

**ÁGUAS TRANSFRONTEIRIÇAS: UMA ANÁLISE  
DO TRATADO DE COOPERAÇÃO DE 1978 E  
SEUS REFLEXOS NO TRANSPORTE FLUVIAL  
NA AMAZÔNIA**

**BORDER WATERS: AN ANALYSIS OF 1978  
COOPERATION TREATY AND ITS REFLECTIONS  
IN RIVER TRANSPORT IN THE AMAZON**

**AGUAS FRONTERIZAS: UN ANÁLISIS DE 1978 DEL  
TRATADO DE COOPERACIÓN Y SUS  
REFLEXIONES EN TRANSPORTE FLUVIAL EN LA  
AMAZONIA**

*Deise Marcelino da SILVA\**  
*Zulmar FACHIN\*\**

**SUMÁRIO:** Introdução. 1. Águas transfronteiriças. 2. Transporte fluvial na amazônia. 3. Tratado de cooperação de 1978. Conclusões articuladas. Referências.

**RESUMO:** Analisa, juridicamente, o Tratado de Cooperação da Amazônia (TCA), de 1978, e seus reflexos para o transporte fluvial na região amazônica. Aduz que a Bacia Amazônica, renomada como uma das mais importantes águas transfronteiriças do mundo, contribui, econômica e socialmente, para os diversos aspectos na navegação interior, na navegação de cabotagem e de longo curso. Entende que a navegação fluvial é consagrada como o principal fator de sustentação, integração e de desenvolvimento da economia amazônica, em nível regional, estadual, nacional e internacional.

---

\* Doutoranda em Direito Ambiental Internacional pela Universidade Católica de Santos, Santos, SP. Professora.

\*\* Doutor em Direito Constitucional (UFPR). Mestre em Direito e em Ciências Sociais (UEL). Professor na Universidade Estadual de Londrina (UEL), Londrina, PR - no Centro Universitário de Maringá (Unicesumar), Maringá, PR e na Escola da Magistratura do Paraná e na Fundação escola do Ministério Público do Paraná. Presidente do IDCC - Instituto de Direito Constitucional e Cidadania. Membro eleito da Academia Paranaense de Letras Jurídicas. E-mail: zulmarfachin@uol.com.br. Artigo submetido em 11/02/2015. Aprovado em 11/02/2015.

**ABSTRACT:** Analyzes the Amazon Cooperation Treaty (TCA), 1978, and your reflexes to the issue of maritime and inland waterway transport in the Amazon region. Argues that the Amazon Basin, known as one of the most important frontier waters in the world, contributes economic and socially on various aspects in inland navigation in coastal shipping and long-distance. Believes that fluvial navigation is devoted the main support of support, integration and development of the Amazon economy.

**RESUMEN:** Analiza, jurídicamente, el Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) de 1978 y sus consecuencias para la navegación fluvial en la región amazónica. Sostiene que la cuenca del Amazonas, reconocido como uno de los más importantes de las aguas transfronterizas en el mundo, contribuye económicamente y socialmente, a los diversos aspectos de la navegación interior en la navegación costera y de larga distancia. Considera que la navegación fluvial se consagra como el principal factor de apoyo, la integración y el desarrollo de la economía amazónica, regional, estatal, nacional e internacional.

**PALAVRAS-CHAVE:** Águas transfronteiriças. Bacia Amazônica. TCA. Transporte fluvial.

**KEYWORDS:** Frontier waters. Amazon Basin. TCA. Water transport.

**PALABRAS-CLAVE:** Transboundary waters. Amazon Basin. TCA. Inland waterway.

## INTRODUÇÃO

Na maior parte do Brasil há predomínio do modal rodoviário, ou seja, aquele feito através de ruas, estradas e rodovia. Por outro lado, em função de peculiaridades geográficas, na região Amazônica, a regra é o transporte fluvial e marítimo. A Amazônia está situada sobre uma ampla depressão formadora da maior reserva hídrica superficial do Brasil. Por tal motivo, para o transporte de mercadorias e de pessoas, prevalecem as vias navegáveis interiores e marítimas. Deste modo, a navegação consagra a principal forma de sustentação, integração e desenvolvimento socioeconômico da Amazônia.

