

Revisão da Poligonal da Área do Porto Organizado de Manaus Uma Política Estratégica de Melhorias para o Setor Hidroviário da Amazônia Ocidental

MONTEIRO, M. A. S.¹<http://lattes.cnpq.br/1939180222119572>

RESUMO

A importância do transporte hidroviário da região Amazônica, tanto para o transporte de cargas quanto de passageiros, é evidente, uma vez que o processo de ocupação da região seguiu, originalmente, a disposição da rede hidrográfica, visto que o rio sempre foi o caminho natural, desde as explorações ocorridas no período colonial. A região de interesse neste projeto de estudo é a Amazônia Ocidental, que é composta pelos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. O maior atrativo econômico desta região supracitada é a Zona Franca de Manaus (ZFM). As importações das mercadorias produzidas pela ZFM dependem do então considerado maior porto flutuante do mundo, o Porto de Manaus. E neste cenário, a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) propôs revisão da poligonal da área do Porto Organizado de Manaus. Esta pesquisa avalia as políticas estratégicas de melhoria para o setor hidroviário da Amazônia Ocidental.

Palavras-chave

Porto organizado de Manaus; revisão da poligonal; políticas estratégicas; e Amazônia ocidental.

Review of the Manaus Organized Port Area Polygonal A Strategic Improvement Policy for the Waterway Sector in the Western Amazon

ABSTRACT

The importance of water transportation in the Amazon region, both for the transport of loads and passengers, is evident, since the process of occupation of the region followed, originally, the layout of the hydrographic network, since the river has always been the natural way, since the explorations that occurred in the colonial period. The region of interest in this study project is the Western Amazon, which is composed of the states of Amazonas, Acre, Rondônia and Roraima. The main economic attraction of this region is the Manaus Free Trade Zone (ZFM). Imports of goods produced by ZFM depend on the then considered the largest floating port in the world, the Port of Manaus. And in this scenario, the Secretariat of Ports of the Presidency of the Republic (SEP / PR) proposed a revision of the polygon of the Organized Port area of Manaus. This research evaluates the strategic policies of improvement for the waterway sector of the Western Amazon.

Keywords

Organized port of Manaus; review of the traverse; strategic policies; western Amazonia.

1 Bacharel em Engenharia Civil, pela Universidade Federal do Ceará – UFC (2013); Pós-Graduada em Engenharia de Segurança do Trabalho, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ (2016); Pós-Graduada em Política e Estratégia, pela Associação de Diplomados da Escola Superior de Guerra do Amazonas - ADESG/AM (2018); Pós-Graduada em Gestão de Projetos, pela Universidade de São Paulo – USP (2020); e Pós-Graduada em BIM - Projetos Paramétricos e Design Digital aplicados à Construção Civil, pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MINAS) (2023-atual).



1 INTRODUÇÃO

Na região Amazônica, os rios são muito utilizados para o transporte, porque em relação ao restante do Brasil, nesta região não existem ferrovias, e, as rodovias têm pouca representatividade. Considerando-se os três seguintes parâmetros: capacidade de transporte, velocidade média e custo de transporte, o modal hidroviário apresenta maior vantagem econômica e operacional em relação aos modais rodoviário, ferroviário e aéreo.

Nesse contexto, esta região desempenha alta função social de abastecimento e comunicação entre as comunidades ribeirinhas. A importância do transporte aquaviário na região, tanto para o deslocamento de passageiros, como também para cargas diversas, é evidente, uma vez que o processo de ocupação da região seguiu originalmente a disposição da rede hidrográfica, visto que o rio sempre foi o caminho natural, desde as explorações ocorridas no período colonial. Além de constituir um estímulo para atividades industriais, comerciais e turísticas, o transporte fluvial incorpora novos aspectos sociais e ambientais, ao desempenhar um importante papel para o desenvolvimento sustentável da região, preservando a identidade cultural e fortalecendo a rede de socialização das comunidades e de seus povos (PATRÍCIO, 2007).

De acordo com o Plano Nacional de Recursos Hídricos, a Bacia Amazônica é considerada a rede hidrográfica mais extensa do mundo, uma área total de 7.008.370 km². Esta área vai desde as nascentes, nos Andes Peruanos, até sua foz no Oceano Atlântico - 64,88% (ou 3.843.402 km²) desse total ficam em território brasileiro e o restante está dividido entre a Colômbia (16,14%), Bolívia (15,61%), Equador (2,31%), Guiana (1,35%), Peru (0,60%) e Venezuela (0,11%).

