

Proposta de desenvolvimento portuário para Manaus

ÊMILLY LOREN CHAVES PESSOA

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas
emilypessoa@hotmail.com



PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO PARA MANAUS.

Resumo

O artigo é uma proposta referente à mudança da atual situação em que se encontra o Porto Público de Manaus, em especial o da Orla Manaus Moderna. O estudo da realidade portuária foi feito mediante informações repassadas através de mapas, dados, gráficos e fotos. Após a catalogação dos principais problemas advindos da movimentação simultânea de cargas e passageiros do interior do Amazonas, e dado a execução da propositura, observou-se a necessidade de se construir áreas de serviços auxiliares oferecidos ao redor da orla e a própria revitalização do terminal público. Desse modo, na busca da supressão do caos rotineiro, é importante a incorporação de uma infraestrutura que favoreça a melhoria do fluxo misto de entrada e saída no porto, além de tornar possível o sistema padrão nas cidades do interior do Amazonas.

Palavras-chave: porto; caos; revitalização.

Abstract

The article is a proposal referring to the current situation in which it is in the Public Port of Manaus, especially the Orla Manaus Moderna. The study of the port reality was done by information passed through maps, data, graphics and photos. After cataloging the main problems arising from the simultaneous movement of cars and dowels from the interior of Amazonas, it was observed the need to build auxiliary service areas around the public terminal area. Thus, in order to suppress routine chaos, it is important to incorporate an infrastructure that favors more of the mixed inflow and outflow in the port, in addition to making possible the standard system in the cities of the interior of the Amazon.

Keywords: port; chaos; revitalization.



1. Introdução

O presente artigo tem como principal área de estudo o porto da Manaus Moderna, local onde ocorre o fluxo intenso de entrada e saída das embarcações transportadoras de cargas e passageiros entre a capital do estado do Amazonas e o interior, bem como entre a capital do Amazonas e estados vizinhos. A realização da pesquisa atenta-se exclusivamente para as condições atuais e importância da infraestrutura do porto, do mesmo modo que expõe sugestões de ações no que diz respeito à implantação de um padrão de serviço dedicado aos usuários para garantia de melhor atendimento e maior conforto.

O transporte de cargas e passageiros por meio de rodovias é o mais comum e um dos principais no Brasil devido à oferta de maior acessibilidade aos lugares do território, à facilidade na organização do transporte e à flexibilidade ao se estabelecer uma rota, além do maior investimento do governo na infraestrutura nesse modal. Em contrapartida, no estado do Amazonas as únicas alternativas disponíveis para o deslocamento entre os principais municípios do interior são os aviões e barcos, esse último em número majoritário. “As distâncias são amazônicas, ou seja, os deslocamentos envolvem milhares de quilômetros realizados exclusivamente através da rede hidroviária” (CADERNOS DE INFRAESTRUTURA, 1998). Nesse contexto, a principal rede física para transportes no estado é a malha hidroviária, importante para circulação intrarregional realizada por pequenas e médias embarcações que devem ser absorvidas nas cidades destino/origem por meio das instalações portuárias existentes. Consagrado o maior polo urbano do estado, Manaus conta com instalações superiores às outras cidades, mas, não menos precárias e inseguras.

O porto está localizado em um ponto estratégico no centro da cidade, onde possibilita o fácil escoamento de mercadorias regionais e transporte de passageiros, mas devido à necessidade de melhoras, a logística desse sistema torna-se ineficiente. Além disso, uma grande quantidade de embarcações ancora em balsas de propriedades particulares insuficientes para o acolhimento dessa demanda. “Pelo fato de a movimentação de cargas dividir espaço com a de passageiros, a logística operacional é bastante prejudicada, não havendo nem mesmo espaço suficiente para instalação de equipamentos adequados.” (PLANO MESTRE DO PORTO DE MANAUS, 2013). Com péssima estrutura receptiva o local exhibe o caos resultante dos diversos problemas como, balsas improvisadas para o atracamento incompatível de barcos com os poucos pontos de atracação, ausência organizacional causada pelo uso simultâneo de embarque e desembarque de cargas e passageiros, prática de serviços informais, insegurança na circulação de pessoas, deficiências no acesso dos passageiros e mercadorias.

A preferência na utilização do porto da Manaus Moderna é notória, pois o embarque de cargas não gera cobranças de taxas pelo volume, além de ser feito de maneira ágil, assim como o embarque dos passageiros. Segundo a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) as taxas de passagens são mais acessíveis nesse local, obtidas de forma direta ou indireta através dos prestadores de serviços de transporte fluvial de passageiros, os agenciadores. Isso justifica a falta de um sistema de bilhetagem organizado nesse setor.