Nessa perspectiva, o trabalho pretende analisar o transporte fluvial na região, à luz do Tratado de Cooperação da Amazônica - TCA. Celebrado em Brasília, em 1978, pelos oito países amazônicos, quais sejam: Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela, o tratado visa a promover o desenvolvimento harmonioso e integrado da Bacia Amazônica. Prevê, com isso, permitir a elevação do nível de vida dos povos daqueles países, bem como a plena integração da região amazônica às suas respectivas economias nacionais. Ademais,

o documento fomenta a troca de experiências relativas ao desenvolvimento regional e o crescimento econômico, agregando, sobretudo, a preservação do meio ambiente.

Nesse sentido, parte-se da premissa de que o transporte por vias hídricas, na Amazônia, deve estar de acordo com o estabelecimento de uma adequada infraestrutura de hidrovias, gestão compartilhada das águas fronteiriças e preservação ambiental.

Leva-se em conta que o interior amazônico é a região de mais baixo nível de renda do país e os rios determinam a condição de vida da população local. Estima-se que na região em torno de 100 mil famílias provem o seu sustento diretamente da atividade fluvial, o que revela a importância do tema para diversas áreas do conhecimento, tais como o Direito, a Sociologia e a Economia.

## 1. ÁGUAS TRANSFRONTEIRIÇAS

A água é um mineral. Não tem vida. Contudo, é o microbem ambiental que oferece condição essencial para a existência da vida no Planeta Terra. Não obstante ser micro, é tão macro que, sem ela, fauna e flora, atmosfera e solo não existiriam<sup>1</sup>.

A massa de água cobre 70% da superfície terrestre, sob a forma de mares, lagos e rios, sendo preeminente na atmosfera. Do total global da água existente na Terra, em torno de 97,5% são salgadas e se encontram nos oceanos e mares; 2,5% correspondem à água doce. Desse total, 69% (24.060.000km<sup>3</sup>) se encontram nas geleiras e coberturas permanentes; 30% (10.530.000 km<sup>3</sup>) são águas subterrâneas; 0,9% (342.000 km<sup>3</sup>) compõem a umidade atmosférica, do solo e pântanos e 0,3% (93.000km<sup>3</sup>) se encontra nos rios e lagos.

No Brasil, o mapa hídrico dos rios e lagoas revela 44 mil quilômetros de águas superficiais internas e internacionais. Cerca de 60% do território nacional está inserido em bacias hidrográficas que se estendem pelos territórios de países limítrofes. Registra-se que há mais de 80 rios brasileiros que fazem divisa com outros países, podendo ser chamados de águas fronteiriças ou transfronteiriças.

As águas fronteiriças são aquelas que formam fronteira com dois ou mais países, também chamado de curso d'água contínuo. Já as águas transfronteiriças atravessam o território de dois ou mais Estados-nação, empregada como sinônimo de rio internacional ou rio compartilhado. Destaca-se que a Colômbia, a Bolívia e o Peru, devido à localização da bacia amazônica, são as nações que mais compartilham águas com o Brasil<sup>2</sup>.

Segundo levantamento da Unesco (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), há no mundo 263 bacias hidrográficas com corpos d'água transfronteiriços e 145 países que possuem seus territórios dentro dessas bacias. Um total de 33 desses Estados encontra-se totalmente inseridos em

<sup>1</sup> FACHIN, Zulmar; SILVA, Deise Marcelino. Acesso à Água Potável: direito fundamental de sexta dimensão. Campinas, SP: Millennium Editora, 2012, p. 5.

<sup>2</sup> BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Secretaria de Recursos Hídricos e Ambiente Urbano. Glossário de Termos Referentes à Gestão de Recursos Hídricos Fronteiriços e Transfronteiriços. Brasília, 2008.

bacias hidrográficas transfronteiriças ou possuem mais de 90% de seu território contido em áreas de drenagem de rios compartilhados com outros países<sup>3</sup>.

Tais condições exigem que a gestão das bacias hidrográficas fronteiriças ou transfronteiriças seja compartilhada, privilegiando princípios como o da cooperação internacional e do desenvolvimento sustentável. Nesse sentido, para objetivar a melhoria da gestão dos recursos hídricos transfronteiriços brasileiros e sul-americanos, a discussão de soberania deve estar calcada em novas bases.

A necessidade da proteção ambiental é preocupação que transcende os limites territoriais do Estado-nação. Portanto, coloca em relevo a ideia de soberania nacional. Trata-se de um dos temas mais polêmicos e ao mesmo tempo dos mais importantes das relações internacionais e da teoria do Estado. Na sua origem, a soberania foi concebida como poder perpétuo e absoluto. Entendia-se absoluto, visto que tinha força suficiente para não ceder em face de nenhum outro poder. Com o passar do tempo, no entanto, a soberania passou a sofrer um processo lento, mas inexorável de flexibilização<sup>4</sup>.

