

# AS ÁGUAS JURISDICIONAIS DO RIO DO ESTADO DO AMAZONAS

<sup>1</sup> SANTOS, Nilton Henrique dos

**RESUMO:** Um dos elementos-chaves na Amazônia são os rios, eles são mais predominantes do que as rodovias, sendo assim, a configuração geográfica muda no restante do país, o trabalho demonstra a entrada de embarcações estrangeiras na região, criando uma internacionalização das águas.

**Palavras-chaves:** Bacia Hidrográfica, Amazônia, Navegabilidade.

**Abstract:** One of the key elements in the Amazon is the rivers, they are more prevalent than the highways, therefore, the geographic configuration changes in the rest of the country, the work demonstrates the entry of foreign vessels in the region, creating an internationalization of the waters.

**Keywords:** Hydrographic Basin, Amazon, Navigability.

## Introdução

Tendo em vista, a principal rede de transportes na Amazônia, que são os rios, grande parte navegáveis, sendo que a bacia amazônica, ultrapassa o território brasileiro, ou seja, sua expansão vai além das fronteiras do país, por isso, é comum a entrada de navios estrangeiros, que tem como saída os grandes rios Solimões/Amazonas, sendo a única saída para grandes partes dos países amazônicos, até alcançar o oceano Atlântico.

---

<sup>1</sup> Aluno finalista do curso de licenciatura em Geografia.

As águas jurisdicionais são elementos são regida pela constituição brasileira de 1988. Esse marco é importante como na Amazônia, no caso dessa região, os rios não pertence a um só país eles muitas vezes são divisão entre os mesmos,

É comum barcos nos rios da Amazônia em função das fronteiras com os demais países, neste sentido, buscamos entender a legislação internacionais dessas “embarcações” que navegam na Amazônia.

Portanto, buscamos a compreender e entender essas “entrada” de barcos na Amazônia tendo em vista o rios Solimões/Amazonas para entender essa lógica territorial das embarcações.

### **Repensando os rios e sua navegabilidade**

Os principais rios navegáveis da região amazônica são o Solimões/Amazonas, o Negro, o Branco, o Madeira, o Purus e o Juruá, e a navegação hidroviária é o único meio de acesso a quase totalidade dos municípios da região. A calha principal da bacia amazônica, que compreende o rio Solimões/Amazonas, possui capacidade para receber desde embarcações fluviais até navios oceânicos.

Os principais portos públicos são: Manaus; Belém; Porto Velho; Macapá; e Santarém. O tráfego entre os municípios de Manaus, Porto Velho e Belém responde por cerca de 70% da movimentação total de cargas hidroviárias na Amazônia. Em Porto Velho, toda a movimentação de cargas é realizada na área do porto público; já em Manaus e Belém, a movimentação está concentrada em terminais privados de propriedade das empresas armadoras, localizados fora da área dos portos públicos. Por esse motivo, a movimentação dessas cargas não aparece nas estatísticas oficiais dos portos, induzindo à subestimação sobre o tráfego efetivo da região.

Cabe ressaltamos, que o estado do Amazonas em grande parte de usa totalidade como Nogueira (1999) denomina Estado ribeirinho, sendo que a estradas chegam em sua totalidade em menor quantidade.

Portanto, podemos falar em “território líquido” em função da grande quantidade de rios na região.

O território envolve sempre, ao mesmo tempo [...], uma dimensão simbólica, cultural, por meio de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como forma de controle simbólico do espaço onde vivem (podendo ser, portanto, uma forma de apropriação), e uma dimensão mais concreta, de caráter político-disciplinar: apropriação e ordenamento do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos. (2002:120-21). Assim, associar o controle físico ou a dominação “objetiva” do espaço a uma apropriação simbólica, mais subjetiva, implica em discutir o território enquanto espaço simultaneamente dominado e apropriado, ou seja, sobre o qual se constrói não apenas um controle físico, mas também laços de identidade social (HAESBAERT, 2004:121).

O território ganha novos significados, ou seja, no primeiro momento não é bem usual em função da sua composição, ou seja, estamos falando em poção líquida.

