteção do meio ambiente do trabalho do fluvial e, por via reflexa, na segurança aos passageiros.

Logo, há de se concluir que o GSSTB é um ator que pode contribuir significativamente para proteção do meio ambiente do trabalho do fluvial, reconhecendo-se que a segurança do transporte hidroviário e que a preservação da dignidade do trabalhador constituem elementos indissociáveis do desenvolvimento da Amazônia, os quais contribuem diretamente para a manifestação cultural do Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Denison Melo de; GÓES, Helder Brandão; COSTA, Alzira Melo; MONTEIRO, Cristiane Bacury Soares do Rego; SILVA, Natália Chacon Hildebrando da Silva. O Festival de Parintins como Ecossistema Cultural e Patrimônio Imaterial. *Reflexões sobre Direito e Sociedade: Fundamentos e Práticas* - Vol. 15, p. 21-29, publicado em 25/08/2025. Disponível em: <https://ayaeditora.com.br/livro/41433/>. Acesso em: 20 jul. 2026.

ALAM, Kátia Karolini Amaro El; COELHO, Kassia Sousa. O Impacto Econômico do Festival Folclórico de Parintins/AM na Economia Local: Uma Análise dos Dados de 2005 a 2022. *Revista Diálogos: Economia e Sociedade*, v. 9, n. 1 (2025), p. 1-9, publicado em 22/08/2025. Disponível em: <https://saolucas.emnuvens.com.br/dialogos/article/view/2927/2148>. Acesso em: 20 jul. 2026.

AMAZONASTUR. Empresa Estadual de Turismo do Amazonas. *Parintins: Terra da Magia*. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 jul. 2026.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Convenção do Trabalho Marítimo (MLC)*, notícia publicada em 04/12/2024. Disponível em: https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/inspecao-do-trabalho/convencao_trabalho_maritimo. Acesso em: 18 jul. 2026.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. NR 30 - SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO AQUAVIÁRIO. Aprovada pela Portaria SIT nº 34, de 04/12/2002 [2022]. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://drive.usercontent.google.com/download?id=iFOy4bPXeIFzTBwht1REfabXhMoIvXIXi&authuser=2&acrobatPromotionSource=gdrive_chrome-list. Acesso em: 21 jul. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADI nº 1893. Relator Ministro Carlos Velloso. Publicado em 04/06/2004. Disponível em: https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search?base=acordaos&sinonimo=true&plural=true&page=1&pageSize=10&queryString=inspe%C3%A7%C3%A3o%20do%20trabalho%20normas%20estaduais&sort=_score&sortBy=desc. Acesso em: 21 jul. 2026.

CANOTILHO, J. J. Gomes ... [et al]; outros autores e coordenadores Ingo Wolfgang Sarlet, Lenio Luiz Streck, Gilmar Ferreira Mendes. *Comentários à Constituição do Brasil*. 2 ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018 (Série IPD).

EMBRATUR. Instituto Brasileiro de Turismo. *Potencial turístico internacional do Festival de Parintins, no Amazonas, é destaque em sessão solene na Câmara dos Deputados*, 2025. Disponível em: <https://embratur.com.br/2025/05/07/potencial-turistico-internacional-do-festival-de-parintins-no-amazonas-e-destaque-em-sessao-solene-na-camara-dos-deputados/>. Acesso em: 3/6/2026.

MELO, Raimundo Simão. Reflexões Trabalhistas: Papel dos sindicatos na defesa do meio ambiente do trabalho. *Consultor Jurídico* - 2026a, publicado em 20/02/2026. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2026-fev-20/papel-dos-sindicatos-na-defesa-do-meio-ambiente-do-trabalho/>. Acesso em: 19 jul. 2026.

MELO, Raimundo Simão. Reflexões Trabalhistas: Papel da Cipa na defesa do meio ambiente do trabalho. *Consultor Jurídico* - 2026b, publicado em 13/03/2026. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2026-fev-20/papel-dos-sindicatos-na-defesa-do-meio-ambiente-do-trabalho/>. Acesso em: 19 jul. 2026.

PINHO, Juliana. *Conheça os tipos de embarcações mais usados na Amazônia*, 2022. *Portal Amazônia*. Disponível em: <https://portalamazonia.com/amazonia/conheca-os-tipos-de-embarcacoes-mais-usados-na-amazonia/>. Acesso em: 20 jul. 2026.

PORTO DE MANAUS. *Cinco navios de cruzeiro visitam o Amazonas em março*. Publicado em 10/3/2025. Disponível em: <https://portodemanaus.com.br/cinco-navios-de-cruzeiro-visitam-o-amazonas-em-marco/>. Acesso em: 26 jul. 2026.

RIBEIRO, Claudio Patrick Lopes. *AVALIAÇÃO E ANÁLISE DE RISCO EM SISTEMAS DE BALIZAMENTO: UM ESTUDO DE CASO PARA REGIÃO AMAZÔNICA* / Claudio Patrick Lopes Ribeiro, 2023, p. 1-123. Orientador: Prof. Dr. Nélcio Moura de Figueiredo. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval, Belém, 2023. Disponível em: [https://ppgenav.propesp.ufpa.br/ARQUIVOS/dissertacoes/2023/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20\(VERS%C3%83O%20FINAL\)-%20Claudio%20Patrick%20Ribeiro.pdf](https://ppgenav.propesp.ufpa.br/ARQUIVOS/dissertacoes/2023/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20(VERS%C3%83O%20FINAL)-%20Claudio%20Patrick%20Ribeiro.pdf). Acesso em: 20 jul. 2026.

RIBEIRO, Luana. Marinha intensifica fiscalização de embarcações para o Festival de Parintins, 21/05/2026. *Jornal A Crítica*. Disponível em: <https://www.acritica.com/geral/marinha-intensifica-fiscalizac-o-de-embarcac-es-para-o-festival-de-parintins-1.404684>. Acesso em: 20 jul. 2026.

SALES, Raquel Vasconcelos de. *A IMPORTÂNCIA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO NO NORTE DO BRASIL*. *REVISTA CIENTÍFICA SEMANA ACADÊMICA* (ISSN 2236-6717). Fortaleza-CE. Edição 244, V. 12, ano 2024, publicado em 26/03/2024, p. 1-29. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/a_importancia_do_trafego_aquaviario_no_norte_do_brasil_o.pdf). Acesso em 8 jun. 2026.

SENA, Djane da Silva. *Festival de Parintins: os bastidores da ópera cabocla*. Dissertação (Mestrado Interdisciplinar do Programa de Pós-Graduação em Culturas Populares) - Universidade Federal de Sergipe, Aracaju/SE. Publicada em 31/08/2022, p. 1/156. Orientadora: Prof^a. Dr^a. Neila Dourado Gonçalves Maciel. Disponível em: <https://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/20656>. Acesso em: 17 jul. 2026.

SEGNINI, Carolina Cammarosano. *MEIO AMBIENTE DO AQUAVIÁRIO EMBARCADO E O DIREITO À DESCONEXÃO*, Santos/SP. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental) - Faculdade de Direito da Universidade Católica de Santos, Santos-SP. Publicada em 09/05/2019, p. 1/93. Orientador: Edson Ricardo Saleme. Disponível em: <https://tede.unisantos.br/handle/tede/5461>. Acesso em: 26 jul. 2026.