Com a Carta das Nações Unidas, de 1945, nasceu a ideia de relativização da soberania. Não mais absoluta, como teorizou Jean Bodin<sup>5</sup>, mas relativa. Desde o final da 2ª Guerra Mundial até nossos dias, a soberania tem sido relativizada, basicamente, em face de três temas: economia, direitos humanos e meio ambiente.

O meio ambiente é bem jurídico que não pertence a uma ou a algumas pessoas. Pertence a todas as pessoas do Universo. Neste sentido, cada uma das mais de 7 bilhões de pessoas existentes no mundo tem direito a desfrutar de um meio ambiente sadio, capaz de lhe proporcionar condições de vida digna. De maneira específica, cada pessoa, cada Estado, deve poder usufruir das águas fronteiriças, estando à jusante ou a montante de um rio compartilhado.

Por tal motivo, é responsabilidade dos Estados, e de toda a sociedade, garantir os múltiplos usos das águas compartilhadas, ocorridos de um lado ou de outro das fronteiras políticas, já que, a depender do manejo, afetam a totalidade da bacia.

Os múltiplos usos dos recursos hídricos podem ser tomados de duas formas: uso consuntivo e não consuntivo. O primeiro se dá quando há perdas de

---

<sup>3</sup> BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos Presidência da República. Água e Desenvolvimento Sustentável Recursos Hídricos Fronteiriços e Transfronteiriços do Brasil. Coordenação e produção Adriana Lustosa (SRHU/MMA) e Bruno de Carvalho (SAE/PR). Brasília, 2013. p. 22.

<sup>4</sup> FACHIN, Zulmar. Curso de Direito Constitucional. 6 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense. 2013. p. 105 e 106.

<sup>5</sup> A soberania foi concebida, no século XVI, por Jean Bodin, como o “poder absoluto e perpétuo de uma República” (BODIN, Jean. Los Seis Libros de la República. 3.ed. Trad. Pedro Bravo Gala. Madrid: Tecnos, 2000, p. 52). Com o aparecimento do Estado Moderno, ela desempenhou um papel histórico de significativa importância. Assevera Gomes Canotilho que “A soberania, em termos gerais e no sentido moderno, traduz-se num poder supremo no plano interno e num poder independente no plano internacional [...] no plano interno (soberania interna) traduzir-se-ia no monopólio de edição do direito positivo pelo Estado e no monopólio da coação física legítima para impor a efetividade das suas regulações e dos seus comandos”. Por outro lado, no plano internacional, a soberania é relativa, “mas significa, ainda assim, a igualdade soberana dos Estados que não reconhecem qualquer poder superior acima deles” (CANOTILHO, José Joaquim Gomes. Direito Constitucional e Teoria da Constituição. 6.ed. Coimbra: Almedina, 2002, p. 89-90.)

água entre o que é retirado e o que retorna ao curso natural. Isso ocorre em alguns casos: a) agricultura (irrigação e abastecimento animal); b) abastecimento industrial; c) saneamento (abastecimento humano direto e doméstico). Já o uso não consuntivo acontece quando não há perdas entre o que é retirado e o que retorna ao curso natural. Os exemplos são: a) geração de energia; b) turismo e lazer; c) pesca e piscicultura; d) transporte fluvial<sup>6</sup>.

O transporte fluvial caracteriza o uso não consuntivo das águas fronteiriças da Bacia Amazônica, contudo, essa atividade exige condições como a profundidade da hidrovia, a manutenção das embarcações, o enfrentamento das intempéries climáticas, bem como o conflito de uso. São assuntos a serem abordados nos itens seguintes.

## 2. TRANSPORTE FLUVIAL NA AMAZÔNIA

Um dos maiores sistemas fluviais do mundo é a Bacia Amazônica. Com aproximadamente 6.400.000 km<sup>2</sup> de extensão<sup>7</sup>, é compartilhada entre nove países. Além de sua pujança em tamanho, expressiva vazão hídrica e riqueza ambiental, os rios que formam o complexo hídrico amazônico têm importância socioeconômica para toda a região. Os rios mais notáveis são o Amazonas, o Solimões, o Juruá, o Tefé, o Purus, o Madeira, o Negro, o Branco, o Acre, o Tapajós, o Teles Pires, o Xingu, o Trombetas, o Jarí, o Guaporé, o Guamá, o Capim e o Pará.