Pessoas de diferentes partes diferem na forma de dividir seu mundo, de atribuir valores às suas partes e de medi-las. Contudo existem certas semelhanças culturais comuns, e elas repousam basicamente no fato de que o homem é a medida de todas as coisas. Em outras palavras, os princípios fundamentais da organização espacial encontram-se em dois tipos de fatos: a postura e a estrutura do corpo humano e as relações entre as pessoas (quer próximas ou distantes). O homem, como resultado de sua experiência íntima com seu corpo e com outras pessoas, organiza o espaço a fim de conformá-lo a suas necessidades biológicas e relações sociais (Pessoas de diferentes partes diferem na forma de dividir seu mundo, de atribuir valores às suas partes e de medi-las. Contudo existem certas semelhanças culturais comuns, e elas repousam basicamente no fato de que o homem é a medida de todas as coisas. Em outras palavras, os princípios fundamentais da organização espacial encontram-se em dois tipos de fatos: a postura e a estrutura do corpo humano e as relações entre as pessoas (quer próximas ou distantes). O homem, como resultado de sua experiência íntima com seu corpo e com outras pessoas, organiza o espaço a fim de conformá-lo a suas necessidades biológicas e relações sociais (Tuan, p. 5 2011)

A noção de espaço e lugar são conforme a significância para pessoas, ou seja, é relativa de acordo com espaço da vivência das pessoas. Para essa geografia a existência é um parâmetro importante para os indivíduos.

No Estado das Águas, a organização e estruturação urbana de suas cidades seguem os padrões de ocupação dos primórdios da civilização de se estabelecer próximos a fluxos de água para atender as necessidades básicas ou logísticas da população. Frota (2008), diz que o planejamento logístico do Estado é falho e não atende as necessidades dos municípios, gerando assim, um elevado grau de dependência da capital (Moura; Frota. p.23, 10160)

Pensar em “embarcações” é pensar em cidade, essa que ficam na calha dos rios e que movimento o capital nacional e internacional, essas movimento a economia regional.

Tendo em vista o deslocamento das pessoas e mercadorias, sabendo que o transporte no Estado do Amazonas ocorre pela água em função da quantidade ínfima de estradas no Estado, esse ocorre grande maioria das vezes pela água.

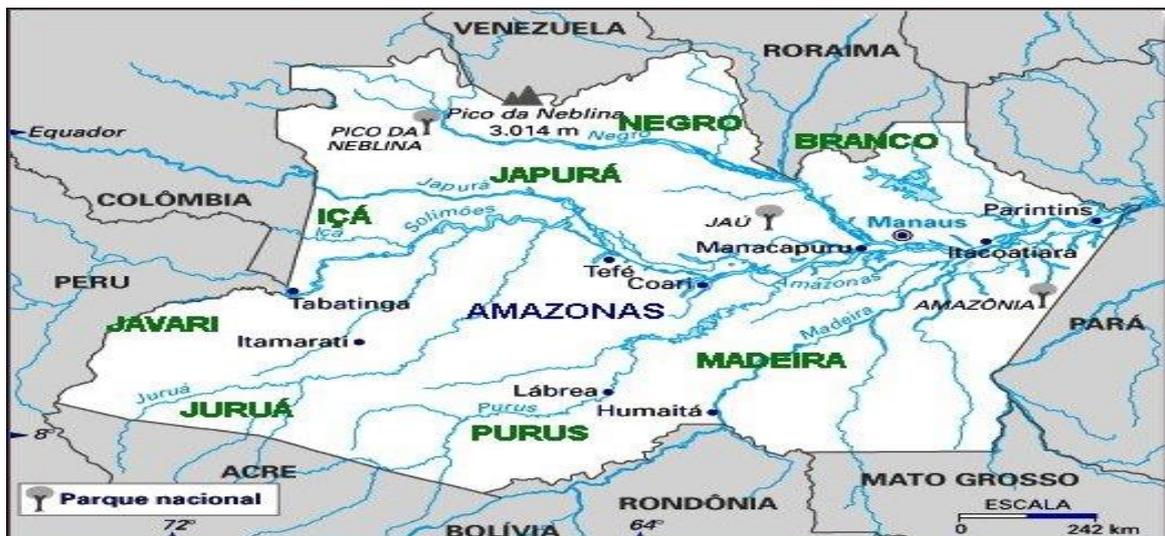
De acordo com Calheiros (2010), no país o setor de logística de transporte tem tido aumento significativo na adequada formação e análise de custos, tendo em vista manterem-se competitivas no mercado e pela busca do barateamento das tarifas cobradas dos usuários desses serviços. Uma vez que, a sociedade vem pressionando por maiores investimentos no setor de transportes de passageiros com o intuito de garantir o direito de mobilidade. Moura. p. 20, 2016)