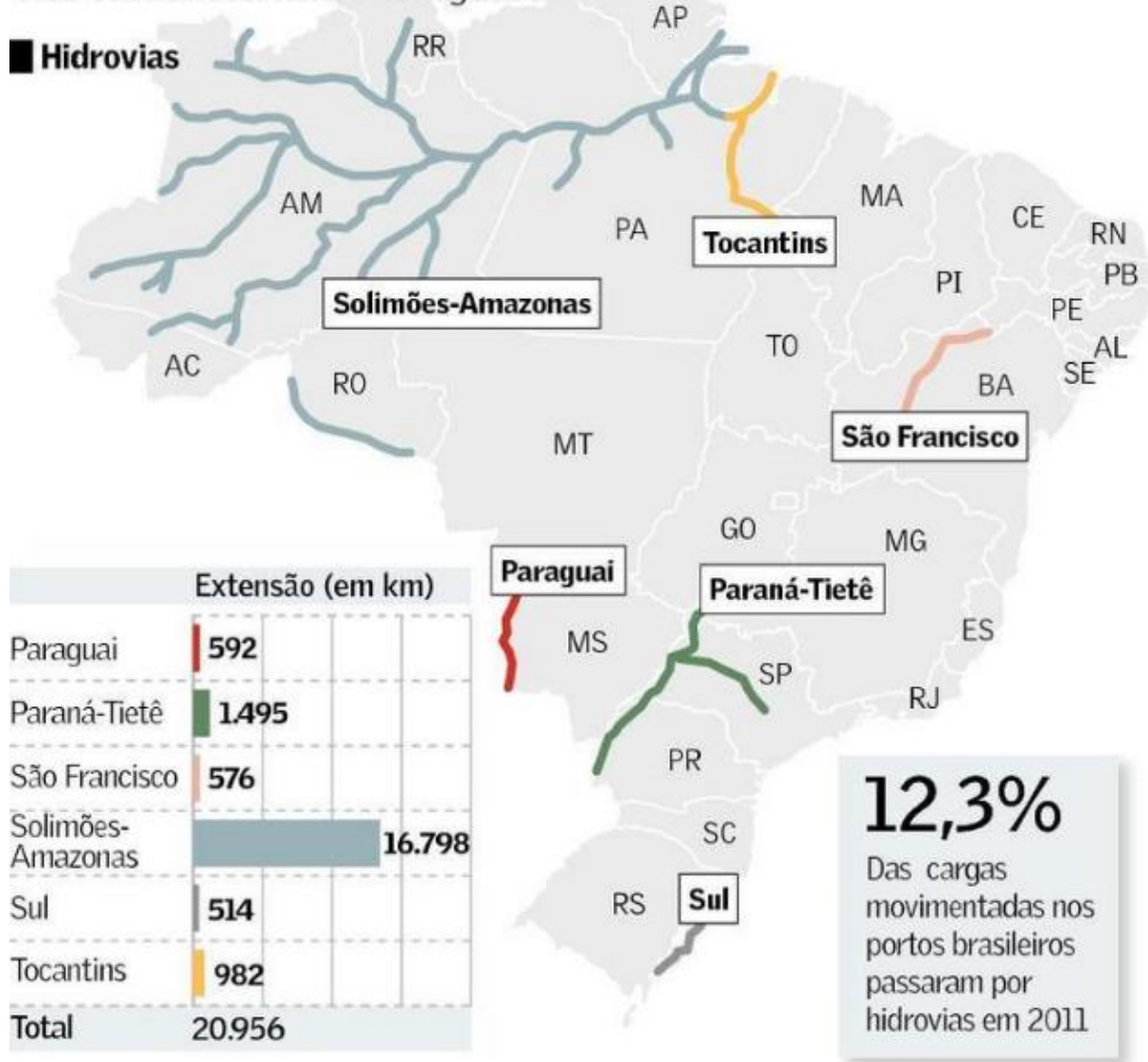
Segundo dados do levantamento detalhado sobre o transporte fluvial nacional da Gerência de Desenvolvimento e Regulação da Superintendência de Navegação Interior da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), como pode ser visualizado na Figura 01, o Brasil dispõe, atualmente, de 20.956 km de vias interiores economicamente navegáveis. A ANTAQ considera via economicamente navegada, aquela em que há algum registro de utilização por Empresa Brasileira de Navegação na prestação dos serviços de transporte longitudinal de cargas e misto (passageiros e cargas) na navegação interior. De acordo com estudo, dos 20.956km navegados em 2011, 19.764 km foram utilizados para transporte de carga, e, 6.360km para o transporte misto de passageiros e cargas. Há 1.192km utilizados exclusivamente no transporte misto.

Figura 1. Vias brasileiras economicamente navegáveis.

Caminhos fluviais

Vias economicamente navegadas

■ Hidrovias



Fonte: Superintendência de Navegação Interior/ANTAQ

Fonte: (Superintendência de Navegação Interior - ANTAQ, 2012).

A região de interesse neste projeto de estudo é a Amazônia Ocidental, que é composta pelos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. De acordo com dados da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), essa referida região detém 42,97% da extensão territorial da Amazônia Legal e comporta aproximadamente 57% das florestas da região, o que a torna a parte mais preservada da Amazônia, além de ser um estoque de biodiversidade sem igual no planeta. Muitas espécies dessa região já são conhecidas no mundo, como a borracha natural, a castanha, o guaraná, o açaí e o cupuaçu.

Outras espécies, destinadas principalmente ao uso alimentício e medicinal e para produção de combustíveis, estão em fase de desenvolvimento. Os recursos minerais também são abundantes na região e estão representados por grandes reservas de óleo e gás de petróleo; cassiterita; calcário; silvinita; caulim; argila; nióbio; tântalo; e agregados para construção civil (brita, areia e granito, entre outros).

