



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE
PROGRAMA DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

KEULLER SANTOS DE SOUZA

PORTO DA PRAINHA (SANTARÉM-PA): PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS

**SANTARÉM- PA
2021**

KEULLER SANTOS DE SOUZA

PORTO DA PRAINHA (SANTARÉM-PA): PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Ciências da Sociedade para obtenção do grau de bacharel em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional; Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade.

Orientadora Prof.^a. Dra. Antônia do Socorro Pena da Gama

**SANTARÉM- PA
2021**

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP) Sistema
Integrado de Bibliotecas – SIBI/ UFOPA**

S729p Souza, Keuller Santos de
Porto da Prainha (Santarém-PA): percepções dos usuários. / Keuller Santos de
Souza. – Santarém, 2021.
44 p.: il.
Inclui bibliografias.

Orientadora: Antônia do Socorro Pena da Gama
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal do Oeste
do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade, Programa de Ciências Eco-nômicas e
Desenvolvimento Regional, Curso de Gestão Pública e Desenvolvi-mento Regional.

1. Santarém. 2. Porto. 3. Ordenamento. I. Gama, Antônia do Socorro Penada,
orient. II. Título.

CDD: 23 ed. 307.76098115

KEULLER SANTOS DE SOUZA

PORTO DA PRAINHA (SANTARÉM-PA): PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS

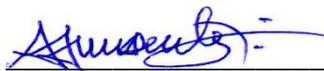
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Ciências da Sociedade para obtenção do grau de bacharel em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional; Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade.
Orientadora Prof.^a. Dra. Antônia do Socorro Pena da Gama

Conceito: 9,0

Data de aprovação: 31/08/21



Prof.^a. Dra. Antônia do Socorro Pena da Gama
Universidade Federal do Oeste do Pará



Prof. Me. Antônio José Mota Bentes
Universidade Federal do Oeste do Pará



Prof. Dr. Sandro Augusto Viegas Leão
Universidade Federal do Oeste do Pará

AGRADECIMENTO

Primeiramente, a Deus pela graça e o privilégio de viver, pelas Suas misericórdias, que se renovam a cada manhã, e pela Sua infinita fidelidade e amor.

Aos meus amados pais: Silvanira Mileo dos Santos, Antônio Seixas de Souza e João Lopes Dias por me apoiarem a sair da minha cidade natal, Oriximiná, para vir a Santarém a fim de estudar na Universidade federal do Oeste do Pará (UFOPA), e por me ajudarem com recursos para me manter nesse período de graduação.

Aos meus incríveis amigos: Jarlei Dominique Souza da Silva, Paulo Roberto Castro, Rodrigo Munhoz e Natan Victor pelas palavras de confronto e de encorajamento que me ajudaram bastante em me despertar e retomar ao foco de concluir este trabalho de conclusão de curso (TCC).

Aos docentes da UFOPA pela disponibilidade de uma grande riqueza de conhecimento, experiências e atividades que me desafiaram a sair do perfil de um estudante do ensino médio e assumir uma postura mais madura, com pensamentos mais críticos e interdisciplinares e, assim, possuir um conhecimento de mundo mais consolidado.

À minha grandiosa orientadora, Professora Doutora Antônia do Socorro Pena da Gama pela acolhida, disponibilidade e ajuda no desenvolvimento deste TCC.

“Portos são mais do que píeres”
Willy Winkelmanns (2006)

RESUMO

O porto pode ser compreendido como um lugar complexo devido a inúmeras atividades que podem ser realizadas no seu espaço. É uma importante estrutura que, ao mesmo tempo em que pode ser um item na cadeia de transportes, pode servir como infraestrutura de inúmeras cidades, o que requer, então, maior atenção por parte do Poder Público. Nesse contexto, o presente trabalho tem como propósito descrever as percepções dos usuários do Porto da Prainha, localizado no bairro Prainha, no município de Santarém, no estado do Pará. Para isso, realizou-se a revisão bibliográfica acerca de assuntos inerentes a esse objeto de pesquisa; aplicação de formulários aos usuários desse porto, realização de entrevista com um dos representantes do órgão administrativo do porto, análise dos dados e, por fim, a elaboração do presente trabalho. Porto da Prainha é relativamente novo e foi construído para substituir o antigo Porto da Praça Tiradentes, o qual foi desativado por conta do Projeto Orla, encerrando suas atividades que aconteciam há mais de vinte anos, mas, em situações precárias. Em relação das percepções dos usuários, foi observado que apesar de possuir uma estrutura considerada boa, o porto já precisa de melhoramentos em relação a insuficiência de espaço para a atracação de embarcações e, também foi constatado que sua localização é relativamente distante de estabelecimentos comerciais, postos de saúde, farmácias e afins. Por conta disso, há um descontentamento por parte dos usuários entrevistados. No entanto, estão previstos ajustes em relação ao espaço destinado a atracação.