Na sua constituição sobre as leis que regem os rios da marinha temos a seguinte resolução

É dever do Comandante da embarcação, além de outras obrigações legais pertinentes, cumprir e fazer cumprir as presentes Normas e Procedimentos, bem como conhecer e divulgar aos tripulantes todas as informações contidas nas NORMAM e demais documentos náuticos, tais como: Avisos aos Navegantes, Roteiro, Cartas Náuticas, Avisos-Rádio Náuticos e SAR, além de outros emitidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil. (Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial de Tabatinga p. 8,2019)

Acima notamos o “procedimento” para as “embarcações” para navegarem nos rios, apesar de algumas serem nacionais, elas se enquadram nas normas vigentes internacionais.

O mapa representa os rios navegáveis do Estado.



FONTE: submarino.net/

Como falamos os rios da Amazônia são em grande partes em sua dimensão, são navegáveis, isso facilitou o adestramento do território, para alarga o oeste da região, dilatando a Amazônia.

Em função da fronteira, a composição com países vizinhos é muito grande, portanto, é comum a entrada nas águas de navios estrangeira, no caso da cidade Tabatinga/AM é comum navios peruanos e colombianos autorizados.

É este Estado, não o totalitário, mas um ente a que toda a comunidade internacional confie seus desígnios, que deve reger a ordem marítima internacional, hoje ambiente de fraca regulamentação legal, em que prevalecem aqueles armadores que buscam legislações mais apropriadas em Estados nem sempre comprometidos com os direitos trabalhistas dessas tripulações, com a legislação relativa ao meio ambiente ou com a própria segurança nos mares. A realidade da navegação marítima internacional atual é de verdadeira *Bellum omnia omnes*, na medida em que armadores que aceitam jogar de acordo com a atual falta de regras, não só sobrevivem, como prosperam. Os armadores que escolhem seguir as regras de seus países soçobram comercialmente e as marinhas mercantes destes países não tem as mesmas condições financeiras para se desenvolver (Stein, p. 16. 2011)

Do ponto de vista jurídico o rios passaram a ser preocupação internacional, tendo em vista que a América do Sul que as bacias hidrográficas ultrapassam as fronteiras de Estados Nações

Recorde-se que a maior parte da água doce ainda disponível no mundo encontra-se na América do Sul, cujos países têm o direito de explorá-la de forma sustentável, em benefício do bem-estar de seus povos. Na consideração da importância dos recursos hídricos para o Brasil, cumpre ter presente as características intrínsecas da sociedade brasileira: entre outros elementos registrese uma elevada urbanização, um sofisticado parque industrial, uma agricultura que coloca o país entre os grandes produtores de alimentos do mundo; ao mesmo tempo apresenta-se a existência de grandes desigualdades sociais, uma significativa área do território em condições semi-áridas (o polígono das secas) e uma região, com quase 50% da superfície do País, que detém 70% dos recursos hídricos (a Amazônia). A complexidade da sociedade brasileira e a diversidade das condições naturais vigentes em nosso território requerem que nossa ação diplomática, no que se refere aos recursos hídricos, analise em profundidade as repercussões de eventuais compromissos internacionais para a soberania do país ou para a acomodação dos diferentes interesses que se manifestam no plano interno (Vargas p.180, sd)

Tendo em vista que o Brasil tem as principais bacias hidrográficas compartilhada com os países, isso traz, preocupação para o país sendo advogado as relações internacionais.