O maior atrativo econômico da Amazônia Ocidental é a Zona Franca de Manaus – ZFM, porém no cenário atual globalizado, o pólo industrial de Manaus até hoje ainda não detém a competitividade esperada desde a época de sua criação. Conforme dados da SUFRAMA, a ZFM foi criada pelo Decreto-Lei de nº 288/1967, compreende três pólos econômicos: comercial, industrial e agropecuário. O primeiro teve maior ascensão até o final da década de 80, quando o Brasil adotava o regime de economia fechada. O industrial é considerado a base de sustentação da ZFM. O pólo Industrial de Manaus possui aproximadamente 600 indústrias de alta tecnologia gerando mais de meio milhão de empregos, diretos e indiretos, principalmente nos segmentos de eletroeletrônicos, duas rodas e químico. Entre os produtos fabricados destacam-se: aparelhos celulares e de áudio e vídeo, televisores, motocicletas, concentrados para refrigerantes, entre outros. O pólo Agropecuário abriga projetos voltados às atividades de produção de alimentos, agroindústria, piscicultura, turismo, beneficiamento de madeira, entre outras.

É relevante ressaltar que as importações das mercadorias produzidas pela Zona Franca de Manaus dependem do então considerado maior porto flutuante do mundo², o Porto de Manaus. De acordo com Costa (2006), esse porto foi construído de 1869 a 1910, em um cais flutuante e projetado por ingleses, em face da necessidade de se desenvolver a região quando a cidade de Manaus vivia o apogeu da época áurea da borracha, sendo, portanto, inaugurado em 1907 (Figura 02 e Figura 03).

Segundo Salgado (2009), o Porto de Manaus foi um projeto defendido desde Eduardo Ribeiro³, construído na administração de Silvério Nery, pela *The Manaus Harbour*, empresa dos irmãos Booth, da *Booth Line*, que também obteve a concessão para administrar e explorar os serviços. Integra o *Complexo Roadway*, composto por Armazéns, a Guardamoria, o edifício da Alfândega, a Casa das Máquinas, a Usina de Força e Luz. Foi estudado e executado para atender às peculiaridades do Rio Negro, o Porto de Manaus é flutuante, funcionando sem interrupções na cheia e na vazante.

² Fonte de pesquisa: Porto de Manaus - O Coração da Amazônia». www.portodemanaus.com.br. Consultado em 24 de julho de 2024.

³ Eduardo Gonçalves Ribeiro foi um político brasileiro e governador do Amazonas, de 2 de novembro de 1890 a 5 de maio de 1891 e de 27 de fevereiro de 1892 a 23 de julho de 1896, sendo o primeiro negro a governar o Amazonas.

Figura 2. Ponte flutuante (Roadway), no Porto de Manaus.



Fonte: Foto: Silvino Santos. Acervo: Ighan.

Figura 3. Vista panorâmica do porto de Manaus na atualidade



Fonte: Área Portuária de Manaus, Brasil.

Atualmente, o Porto de Manaus apresenta uma grande variedade de acessos, que incluem os modais rodoviário, marítimo e fluvial, permitindo a importação de insumos que alimenta o Pólo Industrial de Manaus. Este porto é de grande importância para a região Norte do país, está localizado na margem esquerda do rio Negro, no Centro da cidade de Manaus – AM. De acordo com a ANTAQ, a área de influência do porto compreende quase todo o estado do Amazonas, excetuando-se os municípios das partes altas dos rios Madeira, Purus e Juruá, e os estados de Roraima e Rondônia.

E neste cenário em que se abordaram assuntos atinentes ao setor hidroviário da região Amazônica Ocidental, e em especial sobre o Porto de Manaus, a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) propôs modificação da poligonal da área do Porto Organizado de Manaus, por meio da Portaria da SEP de n.º 285/ 2016, publicada no Diário Oficial da União (D.O.U.) em 11/ 05/ 2016. Na ocasião a SEP abriu uma consulta pública relacionada ao processo de revisão da poligonal da área do Porto Organizado de Manaus, e ainda, promoveu uma audiência pública em 23 de junho de 2016 na cidade de Manaus - AM, com o propósito de participação popular dos setores e entidades da sociedade amazonense que atuam diretamente no setor hidroviário do Amazonas a fim de debaterem sobre o assunto em questão.

Assim, esta pesquisa avalia as políticas estratégicas de melhoria para o setor hidroviário da Amazônia Ocidental, apresentada pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), através da implantação do Porto Organizado de Manaus, com a revisão da poligonal da área portuária estudada. A problemática abordada neste presente estudo foram quais as políticas estratégicas do setor hidroviário da Amazônia Ocidental para melhoria dos portos.

Respondendo a essa problemática, obteve-se como objetivos específicos: identificar as políticas estratégicas; contextualizar os portos hidroviários; e descrever o projeto da revisão da poligonal da área do Porto Organizado de Manaus.

Como metodologia, esta pesquisa busca explicar o projeto proposto pela Secretaria de Portos (SEP) atinente à revisão da poligonal da área do Porto Organizado de Manaus, como também mostrar os diferentes pontos de vista e principais discussões sobre o tema delimitado.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Políticas estratégicas

De acordo com Oliveira (2004):

- a) Políticas: são orientações gerais que expressam os limites dentre os quais as ações dos integrantes da organização pública ou empresa privada devem se desenvolver, na busca dos seus Objetivos Estratégicos e Metas. Devem ser coerentes com os limites éticos estabelecidos pelos Valores compartilhados pela Organização. É o que fazer.
- b) Estratégia é o como fazer. Pode ser representada por caminhos, maneiras ou ações formuladas e adequadas para alcançar, preferencialmente de maneira diferenciada, as metas, os desafios e os objetivos, no melhor posicionamento da empresa perante seu ambiente.