Palavras Chave: Santarém. Porto. Ordenamento.

ABSTRACT

The port can be understood as a complex place due to the numerous activities that can be carried out in its space. It is an important structure that, at the same time that it can be an item in the transport chain, can serve as infrastructure for numerous cities, which therefore requires greater attention from the Government. In this context, this paper aims to describe the perceptions of users of Porto da Prainha, located in the Prainha neighborhood, in Santarém city, in Pará state. For this, a literature review was carried out on issues inherent to this research object; application of forms to users of this port, interview with one of the representatives of the administrative body of the port, data analysis and, finally, the preparation of this work. Porto da Prainha is relatively new and was built to replace the old Porto da Praça Tiradentes, which was deactivated due to the Orla Project, ending its activities that had been going on for more than twenty years, but in precarious situations. Regarding the users' perceptions, it was observed that despite having a structure considered good, the port already needs improvements in relation to insufficient space for the mooring of vessels and, it was also found that its location is relatively far from commercial establishments, health posts, pharmacies and the like. Because of this, there is dissatisfaction on the part of the interviewed users. However, adjustments are planned in relation to the space destined for berthing.

Keywords: Santarém. Porto. Planning.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
OBJETIVOS.....	11
CAPÍTULO 1: METODOLOGIA E MÉTODOS	12
CAPÍTULO 2: SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO	14
2.1 Aspectos conceituais de portos e seus tipos	14
2.1.1 Tipos de portos	15
2.2 O Sistema Portuário Brasileiro.....	16
2.2.1 Principio e evolução	16
2.2.2 Lei de Modernização dos Portos (8.630/93)	19
CAPITULO 3: GESTÃO, ORDENAMENTO E PLANO DIRETOR COMO INSTRUMENTO JURÍDICO DE ORDENAMENTO PORTUÁRIO.....	21
CAPÍTULO 4: O PORTO DA PRAINHA (SANTARÉM-PA): PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS	25
4.1 Breve histórico do ordenamento da orla fluvial de Santarém.....	25
4.2 Plano diretor de Santarém e o ordenamento da orla fluvial.....	26
4.3 O projeto orla, a desativação do Porto da Praça Tiradentes e a inauguração do Porto da Prainha em Santarém- Pa.	28
4.4 Porto da Prainha: caracterizações	29
4.4.1 Percepções dos usuários do Porto Da Prainha:	33
4.4.1.1 Percepções dos operadores de embarcações (comandantes)	33
4.4.1.2 Percepções dos carregadores de bagagens	34
4.4.1.3 Percepções dos passageiros.....	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
REFERÊNCIAS.....	41
APÊNDICE	45

INTRODUÇÃO

Há muito tempo os portos têm servido de ponto de encontro dos modais de transportes, centralizando e proporcionando a locomoção de grandes quantidades de mercadorias numa única viagem (SOUZA, 2017).

O aparecimento de portos à beira dos rios está associado diretamente com a ocupação territorial (PENA & PESSOA, 2017). Como foi o caso dos portugueses que ocuparam a Amazônia com o propósito de defender essa região da invasão de outros países europeus. O que, dessa forma, contribuiu para o surgimento de Belém em 1606 (MEDEIROS, 2011).

O porto tem a capacidade de servir tanto como componente da cadeia distributiva quanto para servir de infraestrutura local (PENA & PESSOA, 2017). Podendo, assim, ser considerado como “cartão postal” e “porta de entrada” de muitas cidades (MEDEIROS, 2011).

O município de Santarém, no Pará, desenvolveu-se também com atividades associadas ao rio (OLIVEIRA, 2008). Recentemente, por conta das ações de intervenção provocadas pelo Projeto Orla, ocorreu o fechamento do Porto da Praça Tiradentes.

Com o encerramento das atividades do porto Tiradentes, o porto da Prainha passou receber as embarcações que se atracavam naquele porto. Tornou-se um ponto de partida e chegada de pessoas e de cargas oriundas cidades da Região do Baixo Amazonas como Alenquer, Curuá, Juruti, Monte Alegre Oriximiná.

Por conta disso, o presente trabalho teve como objetivo descrever as percepções dos usuários do Porto da Prainha no que se refere ao seu funcionamento.