Observa-se o descaso das autoridades tanto em relação ao cenário do porto da Manaus Moderna quanto aos dos municípios do interior do Amazonas. Por ser, a navegação, o principal meio responsável pela locomoção de pessoas, mercadorias e pelo turismo na região, é indispensável que ocorra a iniciativa de mais estudos relacionados ao desenvolvimento nesse setor, estimulando assim a formulação de projetos que possibilitem a



construção de terminais regularizados relevantes ao progresso na viabilidade e na estrutura portuária adequada às características geográficas e ao regime das águas dos rios no estado, pois essa é um elo receptivo principal e característico de quase todas as cidades da região norte.

De acordo com os fatos mencionados, o estudo do artigo objetiva fazer o diagnóstico do porto da Manaus Moderna, analisar os pontos a serem melhorados, apresentar sugestões favoráveis a sua configuração para que se promovam áreas de serviços auxiliares na zona portuária com níveis adequados de qualidade para atender ao transporte misto, com o incentivo da implantação estrutural apropriada à mobilidade local, a fim de tornar esse sistema padrão nos interiores do Amazonas.

2. A ORLA MANAUS MODERNA

A formação da orla tem grande importância desde a época da expansão econômica da borracha, quando Manaus se configurou como imagem do setor portuário da região norte. Segundo Santana, (2006) citado por Gomes e Scherer (2011, p.4) devido aos interesses econômicos a Estação Hidroviária de Manaus (antigo *Roadway*) tomou importância e logo recebeu maior adaptação com a pavimentação da atual Avenida Lourenço Braga que serviria como via de fácil escoamento de cargas pesadas e insumos até o Polo Industrial de Manaus, no final da década de 1980 e início da década de 1990.

A movimentação de carga e descarga no entorno do Mercado Municipal Adolpho Lisboa e das feiras livres existentes contribuiu para a criação do ponto e sua permanência, o processo de urbanização realizado, conhecido como Manaus Moderna, atenderia à necessidade de estruturar e tentar organizar a agitação estabelecida naquela época, como se afirma no relatório “logística da movimentação de cargas no transporte aquaviário no estado do Amazonas” - NTCODAM. Em oposição à ideia de facilitação do tráfego e atracamento dos barcos relegou-se o espaço do porto da Manaus Moderna que atualmente consiste em um muro de concreto com escadarias metálicas em condições desfavoráveis e balsas de propriedades particulares utilizadas como ancoradouros.

O ambiente da Orla Manaus Moderna traz inúmeras relações sociais, é possível verificar passageiros, visitantes e trabalhadores no mesmo território. Na Manaus Moderna, a intensa movimentação é peculiar, no entanto, devido à falta de ordenamento, de fiscalização e de higiene, a disposição do cenário caótico incomoda os motoristas que trafegam na avenida principal ao redor, os frequentadores do porto, e até clientes das feiras e comércios da região. Na época da cheia esses problemas tendem a se agravar diante da falta de estrutura e de controle sobre o trânsito e a grande quantidade de ambulantes no local.

2.1. Local situacional

O Porto Manaus Moderna está localizado na zona sul do centro da cidade de Manaus, capital do estado do Amazonas e o principal centro financeiro, corporativo e econômico da Região Norte do Brasil, uma cidade histórica e portuária no centro da maior floresta tropical do mundo, o porto é confluyente aos rios Negro e Solimões (ENCONTRA MANAUS, 2017). O local é utilizado para diferentes atividades, que vai desde o comércio, intermediação de negócios, prestação de serviços e deslocamentos entre Manaus e as cidades do interior e da região e vice-versa, em uma movimentação intensa de pessoas, veículos de passeio, de passageiros, cargas em geral e embarcações dos mais diferentes portes.



O acesso se dá pela Avenida Lourenço da Silva Braga, margeando-se com a Avenida Manaus Moderna o espaço físico é considerado como um ponto estratégico para atividades portuárias, na margem esquerda do Rio Negro especificamente entre os igarapés do Educandos e São Raimundo. Nas proximidades englobam-se os principais locais de venda mercantis, como a Feira da Banana, o Mercado Municipal Adolpho Lisboa, tombado como patrimônio nacional pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2014), e a própria Feira da Manaus Moderna, além das duas estruturas de acostagem, cais das Torres e Roadway.

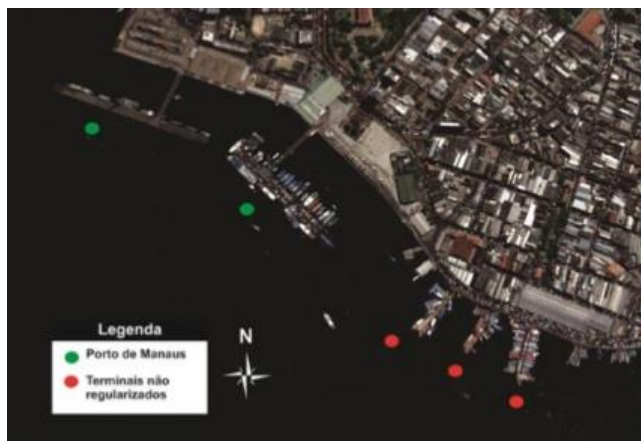


Figura 1. Orla Manaus Moderna.