Fonte: slideshare.net/Thompson3105/aula-geografia-fsicaamricas

Essa questão trouxe para geopolíticos brasileiros várias preocupações, portanto, trouxe grande preocupação nas bacias Platinas e Amazônica, ou seja, elas não se limitam apenas no território brasileiro, chegando a ultrapassar as fronteiras.

Mais precisamente quanto à hidropolítica, importante contribuição para sistematizar as evidências empíricas observadas em um arcabouço teórico próprio ao campo de estudo veio com o trabalho pioneiro de Michael Schulz, em 1995. Tendo como referência o estudo desenvolvido por Barry Buzan, ao verificar que, em um cenário de escassez, o compartilhamento das águas dos rios Tigre e Eufrates entre Turquia, Iraque e Síria era percebido como uma questão prioritária de segurança, Schulz formulou, então, o conceito análogo de Complexos Hidropolíticos de Segurança (CHS) para designar aquelas regiões em que os recursos hídricos atuam como um aspecto proeminente na definição de sua agenda de segurança. (Queiroz, p. 41, 2012)

Tendo em vista a preocupação da estratégia as águas aparecem como essenciais, como as bacias hidrográficas, no entanto, surgir a hidropolítica como fala Backeuser (1933) que separa geoestratégia em vários ramos, neste sentido ele foi pioneiro em levantar os problemas no mundo apesar de ter uma visão brasileira.

Tendo em vista a integração dos rios, os mesmos devem ser olhados de formas conjuntas foi assim no caso do rio brasileiros, sendo assim, as bacias começaram a ser pensadas de formas conjuntas.

No Brasil, o reconhecimento da crescente complexidade dos problemas relacionados ao uso da água levou ao estabelecimento, em 1976, de acordo entre o Ministério das Minas e Energia e o governo do Estado de São Paulo para a melhoria das condições sanitárias das bacias do Alto Tietê e Cubatão. O êxito dessa experiência fez que, em seguida, fosse constituída, em 1978, a figura do Comitê Especial de Estudos Integrados de Bacias Hidrográficas (CEEIBH), e a subsequente criação de comitês executivos em diversas bacias hidrográficas, como no Paraíba do Sul, no São Francisco e no Ribeira de Iguape. Esses comitês tinham apenas atribuições consultivas, nada obrigando a implantação de suas decisões, e dele participavam apenas órgãos do governo. Mesmo assim, constituíram-se em experiências importantes e foram importantes embriões para a evolução futura da gestão por bacia hidrográfica. (Porto; Porto. p. 4, 2008)

A grande questão colocada a todos é que as bacias hidrográficas devem ser pensadas em sua totalidade, ou seja, sua jurisdição ultrapassam a fronteira dos estados nações, portanto, vão além da navegação dos rios, estão envolvidos nos transporte internacionais.

Portanto, pensar em embarcação é pensar em rios, ou seja, na hidropolítica, ou seja, nas estratégias das águas, portanto, podemos pensar nas embarcações internacionais.