Em suma, estratégia é o padrão de objetivos, propósitos ou metas, e as políticas gerais e planos para atingir esses objetivos, expressos de tal forma que definam em que negócio a companhia está ou estará e o tipo de companhia que é ou será (CHRISTENSEN, 1973). O planejamento estratégico, que trata das decisões de longo prazo.

2.2 Portos hidroviários brasileiros e o Plano Hidroviário Estratégico

Segundo Degrassi (2001), são os portos classificados quanto à localização em:

- a) Portos Costeiros ou Litorâneos - são os que estão localizados em contato com o mar, e podem ser subdivididos em Portos Naturais, Portos de Mar Aberto e Portos Abrigados;
- b) Portos Lacustres - são os que estão localizados em contato com lagos e com o mar através de canais de navegação;
- c) Portos Hidroviários - são os que estão localizados em rios.

De acordo com a ANTAQ, o transporte hidroviário no Brasil é realizado nas modalidades fluvial e marítima, consiste no transporte de mercadorias e de passageiros por barcos, navios ou balsas. Pelos mares e rios.

O transporte marítimo responde por quase 75% do comércio internacional do Brasil e o fluvial é o mais econômico e limpo, no entanto é o menos utilizado no país, há regiões, entretanto, que dependem quase exclusivamente desta modalidade, como é o caso da Amazônia, onde as distâncias são grandes e as estradas ou ferrovias inexistem.

Visando o atendimento do Plano Hidroviário Estratégico⁴, a seguir serão mostradas as diretrizes de investimento para as hidrovias brasileiras:

- a) Estruturação de Corredores Hidroviários: executar obras de dragagem, derrocamento, manutenção, sinalização e balizamento, assim como terminais, para ampliar a movimentação de cargas por via fluvial;
- b) Construção de Terminais Hidroviários: assegurar infraestrutura portuária adequada para a movimentação de pessoas e cargas; e
- c) Estudos e Projetos Hidroviários: identificar os fluxos de transporte que possam ser apropriados ao modo hidroviário e quantificação dos investimentos necessários.

2.3 Porto de Manaus na atualidade: maior porto flutuante do mundo.

Atualmente, o Porto de Manaus apresenta instalações de acostagem que consistem nos flutuantes do *Roadway* e das Torres. O flutuante do *Roadway* possui cinco berços, numa extensão de 253m, e o das Torres, também com cinco berços, se desenvolve por 268m. Ambos estão ligados a um cais fixo por meio de duas pontes flutuantes de 100m de comprimento cada uma. Os berços, cujas profundidades variam entre 25m e 45m, permitem atracação, nas faces externas dos flutuantes, a navios de longo curso e, nas partes internas, a embarcações fluviais. Pode, ainda, ser utilizado o cais fixo denominado Cais do Paredão, com 276m de comprimento e profundidades variando de 2m a 12m, e o cais da Plataforma Malcher, com 300m e profundidades de 1m a 11m, para movimentação de contêineres. A grande variação de profundidades nesses cais decorre do regime das águas do rio Negro. Para armazenagem, o porto possui nove armazéns de carga geral, somando 16.232m² de área coberta, e dois pátios descobertos na Plataforma Malcher, um deles com 23.400m², e o outro, para contêineres, ocupando 17.823m² (Plano Mestre do Porto de Manaus, 2013).

O Porto de Manaus é administrado pela Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR), empresa de capital misto comandada pela União, que está no comando de todo o projeto que definirá as regras de acesso à cidade de Manaus.

⁴ O Plano Hidroviário Estratégico (PHE) é um documento elaborado pelo Ministério dos Transportes com o objetivo de melhorar o transporte de cargas e passageiros por hidrovias.

Quanto aos acessos, o Porto de Manaus apresenta os seguintes:

- a) Rodoviário: formado pelas rodovias AM-010 (Manaus – Itacoatiara), bem como pelas rodovias BR-174 e BR-319, ligando o porto, respectivamente, aos estados de Roraima e Rondônia;
- b) Ferroviário: não há;
- c) Marítimo: a extensão total do percurso desde a foz do rio Amazonas, onde o calado é limitado a 10m, até o rio Negro em Manaus, é de aproximadamente 1.500km, constituindo uma via navegável natural. O trecho, com aproximadamente 15km, da embocadura do rio Negro até o porto, oferece, em suas condições mais restritivas, largura de 500m e profundidade de 35m; e
- d) Fluvial: o acesso fluvial ao porto se faz pelo rio Negro, afluente da margem esquerda do rio Amazonas.

2.4 Portos organizados: a organização dos Portos no Brasil.

A definição de porto organizado de acordo com o inciso I do Art. 2º, da Lei n.º 12.815/2013, descreve que: “porto organizado é o 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”.

Conforme o inciso II do Art. 2º, da Lei n.º 12.815/2013, a área do porto organizado é “área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado”.

Em oposição ao inciso supracitado, é relevante observar que na atual área do porto organizado de Manaus, não existem canais de acesso, bacias de evolução e fundeadouros.