Fonte: Google Earth. Elaboração: LabTrans.

3. PORTO DA MANAUS MODERNA

O Porto da Manaus Moderna é um local de grande conexão, pois além de receber visitantes do interior e de outros estados através dos barcos, estabelece uma integração perceptível entre o comércio local e as cidades ribeirinhas que mercam os produtos regionais obtidos em cada localidade para abastecer as feiras, enquanto a capital exporta particularidades não fabricadas nesses lugares. De acordo com Santana (2006), citado por Gomes e Scherer (2011, p. 3):

O porto da Manaus Moderna é um local de intenso fluxo comercial e cultural, tendo extrema relevância para a cidade de Manaus. No local, existe, desde sempre, um complexo sistema de abastecimento de feiras e mercados, o que impulsiona o frenético movimento de consumo dos mais variados gêneros. No porto da capital amazonense vende-se e compra-se de tudo. Junto com mercadorias, vão as histórias de milhares de pessoas que têm no rio Negro o principal caminho. Nesse porto, as feiras, principalmente no período das cheias tendem a ficar abarrotadas de produtos, e esse fenômeno cria uma realidade de fartura que contribui para o barateamento dos preços e, conseqüentemente, se dá a elevação do consumo.

Recentemente o porto é composto por cinco balsas distintas de propriedade privada, improvisadas como atracadouros são destinadas ao embarque e desembarque de passageiros e cargas dos barcos de viagens, denominadas de “Balsa Amarela”, “Balsa do Boizão”, “Balsa do Produtor”, “Balsa do Boizinho”, e “Balsa Ajato”, respectivamente. “As balsas funcionam



na informalidade (ilegalidade), não possuem nenhuma autorização por parte da administração municipal” (FERREIRA, 2016). Taxas estabelecidas são cobradas dos donos de embarcações, comerciantes de lanches, carregadores ou qualquer outro que desempenhe atividades comerciais nelas. As balsas apresentam as seguintes características conforme descreve o relatório NTCODAM:

A Balsa Amarela é composta por três balsas, onde atende barcos que operam em outros pontos de atracação da orla de Manaus. As balsas têm medidas de: i) 35m de comprimento por 8m de largura e possui três espaços de conveniência (lanches) e um escritório; ii) a segunda possui 53m de comprimento e 7,25m de largura, contando com dez lanches e; iii) a terceira com dimensões de 35m de comprimento por 8,5m de largura com três lanches e duas agências de passagens.

A Balsa do Boizão é outro ponto de atracação na Manaus Moderna que possui medidas similares as da Balsa Amarela, “possui uma área de 96m de comprimento, 10m de largura, e 1,80m de altura compreendendo três balsas interligadas. Tem área coberta para passageiros de 48 m²” (FERREIRA, 2016), apresenta apenas uma diferença que se destaca na menor quantidade de lanches localizados em toda a armação da infraestrutura.

O terceiro ponto de atracação na Manaus Moderna conhecida como Balsa do Produtor, possui quatro balsas que juntas totalizam aproximadamente 130m de comprimento por 9m de largura, com nove lanches e o escritório em toda sua extensão. A capacidade de atracação é de aproximadamente trinta embarcações, destaca-se ainda o fato que estas embarcações têm uma capacidade de cargas menor por atenderem às comunidades e vilarejos próximos a Cidade de Manaus e municípios como Autazes, Careiro Castanho, Careiro da Várzea, Iranduba, entre outros.

A Balsa do Boizinho possui estrutura inferior aos outros pontos já destacados, com apenas uma balsa de medida 32m x 7 m com capacidade de 10 embarcações de pequeno porte. O ponto é utilizado apenas para descarga de produtos agrícolas procedentes de comunidades, vilarejos e municípios próximos a Cidade de Manaus.

A análise das medidas da Balsa Ajato não foi disponibilizada, mas, a sua relevância de utilização está relacionada por aportar transportes fluviais expressos que diminui a duração de viagens em relação às outras embarcações da orla, a venda e compra de passagens ocorrem diretamente nessa balsa.

3.1. Aspectos da desordem

O Porto da Manaus Moderna atrai muitas pessoas todos os dias, em busca de encomendas ou de passagem para viajar para o interior, mesmo com toda a falta de estrutura a movimentação é intensa até nos fins de semana. O ambiente é caótico, sujo, e oferece grande risco de acidentes no interior e fora dos barcos.