A navegação fluvial tem sido o principal fator de sustentação e de desenvolvimento da economia amazônica. Pelos rios amazonenses escoam produtos industrializados (alimentos, automóveis, eletroeletrônicos), matérias primas (madeiras, minério, biocombustíveis, gás) e mercadorias internacionais, refletindo competitividade no mercado interno e externo. Constitui, portanto, um suporte de toda a atividade produtiva regional.

Por outro lado, o transporte pelas hidrovias na Amazônia é de grande utilidade para a comunidade daquela região. As pessoas dependem desse meio para se deslocarem e terem acesso a serviços públicos de saúde e educação, bem como às cidades, as quais somente é possível se chegar pelo rio. Assim, percebe-se que o homem amazônico necessita da navegação fluvial para condicionar seu viver<sup>8</sup>.

Contudo, estudos técnicos apontam que a navegação fluvial na região amazônica apresenta problemas operacionais a serem solucionados. As carências levantadas dizem respeito: a) à falta de sinalização e balizamento das passagens, b) às alterações nos leitos dos rios por assoreamento, c) à insegurança das embarcações, d) à navegação noturna, entre outros problemas que podem causar

<sup>6</sup> FACHIN, Zulmar; SILVA, Deise Marcelino. Acesso à Água Potável: direito fundamental de sexta dimensão. Campinas, SP: Millennium Editora, 2012, p. 12 e 13.

<sup>7</sup> YAHN FILHO, Armando Gallo. O conceito de bacia de drenagem internacional no contexto do Tratado de Cooperação Amazônica e a questão hídrica na região. *Ambient. soc.*, Campinas, v. 8, n. 1, jan. 2005.

<sup>8</sup> Cerca de cinco milhões de passageiros usam mensalmente o transporte coletivo fluvial.

restrição no transporte fluvial. Registra-se que dos vários corpos hídricos que formam a Bacia Amazônica, apenas o Rio Madeira, que banha os estados de Rondônia e do Amazonas, é considerado em aproveitamento adequado.

Somam-se aos problemas mencionados as questões institucionais, como a inexistência de indicadores de condições de navegabilidade nos rios, obrigando o uso de praticagem<sup>9</sup>, a deficiência de referência cartográfica das condições hidrográficas da maioria dos rios e a ausência de legislação específica para a navegação interior que atenda as particularidades do transporte fluvial amazônico<sup>10</sup>.

O tráfego de embarcações e navios na Bacia Amazônica é intenso, há alto índice de acidentes, principalmente naufrágios, encalhes, colisões e abalroamentos<sup>11</sup>. O trânsito simultâneo de barcos e canoas regionais de transporte de passageiros e de carga, comboios de empurradores e de navios de cabotagem e de longo curso, bem como as embarcações de lazer e turismo, deixa o transporte mais vulnerável. Ademais, nas épocas das grandes festas populares da Amazônia<sup>12</sup>, o transporte fluvial fica ainda mais susceptível a acidentes<sup>13</sup>.

Tal realidade requer a atuação do governo em todas as esferas. Vale mencionar a Superintendência de Navegação Interior – SNI, órgão vinculado à Agência Nacional de Transporte Aquático (ANTAQ), que cuida para garantir as condições adequadas do transporte fluvial na Amazônia. A SNI supervisiona, orienta e coordena ações de outorga e afretamento, desenvolvimento e regulação. Logo, cria normas e padrões técnicos relativos, elabora estudos relativos ao transporte aquaviário na navegação interior, visando o desenvolvimento econômico e social com a utilização do grande potencial fluvial brasileiro<sup>14</sup>.

Estima-se que aproximadamente 130.000 embarcações navegam nos 26 mil quilômetros de rios da Bacia Amazônica do Brasil, sendo que quase 70.000 são clandestinas. São problemas complexos a serem mitigados frente à essencialidade do transporte fluvial amazônico. Para tanto, é necessário contar com políticas públicas e conscientização de empresas privadas e de todas as pessoas.

Registra-se ainda que a atividade de transporte fluvial na Amazônia é de grande importância para o projeto de integrar os países da região e os estados brasileiros no sentido Leste-Oeste. Assim, corrobora a ideia de que as condições do transporte fluvial devem ser pensadas em proporções holísticas, pois afeta toda

---

<sup>9</sup> Praticagem é o serviço de auxílio oferecido aos navegantes, geralmente disponível em áreas que apresentem dificuldades ao tráfego livre e seguro de embarcações.

<sup>10</sup> Registra-se que grande parte da rede de transporte hidroviário na Amazônia não é regulamentada. Linhas, tarifas e horários são impostos pelos donos dos barcos.