2.5 Projeto da Revisão da Poligonal da área do Porto Organizado de Manaus.

A Poligonal é um desenho geométrico, feito em planta, carta ou mapa, que indica quais os limites geográficos da área do Porto Organizado. A poligonal da área do Porto Organizado de Manaus foi definida por meio da Portaria nº 1.022 do Ministério dos Transportes (publicada em D.O.U. em 22/12/93). Na qual, área do porto organizado de Manaus, no estado do Amazonas, é constituída:

- a) pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Manaus, na margem esquerda do rio Negro, tendo como limites extremos, a montante do porto, a foz do igarapé São Raimundo e, a jusante, a foz do igarapé Educandos, ambos no rio Negro, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de Manaus ou sob sua guarda e responsabilidade;
- b) pela infraestrutura de proteção e acessos Aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

Em 2004, o Decreto S/N.º, de 30/03/2006 veio a substituir a citada Portaria, mas não mudou os limites da poligonal. Decreta em seu Art. 1º que a Área do Porto Organizado de Manaus, no Estado do Amazonas, é aquela constituída:

I - pelas instalações portuárias terrestres no Município de Manaus, no Estado do Amazonas, tais como cais, píeres de atracação, armazéns, pátios, edificações em geral, vias e passeios, e terrenos ao longo das faixas marginais, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Manaus; e

II - pela infraestrutura de proteção e acessos Aquaviários, nela compreendida o canal de acesso, as bacias de evolução e as áreas de fundeio.

Uma das justificativas da SEP para explicar porque a poligonal da área do porto organizado de Manaus deve ser revista, é que de acordo com a nova Lei dos Portos, a Lei n.º 12.815, publicada em 05 de junho de 2013, além de prever a revisão das poligonais, esta lei determina que as áreas dos portos organizados, por ser uma parte dos bens que compõem um porto organizado, devem também ser públicas, ou seja, apenas imóveis públicos sob a jurisdição das autoridades portuárias podem fazer parte da área do porto organizado.

E dentro da atual poligonal do porto organizado de Manaus, há áreas:

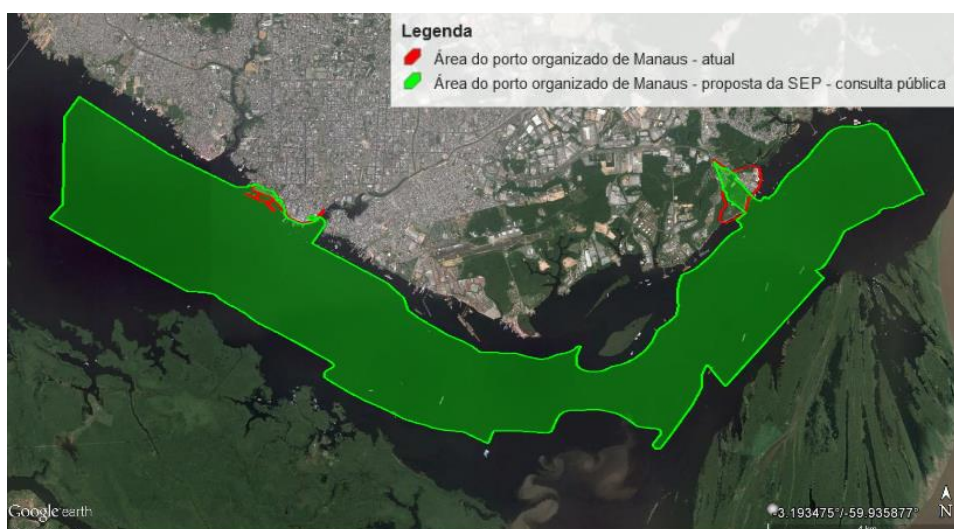
- a) De propriedade sob o domínio ou posse regular de pessoas privadas (Exemplo: empresas privadas);
- b) Públicas pertencentes ou sob a administração de órgãos e entidades públicas, que não possuem relação direta com a administração do Porto de Manaus, a CODO-MAR (Exemplo: Polícia Rodoviária Federal); e

- c) Públicas, destinadas a atividades não relacionadas ao Porto de Manaus (Exemplo: Avenida Manaus Moderna).

Outra justificativa da SEP para a realização da revisão da poligonal, é que não há, na área atual do porto organizado de Manaus, canais de acesso, bacias de evolução e fundeadouros previstos no Plano Mestre do Porto de Manaus e nas Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (NPCF-CFAOC/2012), em que a revisão da poligonal prevê inclusão de áreas de fundeadouros e de espaços aquaviários.

A SEP propõe que dentro da nova poligonal da área do porto organizado podem estar áreas de propriedade da CODOMAR e da União, desde que já estejam sendo administradas pela CODOMAR ou livres⁵ que sejam de interesse para exploração pelo porto público. No caso de áreas privadas, deverá, primeiro, ser promovida a desapropriação. Se forem áreas públicas, se legalmente sob o domínio ou a posse de terceiros, após a extinção dos atos que garantam o uso do bem. Em ambos os casos, deverão ser verificados os direitos dos proprietários, foreiros ou ocupantes, para eventual indenização prévia.

Figura 4. Poligonais da área do Porto Organizado de Manaus. Proposta da SEP.