Os fatores que influenciam esse movimento de acordo com o NTCODAM são: a facilidade com que os acompanhantes dos passageiros têm no que diz respeito ao livre acesso de pessoas até às embarcações para ajudá-los no transporte de suas bagagens e/ou mercadorias, a compra das passagens ou embarque de carga que pode ser negociados na hora do embarque com o dono da embarcação, reduzindo o custo de passagem ou do frete do transporte da carga, como reforça a ANTAQ. Além disso, a tarifa de embarque dos produtos é



indefinida, não existe um valor estipulado inclusive para o limite de cargas, o que facilita o envio e recebimento sem nenhuma inspeção de qualquer coisa através das embarcações.

As escadarias deterioradas devido a constante presença das águas do rio Negro no período de cheia são utilizadas na vazante para descer à praia formada no local, ocupadas por caminhões que descarregam mercadorias nos barcos, carros particulares e fretados, pois nessa época é possível a descida de automóveis até à praia. A subida do rio exhibe uma quantidade desagradável de lixo depositada na praia. O acesso direto às balsas é feito por pontes de madeiras e/ou aços, umas das causas prejudiciais na operação de transbordo, conforme se observa na Figura 2.



Figura 2. Rampas de acesso.

Fonte: NTCODAM (2009)

As balsas são representativas para a população que a utiliza, pois cada uma indica o lugar de cada barco aportado, determinando sua localidade de origem e destino. As taxas cobradas de todos que desempenham funções comerciais nas balsas, segundo os proprietários, são revestidas em sua manutenção. Entretanto, é notório o precário estado de conservação dessas estruturas, que se encontram enferrujadas, com a perigosa exposição de fios da rede de energia, muitas vezes, em contato com a água ou dispostos pela praia, além das arriscadas pontes de madeira que fazem a interligação das balsas com a praia (GOMES & SCHERER, 2011). Para evitar danos às embarcações, as balsas dispõem pneus que servem de apoio na operação de acostagem dos barcos.

O trabalho informal é um aspecto marcante no porto, verificam-se bastantes pessoas que oferecem serviços a passageiros e visitantes que transitam no espaço inseguro da orla como, os carregadores de bagagens, os vendedores ambulantes, vigilantes, canoeiros, transportadores hidroviários, freteiros de lanchas, trabalhadores do setor turístico, taxistas, muitos desses sujeitos à insalubridade, é o caso, por exemplo, dos carregadores que transportam nos ombros as mercadorias, quase sempre sujeitos a acidentes.



Figura 3. Carregador no porto.

Fonte: RIMA (2014).

O número de embarcações atracadas na Manaus Moderna é grande, representa o desproporcional movimento e lotação em relação ao porto público organizado de Manaus. Ressalta-se a importância do fenômeno cheia/vazante, que influenciam nas alterações das atividades portuárias nesse local, por exemplo, “no período da cheia, quando o nível das águas está mais acentuado, ocorre aglomeração de embarcações em condições precárias, isso se deve a ausência de atracadouros adequados para aportarem nessa época do ano” (GOMES & SCHERER, 2011, p.7).

O trânsito sempre foi um desafio no entorno da orla, por existir vários polos geradores de tráfego como, o Mercado Adolpho Lisboa, a Feira da banana, Feira da Manaus Moderna, o acesso ao porto de Manaus (*Roadway*) e ao próprio porto de embarque e desembarque do transporte fluvial, na Avenida Lourenço da Silva Braga forma-se um enorme volume de veículos. O estacionamento dos automóveis em fila dupla para realizar as operações de carga e descarga de mercadorias, e o tráfego na contramão são uns dos motivos da falta de ordenamento do trânsito, que agravam os engarrafamentos diários.

O cenário do porto se contrapõe aos portos organizados. De acordo com a ANTAQ (2014, p. 36) “Porto organizado é um bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”.

A contraditória imagem do porto se destaca, pois ao mesmo tempo em que retrata um território com característica de produção, comércio, circulação e consumo de produtos regionais é nítida sua frágil condição em função do descuido, do descaso público e da degradação ambiental. (GOMES & SCHERER, 2011)

4. PLANO DE DESENVOLVIMENTO PARA MANAUS MODERNA

Diante dos fatos expostos sobre o conjunto de atracadouros do tipo movimentação misto regional, percebe-se que o alicerce do problema é a falta de ordenamento da dinâmica regional. Além da negligência dos próprios proprietários dos terminais, constata-se o despreço dos órgãos que deveriam dirigir políticas públicas voltadas para os problemas da orla fluvial, pois isso influencia na necessidade da execução de alternativas voltadas às



melhores condições aos usuários, bem como ordenar o trânsito de cargas e passageiros na orla.