## **Metodologia**

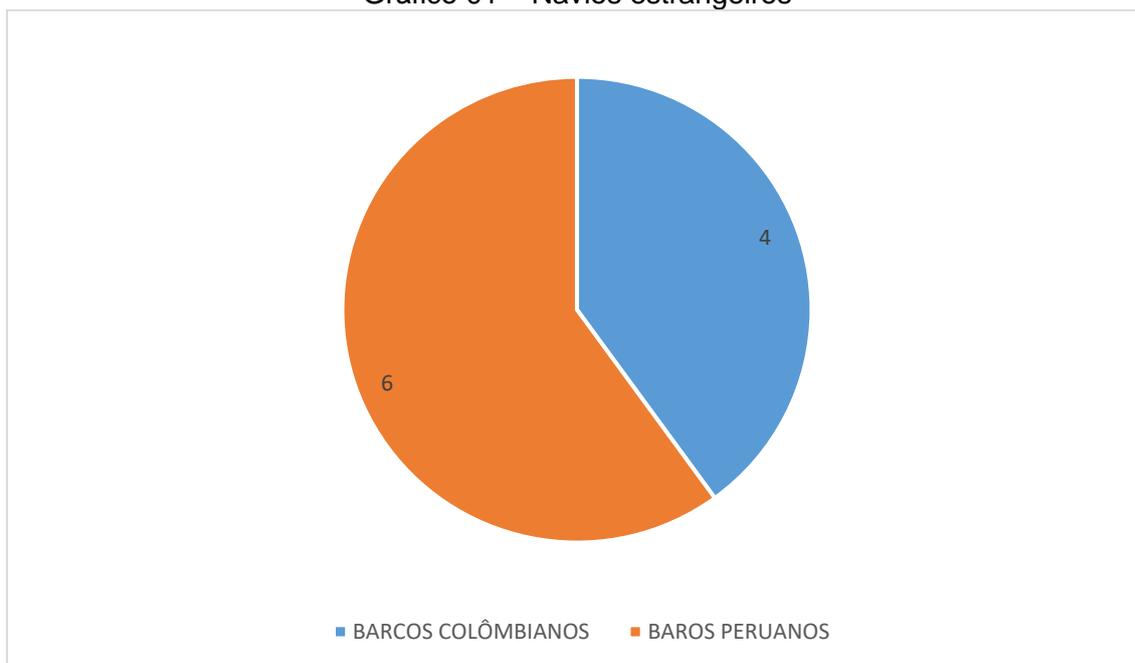
Este trabalho é composto de uma pesquisa não menos importante bibliográfica, que iram se entre elas biblioteca da marinha, os artigos da acadêmicos da internet e livros.

Será no segundo momento da pesquisa realizado um trabalho de campo, ou seja, na identificação de vários tipos de embarcação.

No terceiro momento será elaborado um mapa hidrográfico do rio Solimões/Amazonas demonstrando pra onde direciona as navegações.

## **Navegação Internacional**

Gráfico 01 – Navios estrangeiros

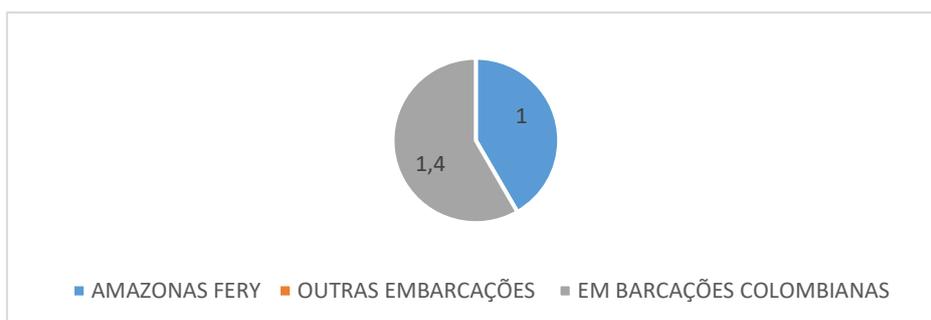


Fonte: Trabalho de campo

A grande maioria das embarcações são de origem colombiana, seguida das embarcações peruanas, conforme mostra o gráfico acima, sendo a bacia amazônica comum entre países amazônicos.

Em virtude da busca de “saída” para o mar, os demais países amazônicos, visualização a bacia como fundamental para seu escoamento, tendo em vista, que boa parte dessa bacia fica no Brasil, ficando os países “dependente” do Brasil.

A disputa pela bacia ou ficar nela, foi um luta travada pelos países amazônicos, como por exemplo o armamentício de Letícia, entre a Colômbia e Peru.



Fonte: Trabalho de campo

Tendo em vista a corrida para bacia amazônica, sendo que a Colômbia conseguiu ficar-se em na Amazônia, através de Letícia (COL), no entanto, através, das ações do Estado peruano, abre espaços para a navegação do rio Solimões/Amazonas, com abertura da balsas rápidas, tendo em vista como porto a comunidade de Santa Rosa que é base apoio para Iquitos província de Loreto.