Fonte: Área Portuária de Manaus, Brasil.

⁵ Entende-se como livres aqueles imóveis que não estejam afetados ou sejam utilizados em atividades cujo aproveitamento pelo porto organizado não cause conflitos de uso. Não são considerados livres os imóveis sob a posse legal de terceiros, por meio de instrumentos como a inscrição de ocupação, a certidão de aforamento, a cessão de direito real de uso ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição dos respectivos imóveis.

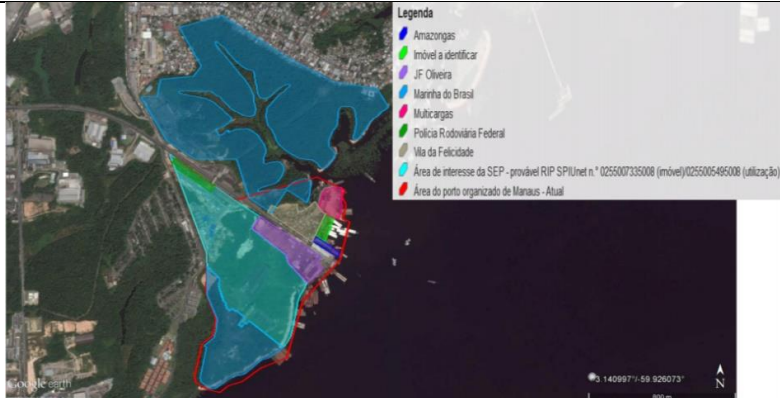
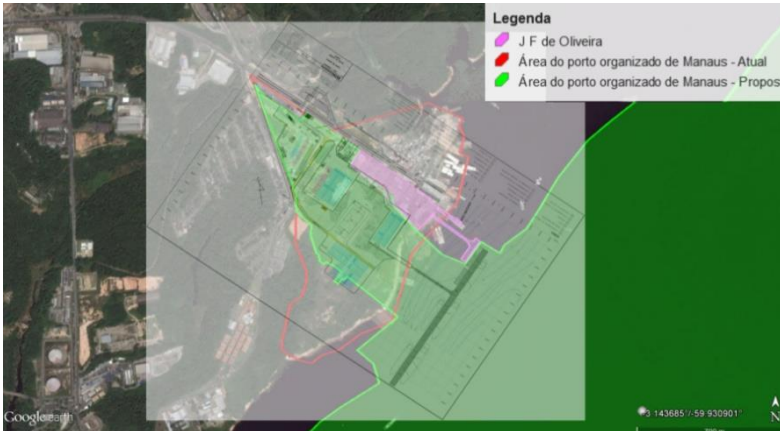
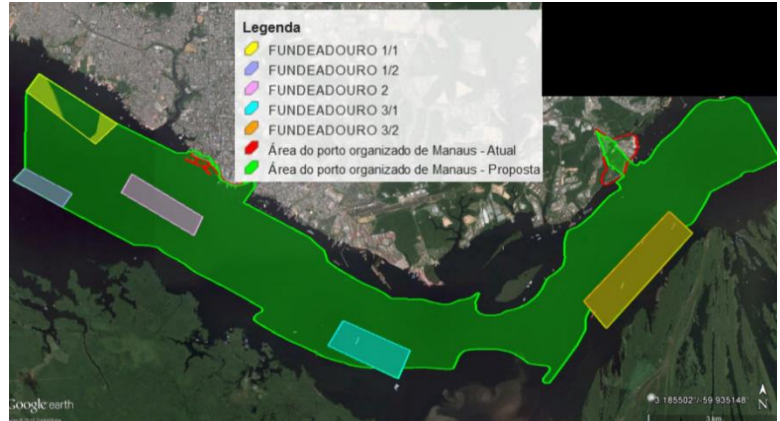
3 METODOLOGIA

O tipo de pesquisa é bibliográfica e tem a finalidade de explicar o porquê da necessidade de nova revisão da poligonal da área do porto organizado de Manaus. Recorreu-se à definição de porto organizado de acordo com o inciso I do Art. 2º, da Lei n.º 12.815/2013, uma vez que dentro da atual poligonal existem seguintes áreas: propriedades sob posse regular de pessoas privadas; públicas sob administração de órgãos públicos sem relação direta com a administração do porto de Manaus ou atividades incompatíveis com o porto.