A sugestão é a substituição de balsas por cais flutuantes padrão que acomodassem os passageiros e cargas em setores apropriados respectivamente, pois pessoas que frequentam o local encontram dificuldade de locomoção ao se esbarrar com os carregadores ou outros trabalhadores, com passarela coberta anexa à ponte de acesso, semelhante a que existe no *Roadway* (Figura 4). Além disso, com as novas estruturas de acostagem e atracagem as embarcações irão obter benefícios relacionados à melhoria do fluxo de entrada e saída do porto, a redução de tempo na carga e descarga de mercadorias e de entrada e saída de passageiros nas embarcações.



Figura 4. Passarela de acesso de passageiros do Porto Público.

Fonte: EHA- Estação Hidroviária do Amazonas (2017)

O congestionamento nos acessos ao local talvez minimizasse com a implantação de um sistema viário de transportes coletivos integrados com as instalações do porto, considera-se a construção de terminais fixos pelo menos a uma distância aceitável para atender apenas aos trabalhadores do local, pessoas que vão viajar ou têm interesse em visitar o porto, além da criação de estacionamentos dentro do porto para acesso de automóveis. “Sabe-se que a capacidade de absorção do tráfego para a região do entorno do porto é uma condicionante importante para o funcionamento racional das atividades portuárias, fornecendo o escoamento necessário para a carga e passageiros que utilizem as instalações portuárias” (RIMA 2014, p.24). Em relação à transição de pedestres são consideráveis pontes para acessibilidade.

A elaboração de um planejamento propício como no setor de informativos turístico, centro de informação, mapa estrutural do porto e outras variáveis é essencial ao conceder uma boa recepção dos passageiros frequentes e turistas. Nesse pressuposto, torna-se eficaz a construção de terminais de passageiros com salas de espera, bilheteria organizada, sala de embarque, praça de alimentação e comércio, e sanitários. A limpeza diária é um fator de mudança imprescindível, para manter isso é considerável a conscientização da população.

É importante salientar a existência do projeto disponibilizado pelo RIMA, apresentado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT), para a construção de um Terminal Fluvial da Manaus Moderna que atende a essas alternativas, o desenvolvimento almejado é extraordinário na área a ser ocupada por cerca de 201.000m², incluso um retroporto de área 59.740 m², no centro da cidade de Manaus, às margens do rio Negro.

A totalidade do espaço será constituída pelo sistema naval constituído por três conjuntos para acostagem de embarcações, um para passageiros e dois para cargas, cada um abrangerá um cais flutuante com pontes de 50 m; dois flutuantes intermediários; um terminal de passageiros associado a um centro comercial com bilheterias, sanitários, salas de espera, lanchonetes e restaurante panorâmico com varanda de estar e contemplação do rio Negro; um terminal de cargas subdividido em duas unidades, além de edifícios administrativos e fiscais; estacionamento com vagas externas para veículos leves, e internas para veículos leves e pesados. O projeto de revitalização da Manaus Moderna, bem como seu desenho esquemático pode ser observado nas figuras a seguir.



Figura 5. Projeto de implantação na Manaus Moderna.

Fonte: DNIT (2012)



Figura 6. Desenho esquemático do projeto de revitalização.

Fonte: DNIT (2012)

A população que transita ocasional ou diariamente pelo porto e feiras será beneficiada direta e indiretamente por esse projeto de modernização, que atende às sugestões



levantadas na pesquisa de satisfação dos usuários do porto. Conforme afirma o RIMA (2014, p.11):

A consolidação do projeto de modernização do Porto deverá promover um maior desenvolvimento econômico e social para a cidade de Manaus e para todo o município, projetando uma significativa melhoria do nível de vida da região, via arrecadação de impostos, geração de empregos diretos e indiretos, e melhor distribuição da renda e circulação de riquezas.

A organização das atividades portuárias irá satisfazer a todos beneficiados pelo sistema operacional, composto pelo porto, novas vias de acesso, estacionamentos, terminais de cargas e passageiros, e infraestruturas civis, incluindo ainda melhorias nos acessos às Feiras da Banana e da Manaus Moderna, e ao Mercado Adolpho Lisboa.

5. METODOLOGIA

O objeto de estudo se estendeu no âmbito de uma pesquisa descritiva constituída em partes por pesquisas bibliográficas, na qual coletou dados necessários ao diagnóstico da estrutura portuária regional de uso misto para embarque e desembarque na cidade de Manaus. Demonstrou através dos poucos estudos realizados e noticiários atuais disponíveis a condição desfavorável em que se encontram os pequenos portos improvisados na principal área da orla Manaus Moderna, onde ocorre a maior parte da movimentação de barcos no estado do Amazonas.

As características que justificam a precariedade do sistema foram analisadas de acordo com a constatação dos atracadouros limitados às balsas improvisadas como cais de atracação, os acessos feitos até essas por escadarias desgastadas, a maior ausência estrutural na época da vazante, onde carregadores, passageiros, taxistas e carros particulares transitam na praia formada, entre outros.