Figura 1: Bacia do Missipi



Fonte: [wikipedia.org/wiki/Rio\\_Mississippi](https://wikipedia.org/wiki/Rio_Mississippi)

A bacia do Missipi é 2.981.000 km<sup>2</sup>, é uma das grandes bacias do mundo, ela atravessa os Estados Unidos, sendo tempo atrás, que ela deveria ser pensada com a bacia hidrográfica Amazônica, ou seja, as duas deveriam ter uma ligação entre ambas.

Tendo em vista a navegação da Amazônica, começar a ser pensada o projeto para a bacia, sendo que ela é internacional, ou seja, ultrapassa as fronteiras brasileiras, da essa condição, o Brasil no império teve que abrir as portas para as nações amigas, foi uma forma de se esquivar da internacionalização da Amazônica através das águas. Abaixo a bacia amazônica.

Bacia Amazônica



Fonte: [wikipedia.org/wiki/Bacia\\_do\\_rio\\_Amazonas](http://wikipedia.org/wiki/Bacia_do_rio_Amazonas)

Ainda para muitos países amazônicos é principal saída para o Atlântico, criando uma dependência do Brasil, tendo em vista que boa parte dessa bacia de drenagem fica no território brasileiro, tendo em vista, que foi criado o tratado de navegação mundial sobre a bacia para a navegação dos países.

As fronteiras políticas entre os Estados apresentam um caráter histórico essencial. Atualmente, o mundo possui 332 mil quilômetros de fronteiras entre Estados (FOUCHER, 2009). No entanto, ao longo da história as fronteiras foram se modificando com a criação de novos Estados ou com a sua dissolução até chegarmos a este número atual.

Para o Estado moderno, a fronteira é concebida como uma questão de segurança nacional, já que é garantia da soberania e da integridade territorial do país. A partir dela o Estado tem o controle sobre o seu território, que é regido pelas leis internas, ao mesmo tempo em que controla a entrada e saída de seu território (Sant'Anna, p. 2,2012)

A “grande dificuldades” dos rios e servi como limites para um país, como o caso da bacia de drenagem amazônica, que serve como limite para alguns país amazônicos, ainda hoje percebe de maneira sutil a luta pelo território entre os países.

Tendo em vista o sonho de integração poderia ser dado pela água com as bacias hidrográfica dos continentes, é uma forma de suplantar uma medida de superar os territórios nacionais.

Ao longo da História diferentes povos investiram na construção de canais e demais intervenções voltadas para favorecer a navegação em seus territórios. Conforme apontam Lino, Carrasco e Costa (2008), no Egito do século XIX a.C. o faraó Senusret II já havia determinado a abertura de canal entre um tributário da foz do Nilo e o mar Vermelho. Uma nova

ligação entre o Mediterrâneo e o mar Vermelho teria que aguardar até o século XIX, com a abertura do Canal de Suez. Já os chineses construíram entre os séculos V a.C. e VII d.C. aquele que até hoje é o maior canal de navegação singular em funcionamento no mundo: o Grande Canal Pequim-Hangzhou, com extensão de quase 1.800 km. Trata-se da artéria vital da extensa rede hidroviária chinesa, a maior do mundo, com cerca de 124 mil km de vias navegáveis e 900 eclusas.

Na Europa, ao final do século VIII, o imperador Carlos Magno iniciou a construção de canal para ligar os rios Reno, Meno e Danúbio, que só viria a ser concluído em 1992, no âmbito da União Europeia. Com 170 km e 16 eclusas, o canal Meno-Danúbio é hoje uma das hidrovias mais navegadas do mundo. Na França destaca-se o canal Languedoc, promovido por Jean-Baptiste Colbert, a partir de projeto original

Leonardo da Vinci, ligando o rio Garonne (foz do Atlântico) ao Mediterrâneo. Já a Holanda possui a maior rede de canais proporcionalmente ao tamanho do seu território: cerca de 6.000 km de

vias aquáticas para uma área de aproximadamente 41.000 km<sup>2</sup>, sendo o porto de Rotterdam o mais movimentado da Europa. Na Inglaterra merece referência a mania dos canais, entre 1770 e 1830, contribuindo para a industrialização acelerada do país. Atualmente a Europa continental possui aproximadamente 37 mil quilômetros de hidrovias, com cerca de 700 eclusas.