<sup>11</sup> Ocorrem cerca de 100 acidentes/ano com 50 vítimas fatais.

<sup>12</sup> Exemplo de Festas da região: Círio de Nazaré, anualmente, em outubro, Belém (PA), que atrai mais de 2,3 milhões de pessoas, e o Festival de Bois-bumbás de Parintins (AM), evento que reúne mais de 100 mil pessoas no último fim de semana de junho.

<sup>13</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. Transporte marítimo e fluvial na Amazônia. Slides apresentado no I simpósio da Amazônia de Segurança no Transporte Regional Fluvial. Nov. 2009.

<sup>14</sup> BRASIL. Agência Nacional de Transporte Aquaviários. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/NavInterior\\_Estrutura.asp](http://www.antaq.gov.br/portal/NavInterior_Estrutura.asp)>. Acesso em: 22 dez 2014.

a bacia amazônica porquanto tratar-se de rio transfronteiriço. O transporte fluvial na Amazônia denota caráter estratégico para o desenvolvimento econômico e social, pois conecta os polos de produção às populações não só nacionais, mas também os povos dos países vizinhos. Por isso, os países afetos ao ambiente dessa região firmaram um tratado de cooperação internacional para assuntos referente à Bacia Amazônica.

### 3. TRATADO DE COOPERAÇÃO DE 1978

O Tratado de Cooperação Amazônica, firmado entre oito Países latinoamericanos<sup>15</sup>, foi aprovado pelo Congresso Nacional brasileiro pelo Decreto Legislativo n. 69, de 18 de outubro de 1978, e promulgado pelo Decreto n. 85.050, de 18 de agosto de 1980. Sua entrada em vigor ocorreu no dia 20 de agosto de 1980, data em que foi publicado no Diário Oficial da União. O âmbito de vigência do Tratado são os territórios das Partes Contratantes da Bacia Amazônica, bem como qualquer território de uma Parte Contratante que, pelas características geográficas, ecológicas ou econômicas, venha a se considerar estreitamente vinculada à referida bacia Amazônica.

Os Países signatários do Tratado objetivaram compartilhar experiências para promover o desenvolvimento regional e integral dos respectivos territórios, buscando o equilíbrio entre crescimento econômico e preservação do meio ambiente. Neste sentido, assumem, mediante esforços e ações conjuntas, que o desenvolvimento econômico e a preservação do meio ambiente são compromissos inerentes à ideia de soberania de cada Parte Contratante.

As Partes Contratantes comprometem-se, em caráter de reciprocidade, a assegurar a mais ampla liberdade de navegação comercial no curso do Amazonas e demais rios internacionais. Diante disso, embora mantenham suas respectivas soberanias, os Estados-parte afirmam que o uso e o aproveitamento exclusivo dos recursos naturais em seus respectivos territórios é direito inerente à soberania de cada Estado. Neste sentido, o exercício da soberania somente encontrará limitações em normas oriundas do Direito Internacional. Todavia, as Partes Contratantes, na utilização dos recursos hídricos, deverão fazê-lo de modo racional, tendo em vista o processo de desenvolvimento econômico-social da região.

O aproveitamento da flora e da fauna da Amazônia deve ser racionalmente planejado, tendo em vista a manutenção do equilíbrio ecológico da região e preservação da espécie. Com tal preocupação, as Partes Contratantes tomaram duas decisões: a) promover a pesquisa científica e o intercâmbio de informações e de pessoal técnico entre as entidades componentes dos respectivos países, buscando ampliar os conhecimentos sobre os recursos da flora e da fauna; e b) estabelecer um sistema regular de troca adequada de informações sobre as medidas de conservação que cada Estado tenha adotado ou venha a adotar em seus

---

<sup>15</sup> Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela.



respectivos territórios.

Objetivando criar condições mais adequadas à aceleração do desenvolvimento econômico e social da região, as Partes Contratantes convergem nos campos da pesquisa científica e tecnológica. Referida cooperação técnica e científica poderá assumir as seguintes formas: a) realização conjunta ou cooperação de programas de pesquisa e desenvolvimento; b) criação e cooperação de instituições de pesquisa ou de centros de aperfeiçoamento e produção experimental; c) organização de seminários e conferências, intercâmbio de informações e documentação, bem como a organização de meios destinados à sua difusão. Neste sentido, as Partes Contratantes poderão solicitar a participação de organismos internacionais na organização de estudos, programas e projetos, tendo em vista a cooperação técnica e científica.