Além disso, utilizaram-se pesquisas desenvolvidas por entidades governamentais atuantes no sistema portuário como a ANTAQ, O RIMA - Relatório de Impacto Ambiental, pois contem análises de desenvolvimento portuário da orla, o relatório técnico de execução de projeto de pesquisa e desenvolvimento acordado entre a financiadora de estudos e projetos - FINEP e a Universidade Federal do Amazonas – UFAM, logística da movimentação de cargas no transporte aquaviário no estado do Amazonas – NTCODAM, e também o Plano Mestre do Porto de Manaus elaborado pelos seguintes órgãos: Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina – FEESC, e Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS como cooperação técnica para apoio à SEP/PR.

No desenvolvimento do artigo, ao observar a lotação dos atracadouros na Manaus Moderna fez-se o uso do relatório elaborado pela Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC), citado pelo Plano Mestre do Porto de Manaus, no qual apresentou o levantamento quantitativo das embarcações de uso misto situadas nos diversos atracadouros existentes na orla fluvial de Manaus. O levantamento realizou-se entre os dias 22 de dezembro de 2011 e 17 de janeiro de 2012.

Ao assumir essa modalidade e pelo fato do assunto ainda está limitado nas bibliografias existentes, o procedimento técnico utilizado para maior instrução foi a pesquisa



de opinião feita com a aplicação de ferramentas divulgadas pelos meios de comunicação (*smartphones*) como, questionários e entrevistas de satisfação relacionados ao porto e as atividades nele desenvolvidas, levando em conta as críticas e sugestões promissoras feita pelos frequentadores locais. A análise quantitativa e qualitativa realizou-se diante dos fatos empíricos, o que permitiu sugerir uma nova organização com alternativas de construções eficazes ao atendimento de passageiros e prioridades referentes à estrutura local dos terminais, indicando um modelo pressuposto que exclua todas as deficiências apresentadas até então, necessário ao desenvolvimento do setor portuário misto na região norte.

5.1. Perfil do usuário

A pesquisa de satisfação disponibilizou dados sobre o perfil dos usuários (sexo, faixa etária, frequência de viagem, motivo de viagem), e a porcentagem dos critérios de avaliação (ótimo, bom, regular, ruim e péssimo) por cada atributo do porto, para uma amostra de 60 usuários, entre eles passageiros, visitantes, trabalhadores na localidade e moradores de Manaus.

O levantamento indicou, de modo geral, um perfil de usuário jovem. Os principais motivos de viagem são os sociais, relacionados ao lazer, como visita a amigos, lazer/turismo e compras, representado por 78,6% equivalente a 44 pessoas dos entrevistados. A frequência de viagem é eventual, retratado por mais da metade, 70% já viajou algumas vezes por ano, ou seja, pelo menos uma a cada seis meses.

A Figura 7 apresenta a distribuição por sexo dos usuários entrevistados. Evidencia-se um número quase que igualitário dos conhecedores do local, 51,7% e 48,3% representam os sexos feminino e masculino, respectivamente.

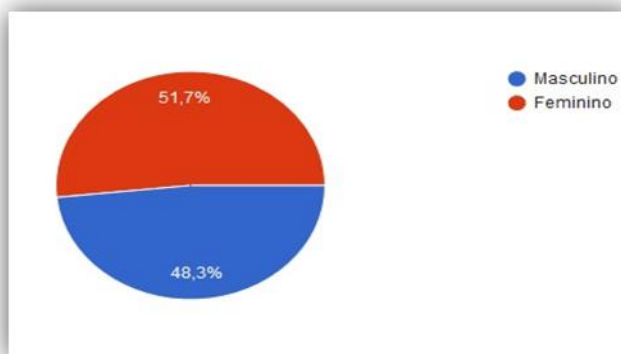


Figura 7. Distribuição do sexo dos usuários.

Fonte: Formulários Google. Elaboração: Autora.

Na Figura 8 verifica-se que 60% dos usuários do serviço se agrupam na faixa etária de 21 a 30 anos. A pesquisa realizou-se com pessoas maiores de 18 anos, logo 73,3% dos entrevistados são jovens maiores de idade.

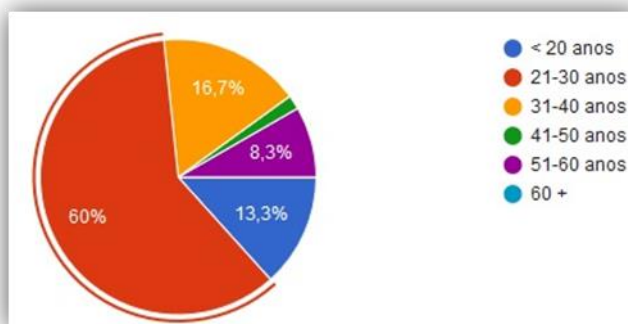


Figura 8. Distribuição da faixa etária dos usuários.