Nos Estados Unidos destacam-se o canal Erie, construído entre 1798 e 1825, com quase 600 km, e a Autarquia do Vale do Tennessee, criada em 1933, paradigmática ao tomar uma bacia hidrográfica inteira como área de planejamento para o desenvolvimento. Atualmente os Estados Unidos dispõem de uma das mais eficientes redes hidroviárias do mundo, com 47 mil km e 250 eclusas. Merece referência ainda o canal do Panamá, que apesar de não estar em território estadunidense, foi construído para atender aos objetivos geopolíticos deste país, viabilizando eficiente conexão entre os oceanos Pacífico e Atlântico.

Tais exemplos internacionais deveriam servir de estímulo para o aproveitamento das potencialidades hidroviárias sul-americanas. Afinal, conforme pode ser visualizado no mapa a seguir, quando forem conectadas as bacias do Orenoco, Amazonas e Prata, serão cerca de 50 mil quilômetros de vias navegáveis integrando os países sul-americanos. Apenas o traçado principal, que inclui os rios Orenoco, Negro, Amazonas, Madeira, Mamoré, Guaporé, Paraguai, Paraná e Prata, apresenta extensão de cerca de 9.800 km. (Oliveira, p. 53, 2011)

Podemos perceber, que as bacias hidrográficas no caso sul-americano, podem ser integradas, ou seja, essa transposição se faz presente pelo sistema de engenharia, no entanto, não podemos esquecer que tratamos de regiões como amazônica, que não é atrativa para o capital, tratamos de uma região periférica.

Talvez esse é um dos problemas amazônicos, ou seja, o seu desenvolvimento, só o Estado nacional pode dinamizar a bacia, tendo em vista que. O capital de imediato não tem interesse na região.

A história dos rios amazônicos como lugares de “negócio”, aqui abordada, articula-se à produção historiográfica de registros de usos e representações das águas. Dialoga com as discussões contemporâneas envolvendo setores dos movimentos sociais que sistematizaram a

terminologia “hidronegócio” para nomear injunções políticas e econômicas norteadas pela relação mercantil com a água. Compreendem-se hidronegócios como literalmente todos os tipos de negócios envolvendo a água (Malvezzi, 2012), sejam o ramo de água engarrafada, a irrigação da agricultura comercial, a privatização de mananciais de água ou a construção de barragens para produção de energia hidrelétrica, entre outros.

O contexto histórico analisado é o processo de utilização dos rios no âmbito da ideia de progresso e do planejamento do desenvolvimento da Região Amazônica brasileira no século XX. Entre 1900 e 1950 foram implantados projetos pelo governo federal e por grupos empresariais do Centro-Sul do país, articulados ao capital internacional, voltados à recuperação e dinamização de empresas seringalistas e à ocupação da região. Na segunda metade do século instituíram-se e implantaram-se os projetos de desenvolvimento e (re)integração da região à economia

nacional e internacional. Esses projetos promoveram a apropriação agropecuária, mineradora, hidrológica e colonizadora dos “recursos da natureza”, com apoio fiscal e crédito institucional, alterando as políticas e as bases produtivas e socioculturais da região e na região. ( p. 118, 2019)

Tendo em vista que água passou a ser um negócio, a Amazônia passou a ser uma região mais valorizada no mundo, sendo que este elemento físico é abundante na região, portanto, de uma região periférica passou a ser importante no mundo.

### **Considerações Finais**

Em função do compartilhamento com inúmeros países amazônicos, passou desde da formação brasileira, passou a ser importante no mundo, remetendo aos assuntos geopolíticos, sendo que grande parte da bacia de drenagem fica no território brasileiro.