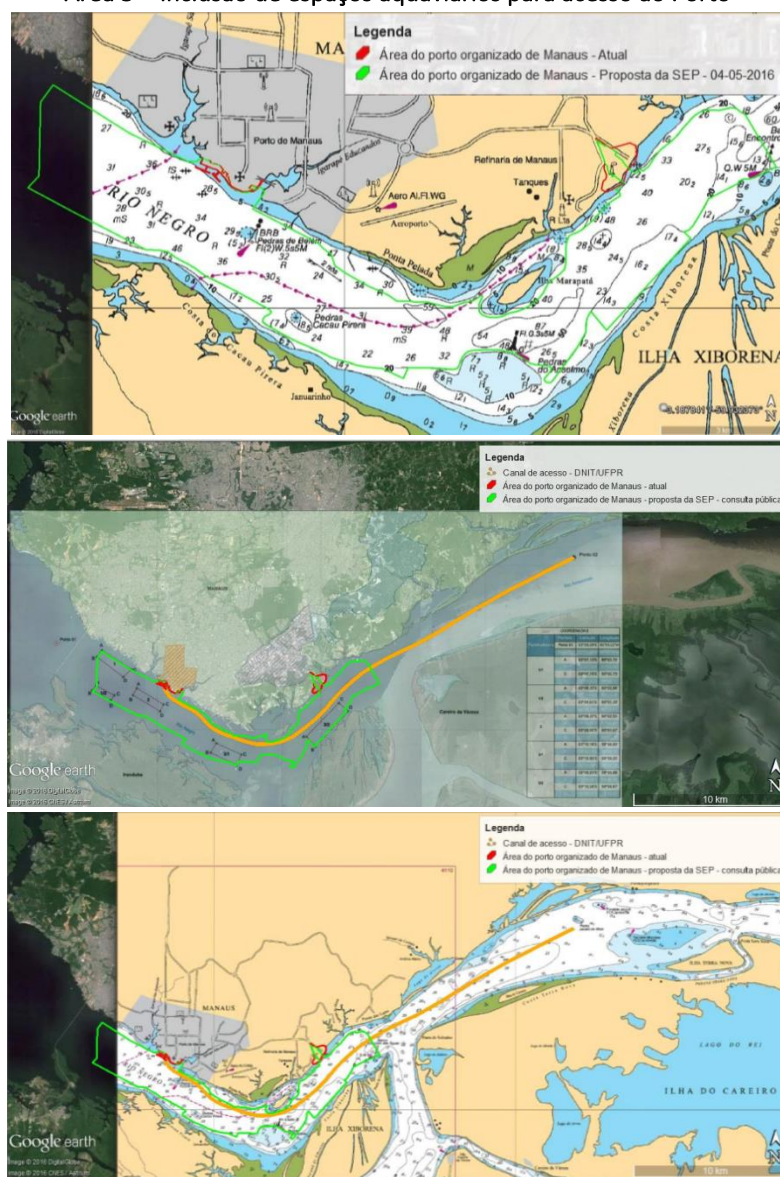
A tabela a seguir apresenta as áreas de destaque, com as respectivas propostas apresentadas pela Secretaria de Portos:

Quadro 1 - Áreas de destaques, com suas respectivas propostas.

Área	Proposta e Motivos
Área 1 – áreas próximas ao cais 	<u>Proposta:</u> Ajustes na região do cais. <u>Motivos:</u> (a) acertos de fronteiras no cais e na área de estacionamento cedida à municipalidade; (b) retirada de trecho da av. Manaus moderna do polígono da área do porto organizado; e (c) incorporação do trecho aquático relativo ao projeto Manaus moderna.
Área 2 – Terrenos na região da SIDERAMA 	<u>Proposta:</u> Retirar parte dos terrenos. <u>Motivos:</u> terrenos de propriedade privada, utilizados por outros órgãos ou de desinteresse para o porto público.

	
Área 3 – Projeto da APM TERMINALS 	<u>Proposta:</u> inclusão de espaços aquáticos. <u>Motivos:</u> inclusão de trecho aquático em frente à área da SIDERAMA, para instalação de projeto apresentado pela APM TERMINALS.
Área 4 – Inclusão de fundeadouros 	<u>Proposta:</u> incluir áreas de fundeio (Plano Mestre e NPCF-CFAOC). <u>Motivo:</u> não há áreas de fundeio nos atuais limites da área do porto organizado de Manaus. OBS.: na área portuária de Manaus é permitido fundear embarcações nas áreas delimitadas como fundeadouros, contempladas como 1 (área de espera para atracação de navios de carga geral), 2 (área para embarcações em litígio, incluindo quarentena) e 3 (área de espera para atracação e desgaseificação de navios que transportam derivados de petróleo).

Área 5 – Inclusão de espaços aquaviários para acesso ao Porto



Proposta: incluir trechos aquáticos.

Motivo: não há canal de acesso nos atuais limites da área do porto organizado de Manaus

Fonte: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/poligonais/manaus/apresentacao-manaus-23-06-2016.pdf>.

4 RESULTADOS

Identificaram-se neste trabalho as políticas estratégicas para o setor hidroviário da Amazônia Ocidental, contextualizaram-se os portos hidroviários do Brasil, e descreveu-se o projeto da revisão da nova poligonal da área do Porto Organizado de Manaus proposta pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR).

As discussões sobre a revisão da poligonal do Porto Organizado de Manaus têm gerado bastantes polêmicas entre os principais atores do setor hidroviário na região, como os líderes de sindicatos das empresas locais de transporte fluvial de cargas e de passageiros, órgãos fiscalizadores e reguladores, autoridade marítima, entre outros. Os procedimentos de revisão da poligonal da área do porto público foram iniciados no dia 10 de maio de 2016. A consulta pública foi um dos principais procedimentos da revisão da poligonal, como resultado podendo gerar mudanças na delimitação da área do porto.