Fonte: Formulários Google. Elaboração: Autora.

6. ANÁLISE DE RESULTADOS

6.1. Relatório das embarcações que atracam na Orla de Manaus

O relatório elaborado pela AHIMOC indicou a quantidade de embarcações que atracam na orla fluvial de Manaus, analisado pelo trecho que se estende desde o Terminal de São Raimundo/Aparecida, passando pelo Porto Público, pelo local conhecido como Manaus Moderna, e findando no atracadouro do Demétrio, das 333 embarcações identificadas e distribuídas na orla concluiu-se que cerca de 30% das embarcações operam no porto público, em condições minimamente aceitáveis, especificamente no cais do *Roadway*, enquanto que as demais 70% utilizam as outras instalações, em situação muito precária. No entanto, a tabela a seguir apresenta apenas o quantitativo dos barcos aportados nas balsas do porto da Manaus Moderna.

Tabela 1:

Relação ponto de atracação-Quantidade de embarcações

Ponto de atracação	Quantidade de embarcações
Balsa Ajato	12
Balsa Amarela	21
Balsa Boizão	78
Balsa Boizinho	6
Balsa do Produtor	58

Fonte: AHIMOC (2012). Elaboração: Autora.

A partir desses dados constata-se a frenética concentração de embarcações atracadas na Manaus Moderna, representado por 52,55%, ou seja, mais da metade das identificadas. O atracadouro na Manaus Moderna de maior movimento é a Balsa Boizão, onde foram levantadas 78 embarcações.

6.2. Pesquisa de satisfação dos usuários

A avaliação dos itens pertencentes ao porto Manaus Moderna e seu entorno demonstra através da tabela 1 a porcentagem de usuários insatisfeitos com os atributos em geral, avaliados de acordo com as seguintes opções: ótimo, bom, regular, ruim e péssimo.

As principais críticas coletadas referentes ao terminal improvisado alerta para o desagrado da população diante da falta de informações, fiscalização, e organização como, por exemplo, na bilhetagem para vendas de passagens (Figura 9), os acessos desarranjados até o



local desde o entorno da orla, a falta de higienização, limpeza, conforto, e segurança, inclusive a desprezível aparência da orla.



Figura 9. Venda de passagens na orla Manaus Moderna.

Fonte: ANTAQ (2015).

Tabela 2:

Resultados obtidos do questionário de avaliação da orla Manaus Moderna.

Itens avaliados	Respostas (%)				
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
Estrutura dos atracadouros (Balsas)	0	3,3	26,7	30	40
Informações fornecidas	0	11,7	30	40	18,3
Instalações para refeições	0	5	21,7	35	38,3
Instalações sanitárias	1,7	3,3	11,7	23,3	60
Limpeza	1,7	3,3	11,7	26,7	56,7
Acessos ao terminal	0	15	28,3	25	31,7
Design, sensação geral sobre o ambiente.	0	6,7	28,3	28,3	36,7

Fonte: Autora.

A amostra da pesquisa é uma resposta da população representativa insatisfeita com os serviços oferecidos e o ordenamento da dinâmica no local, seja para aqueles que frequentam todos os dias ou para os que vão algumas vezes ao ano. A quantidade de pessoas supera quando se trata dos critérios de avaliação referentes ao atendimento baixo ou muito abaixo das expectativas e/ou não cumpridos com excelência, classificados como ruim e péssimo.

Observa-se na Figura 10 e 11 uma análise sobre o item instalações sanitárias que lidera o percentual de insatisfação junto ao de limpeza, de fato no local não existe sequer banheiros, o mau cheiro das necessidades feitas por moradores de ruas próximo ao porto provoca uma frustrante sensação nos usuários.

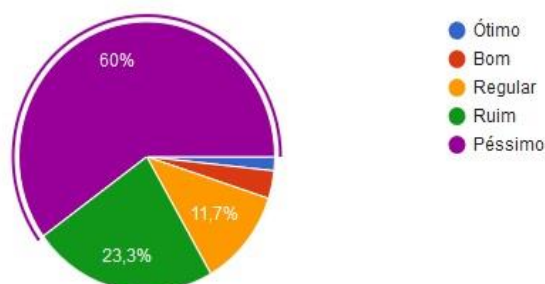


Figura 10. Avaliação do item instalações sanitárias.

Fonte: Formulários Google. Elaboração: Autora.