Apesar de sua totalidade, está no território nacional, os demais países amazônicos, dependem da bacia, para o escoamento de sua produção para o Atlântico, sendo ele uma das vias fundamentais para o mundo. Em função disso alguns países, que tem Amazônia necessitam do transporte de mercadorias.

Tendo em vista a grande quantidade da bacia, o Brasil teve que fazer o tratado de navegação livre, para os países amigos, sendo estes, que extrapolam os países amazônicos, dando acesso a bacia de drenagem na região.

Por isso é comum entrada e saída de navios estrangeiros na Amazônia, sendo eles mais comuns em função a fronteira Peruanos e Colombianos, tendo em vista a supremacia brasileira nos rios dessas embarcações.

Portanto, em função do limite dos países temos embarcações estrangeiras no rios amazônicos, isso gerou no passado uma disputa entre países como Peru e Colômbia, foi uma forma de se ficar na bacia de drenagem amazônica.

## **BIBLIOGRAFIA**

BACKHEUSER, E. **Problemas do Brasil**. Estrutura geopolítica. O espaço. Rio de Janeiro: Omnia, 1933.

BATISTA, Iane Maria da Silva; MIRANDA, Leila Mourão. Os “Hidronegócios” nos rios da Amazônia. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 39, nº 81, 2019

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

MOURA, Joel Brito; FROTA, Claudio Dantas. Transporte misto de cargas e passageiros através de barcos regionais (recreios) no Estado do Amazonas: Uma proposta para cálculo da modicidade da tarifa. **RECED – Revista Eletrônica Ciência e Desenvolvimento** – janeiro – julho, 2016

NOGUEIRA, Ricardo J. B. **Amazonas: estado ribeirinho**. Manaus. EDUA, 1999

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DE TABATINGA. **NPCF** – 2019

OLIVEIRA. Integração de bacias hidrográficas e transposição da barragem de Itaipu: subsídios para reflexão a partir das contribuições de Albert Hirschman. RPDO, Brasília, VOL. 1, n.2, 2011.

PORTO, Monica F. A.; PORTO, Rubem La Laina. Gestão de bacias hidrográficas. **Estud. av.** vol.22 no.63 São Paulo 2008.

QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Hidropolítica e segurança: as bacias platina e amazônica em perspectiva comparada / Fábio Albergaria de Queiroz. Prefácio do Professor Fúlvio Eduardo Fonseca. Apresentação do Professor Christian Guy Caubet. Brasília : FUNAG, 2012.

SANT'ANNA, Fernanda Mello. AS FRONTEIRAS POLÍTICAS NA BACIA AMAZÔNICA E A COOPERAÇÃO PARA A UTILIZAÇÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS COMPARTILHADOS.  
<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/05-F-Mello.pdf>

STEIN, Marcelino André. Bandeiras de Conveniência: Análise jurídica e econômica, **Dissertação**. Direito das Relações Econômicas Internacionais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, SÃO PAULO 2011.

TUAN, Yi Fu. “**Espaço e Lugar**”  
<https://ciajgarcia.files.wordpress.com/2011/12/espac3a7o-e-lugar1.pdf>

VARGAS. Éverton Vieira,  
[file:///C:/Users/Recurso/Documents/Agua\\_e\\_relacoes\\_internacionais.pdf](file:///C:/Users/Recurso/Documents/Agua_e_relacoes_internacionais.pdf)

## **SITES**

<https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/gestao-na-camara-dos-deputados/responsabilidade-social-e-ambiental/acessibilidade/glossarios/dicionario-de-libras/a/aguas-jurisdicionais#:~:text=Espa%C3%A7o%20jurisdicional%20que%20compreende%20as,econ%C3%B4mica%20exclusiva%20de%20um%20pa%C3%ADs.>

<https://pt.slideshare.net/Thompson3105/aula-geografia-fsicaamricas14092012hidrografia>

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Bacia\\_do\\_rio\\_Amazonas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Bacia_do_rio_Amazonas)

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Rio\\_Mississippi](https://pt.wikipedia.org/wiki/Rio_Mississippi)

<http://www.submarino.net/asshop/polos.htm>