5 CONCLUSÃO

Na ocasião da audiência pública realizada em Manaus - AM, em 23 de junho de 2016, foram feitos vários questionamentos pelas principais lideranças das entidades envolvidas que atuam no setor hidroviário do Amazonas (classes locais, empresas, órgãos públicos, entres outros). Tais indagações e contribuições poderiam ser encaminhadas diretamente à equipe técnica da Secretaria de Portos. De uma maneira geral, a proposta da revisão da poligonal não foi bem aceita pelos representantes ali presentes. Em decorrência disso, não houve aprovação do projeto, a audiência resultou na exigibilidade por parte dos participantes de uma nova consulta pública, ainda a ser marcada e confirmada pela SEP, cuja nova proposta seja a delimitação de outra poligonal que melhor se adequasse à realidade da atual conjuntura do setor hidroviário e às legítimas necessidades do Porto Organizado de Manaus que atende a região.

A falta de aptidão do Governo na condução das políticas tarifárias, cambiais e comerciais associadas ao excessivo controle burocrático também podem ter gerado desconfiança por parte dos participantes durante a audiência, o que limitou ou obscureceu as tentativas da SEP para a aprovação do projeto.

As discussões sobre a necessidade de criar e aumentar vantagens competitivas para o pólo industrial de Manaus não foram discutidas durante a audiência, tampouco foram levadas em conta as soluções para os problemas logísticos na região, que são de interesse tanto do setor público quanto do setor privado.

Faz-se necessário salutar que uma vez aprovada, a proposta da SEP, deve-se esclarecer a sociedade amazonense se haverá a cobrança de uma tarifa para que as embarcações tenham acesso aos portos privados nesta área, o que haveria, portanto, a oneração dos custos do transporte fluvial, e, conseqüentemente, comprometer todo o setor, com o aumento dos preços finais dos produtos vendidos em Manaus. Caso isso acontecesse, o consumidor seria penalizado a arcar com este custo adicional. Tal cobrança somente seria válida, se em contrapartida, o governo realizasse investimentos em obras para melhorias na infraestrutura portuária da região.

Entretanto, de acordo as lideranças do setor, os empresários temem que novas delimitações e até a criação de taxas inviabilizem as atividades das empresas do modal responsável pelo transporte de 97% de cargas e passageiros da capital para municípios do interior do Amazonas.

REFERÊNCIAS

ANA - Agência Nacional de Águas. Plano Nacional de Recursos Hídricos. **A navegação Interior e sua Interface com o Setor de Recursos Hídricos. Caderno de Recursos Hídricos.** Ministério do Meio Ambiente. Brasília. DF. 2006.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico Portuário.** Ministério dos Transportes. Brasília. DF. 2002.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Plano Hidroviário Estratégico - PHE.** Ministério dos Transportes. Brasília. DF. 2013.

Área Portuária de Manaus, Brasil. <https://conexo.com.br/en/en-blog/what-you-need-to-know-about-port-of-manaus> . Autor José Zamith. Foto tirada em 16 de agosto de 2013, às 16h52.

Áreas de destaques, com suas respectivas propostas. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/dicas-pmp-matriz-gut-pdf/view> . Acesso em: 24 jul. 2024.

CHRISTENSEN, C. R. et alii. **Business policy; text and cases.** 3. ed. Homewood, Richard D. Irwin, 1973. 1012 p.

COSTA, G. G. **Manaus: um estudo de seu patrimônio arquitetônico e urbano.** 2006. Dissertação (mestrado) - Universidade de Brasília, Brasília, DF.

DECRETO s/nº, de 30 de março de 2016. Disponível em: [<<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=93&data=31/03/2006>>](http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=93&data=31/03/2006). Acesso em: 24 jul. de 2024.

DECRETO-LEI nº 288, de 28 de fevereiro de 1967. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0288.htm>>. Acesso em: 24 jul. de 2024.

DEGRASSI, S. **The seaport network Hamburg**. 2001. Tese (Doutorado) - Universidade de Hamburgo, Hamburgo.

LEI nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm . Acesso em: 24 jul. de 2024.

Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental – NPCF - CFAOC. 2012. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cfaoc/normas> . Acesso em: 24 jul. de 2024.

OLIVEIRA, D. P. R. **Planejamento Estratégico – Conceitos, Metodologias e Práticas**. São Paulo, SP: Atlas. 2004.

PATRÍCIO, J. C. S. **O Transporte Fluvial Misto na Amazônia: Aspectos Sócio- Econômicos do Trecho Belém - Acará**. Abril, 2013. Tese (mestrado) em Economia, Plano Mestre, Porto Público Organizado de Manaus. LABTRANS. Laboratório de Transportes e Logística, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis-SC.

Ponte flutuante (Roadway), no Porto de Manaus. Foto: Silvino Santos. Acervo: Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas – IGHA.

Portaria da SEP de nº 285/ 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conteudo/portos-e-transporte-aquaviario/sep-secretaria-de-portos> . Acesso em: 24 jul. de 2024.

Porto de Manaus - O Coração da Amazônia. Disponível em: <<www.portodemanaus.com.br>>. Acesso em: 24 jul. de 2024.

SALGADO, R. C. **Manaus 1965 – Da Floresta e das Águas**. Governo do Estado do Amazonas. Secretaria de Estado da Cultura, Manaus, 2009.

Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA. Amazônia Ocidental. Disponível em: <https://www.gov.br/suframa/pt-br/zfm> . Acesso em: 24 jul. de 2024.

Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA. O que é projeto ZFM. Disponível em: <https://www.gov.br/suframa/pt-br/zfm>. Acesso em: 24 jul. de 2024.