As Partes Contratantes enaltecem o propósito da cooperação. Neste sentido, comprometem-se a cooperar para: a) incrementar as correntes turísticas, nacionais e de terceiros países, em seus respectivos territórios amazônicos; b) obter eficácia das medidas que vierem a adotar visando conservar as riquezas etnológicas e arqueológicas da área amazônica; c) manter intercâmbio permanente de informações e colaboração entre si com os órgãos de cooperação latinoamericanos, relativamente às matérias que são objeto do Tratado.

Preocupados com a efetivação das normas inseridas no Tratado, as Partes Contratantes assumiram o compromisso de criar Comissões Nacionais Permanentes com a tarefa de aplicar, em seus respectivos territórios, as normas constantes do Tratado, bem como da execução das decisões tomadas nas reuniões do Colegiado composto pelos Ministros das Relações Exteriores e pelo Conselho de Cooperação Amazônica. Neste sentido, quando entenderem necessárias, as Partes Contratantes poderão constituir comissões especiais para realizar estudos de problemas ou temas específicos pertinentes aos fins previstos no Tratado.

Das disposições acima, pode-se perceber a grande importância do Tratado de Cooperação Amazônica para a promoção do transporte fluvial da região. Trata-se de um instrumento que pode fortalecer a estrutura de transporte em torno do maior eixo fluvial do mundo: o complexo hidroviário da Bacia Amazônica.

#### **CONCLUSÕES ARTICULADAS**

1. O TCA prevê a elevação do nível de vida dos povos amazônicos, objetivo que só será plenamente alcançado a partir da melhoria das condições de malha hidroviária da Bacia Amazônica. A segurança das embarcações, as circunstâncias de navegabilidade dos rios e a presença do Estado são premissas para a efetividade das propostas do referido tratado.

2. As Partes Contratantes do TCA comprometem-se em assegurar a mais ampla liberdade de navegação comercial no curso do Rio Amazonas para promover o desenvolvimento regional. Tal meta requer uma adequada infraestrutura no transporte fluvial da Amazônia, a fim de criar novos nichos de transação comercial,



bem como integrar a região na rota de mercadorias para o crescimento socioeconômico da região.

3. Os Estados-parte, ao acordar pela utilização dos recursos hídricos, deverá fazê-lo de modo racional, com vistas ao aproveitamento da flora e da fauna da Amazônia. Tal aspiração descrita no TCA apresenta cunho ambiental e reflete sobremaneira na qualidade do transporte fluvial da Amazônia, pois se admite que a manutenção do equilíbrio ecológico da região é intrínseco às características deste modal.

4. Por se tratar de águas transfronteiriças, o melhor aproveitamento das potencialidades do transporte fluvial amazônico só será possível com a cooperação, o desenvolvimento sustentável e políticas efetivas de governo e de Estado.

#### *REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS*

BODIN, Jean. *Los Seis Libros de la República*. 3.ed. Trad. Pedro Bravo Gala. Madrid: Tecnos, 2000.

BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos Presidência da República. Água e Desenvolvimento Sustentável Recursos Hídricos Fronteiriços e Transfronteiriços do Brasil. Coordenação e produção Adriana Lustosa (SRHU/MMA) e Bruno de Carvalho (SAE/PR). Brasília, 2013.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Recursos Hídricos e Ambiente Urbano. Glossário de Termos Referentes à Gestão de Recursos Hídricos Fronteiriços e Transfronteiriços. Brasília, 2008.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Portos. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. – Brasília: ANTAQ, 2013.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*. 6.ed. Coimbra: Almedina, 2002.

FACHIN, Zulmar; SILVA, Deise Marcelino. *Acesso à Água Potável: direito fundamental de sexta dimensão*. Campinas, SP: Millennium Editora, 2012.

FACHIN, Zulmar. Curso de Direito Constitucional. 6 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense. 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Transporte marítimo e fluvial na Amazônia*. Slides apresentado no I Simpósio da Amazônia de Segurança no Transporte Regional Fluvial. Nov. 2009.

MOUSQUER, Ana Rubia. *Águas transfronteiriças e transnacionais*: as nações e o uso interdependente da água. Revista de Doutrina. Edição 63. EMAGIS.

YAHN FILHO, Armando Gallo. O conceito de bacia de drenagem internacional no contexto do Tratado de Cooperação Amazônica e a questão hídrica na região. *Ambient. soc.*, Campinas, v. 8, n. 1, jan. 2005.