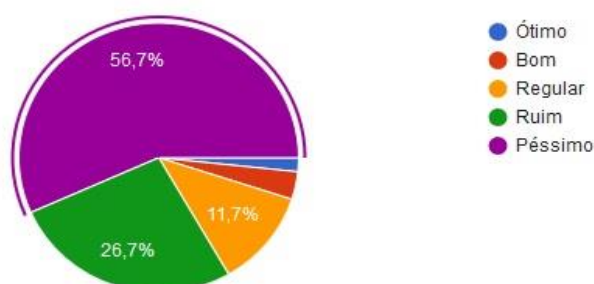


Figura 11. Avaliação do item limpeza.

Fonte: Formulários Google. Elaboração: Autora.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo teve como objetivo principal apresentar ideias de mudanças no atual porto da Manaus Moderna baseado em um programa de melhorias operacionais e de investimentos em infraestrutura pré-estabelecido pelo DNIT, planejado para atender à demanda regional de movimentação de cargas e passageiros.

Para isso, foi indispensável ao pleno conhecimento da dinâmica do porto o diagnóstico da Manaus Moderna descrevendo os condicionantes que proporcionam mal estar e insegurança à população que usufrui da localidade, considerado por vezes o facilitador de fluxo instantâneo, o superior número de atracamento de embarcações não autorizadas a aportar no Porto Público de Manaus justifica a utilização pela maioria.

A observação do local permitiu ter maior noção da problemática no ambiente por meio do levantamento de dados da utilização do espaço por embarcações, junto ao número representativo de pessoas satisfeitas ou não com as características da orla. As dificuldades enfrentadas pelos usuários não são exclusividades do público manauense, cidades do Amazonas como Tefé, Coari, Codajás e outras, possuem problemas de apoio ao transporte hidroviário semelhantes às citadas no corpo do texto.

Acerca disso, estudos voltados à implantação de terminais modernizados nas cidades interioranas de acordo com a especificidade individual são consideráveis ao desenvolvimento do setor portuário em toda a região.



REFERÊNCIAS

- ANTAQ (2014) Manual do Usuário. *Portos Organizados e Instalações Portuárias*. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/Portal/DesempenhoPortuario/SDP_Manual_do_Usuario_Fev2014.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2017.
- ANTAQ (2015) *Pesquisa de Satisfação dos Usuários do Serviço de Transporte Longitudinal de Passageiros e Misto (Passageiros e Cargas) na Navegação Interior da Região Amazônica*. Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Pesquisa-de-Satisfa%C3%A7%C3%A3o-dos-Usu%C3%A1rios-de-Transporte-Longitudinal-de-Passageiros-na-Navega%C3%A7%C3%A3o-Interior.pdf>>. Acesso em: 31 mai. 2017.
- EHA (2017). Disponível em: <<https://www.portodemanaus.com.br/?pagina=fotos&secao=3>>. Acesso em: 24 jun. 2017.
- ENCONTRA MANAUS (2017). Disponível em: <<http://www.encontramanausam.com.br/manaus/>>. Acesso em: 10 jun. 2017.
- Ferreira, M. (2016) *Transporte fluvial por embarcações mistas no Amazonas: uma análise do trecho Manaus-Coari e Manaus-Parintins*. 2016. 164 f. Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.
- Gomes, M. M. de S. & E. F. Scherer (2011) O Mundo do Trabalho no Cais do Porto da Manaus Moderna: o carregador de bagagens e o trabalho precário. *II Conferência do Desenvolvimento - CODE. Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília/DF, 2011.
- IPHAN (2014). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/269>>. Acesso em: 10 jun. 2017.
- Perrone, F. (Org.) (1998) Transporte na Região Amazônica. Cadernos de infraestrutura. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/cadernosacaad_07.pdf>. Acesso em: 30 mai. 2017.
- NTCODAM (2009) *Logística da Movimentação de Cargas no Transporte Aquaviário no Estado do Amazonas*. Relatório técnico (novembro/2009). Universidade Federal do Amazonas. Disponível em: <<http://ufam.intra.org.br/relatorios.html>>. Acesso em: 2 jun. 2017.
- PLANO MESTRE PORTO DE MANAUS (2013) *Cooperação Técnica para apoio à SEP/PR no Planejamento do Setor Portuário Brasileiro e na Implantação dos Projetos de Inteligência Logística Portuária. Plano Mestre Porto de Manaus*. Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina – FEESC. Laboratório de Transportes e Logística – LABTRANS. Florianópolis, 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-sumarios-executivos>>. Acesso em: 30 mai. 2017.
- RIMA (2014) *Instalação Portuária Pública Porto Manaus Moderna*. Disponível em: <file:///C:/Users/emilly%20pessoa/Downloads/INSTALAÇÃO%20PORTUÁRIA%20PÚBLICA%20PORTO%20MANAUS%20MODERNA.%20Novembro%20_%202014%20R%20I%20M%20A.%20Relatório%20de%20Impacto%20Ambiental.pdf>. Acesso em: 31 mai. 2017.