Este Trabalho de Conclusão de Curso está organizado em quatro capítulos. O primeiro caracteriza a pesquisa, e apresenta quais foram os instrumentos utilizados para realizá-la. O segundo se refere aos conceitos de portos e seus tipos e apresenta, brevemente, o histórico do Sistema Portuário Brasileiro, juntamente, com as regulamentações estabelecidas. O terceiro capítulo trata da relação entre gestão, ordenamento e plano diretor no que tange ao ordenamento portuário. E por fim, o quarto capítulo, descreve o Porto da prainha, e apresenta as percepções dos usuários que utilizam esse logradouro, os comandantes das embarcações, os carregadores e os passageiros.

OBJETIVOS

GERAL:

Conhecer as percepções dos usuários do porto da Prainha (Santarém, Pará), elencando seus pontos positivos e negativos.

ESPECÍFICOS:

- Descrever o Porto da Prainha;
- Apresentar a composição da gestão do Porto da Prainha;
- Identificar os usuários que utilizam/circulam pelo porto da Prainha;
- Levantar as percepções de usuários sobre o funcionamento do Porto da Prainha.

CAPÍTULO 1: METODOLOGIA E MÉTODOS

A pesquisa situa-se no campo de abordagem de pesquisa quantitativa, a partir de um estudo de caso. Segundo Robert Yin (2010, p. 39) “é uma investigação empírica que explora um fenômeno contemporâneo de seu contexto de vida real. Sendo assim, este trabalho foca-se na realidade empírica do Porto da Prainha, localizada na rua D. João VI, no bairro Prainha, no município de Santarém. Este município situado no oeste do estado do Pará há 697,7km da capital; foi fundado no dia 22 de junho de 1661, sendo considerado, portanto, uma das cidades mais antigas da Amazônia (PEREIRA, 2004). Possui uma população estimada em 294.580 habitantes (IBGE, 2010). Faz parte da mesorregião do Baixo Amazonas e apresenta as coordenadas geográficas: 02° 25’30”S e 54° 42’50”W Gr.”. Limita-se ao norte, com os municípios de Alenquer, Curuá, Óbidos e Monte Alegre; a leste: Prainha, Uruará; a oeste: Juruti; e ao sul: Aveiro, Belterra, Placas e Rurópolis (FAPESPA, 2016).

Este trabalho de monografia foi desenvolvido em duas etapas. A primeira foi a realização da pesquisa bibliográfica que consistiu da leitura de materiais publicados como livros, teses, documentos, artigos (SEVERINO, 2007). Neste caso, foram utilizadas publicações relacionadas ao assunto de interesse da presente pesquisa com o propósito de proporcionar melhor compreensão do objeto de estudo, neste caso, o Porto Da Prainha.

Na segunda etapa ocorreu a pesquisa de campo por meio da coleta de dados, realizado através de entrevistas para levantamento da percepção dos usuários do Porto da Prainha. Entrevista é uma técnica em que o pesquisador se apresenta junto ao entrevistado e lhe perguntas para obter os dados interessantes à pesquisa (GIL, 2008). Neste trabalho, isso se tornou pertinente, pois, ainda de acordo com esse autor, as entrevistas buscam reter dados sobre o que as pessoas sabem, sentem, creem, desejam ou esperam sobre um determinado tema. Infere-se, então, que essa técnica de investigação pode também ser utilizada para saber as percepções dos entrevistados sobre um determinado assunto de interesse do pesquisador, como é o caso deste trabalho. E, como método de coleta, foram utilizados formulários com perguntas semiestruturadas.

Foram entrevistadas 61 pessoas que utilizam o Porto da Prainha, dentre elas: 10 comandantes de embarcações, 10 carregadores, 40 passageiros e um representante da gestão do Porto da Prainha.

Os formulários aplicados aos comandantes e aos viajantes foram compostos por oito questões cada e, doze, para os passageiros. Basicamente, esses formulários se tratavam de uma avaliação em que os investigados poderiam classificar em muito bom, bom, regular, ruim, muito ruim e não soube responder os itens relacionados ao Porto da Prainha, que foram: infraestrutura, localização, limpeza, informações ao viajante, segurança, facilidades e acessibilidade com pessoas com mobilidade limitada. E a entrevista com o representante da gestão consistiu-se em obter informações inerentes ao porto e seu funcionamento.

Por fim, após a realização das entrevistas, procedeu-se a análise e sistematização dos dados (utilizando as planilhas do Excel®), cujas informações resultantes estão apresentadas neste Trabalho de Conclusão de Curso.

CAPÍTULO 2: SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

Neste capítulo, faz-se uma abordagem acerca do sistema portuário, apresentando os conceitos dos portos e seus tipos, com o objetivo de fornecer informações para melhor entendimento do objeto de estudo aqui proposto. Posteriormente, faz-se uma referência ao sistema portuário brasileiro, apresentando, de forma breve, o seu princípio e desenvolvimento, assim como a sua regulamentação.

2.1 Aspectos conceituais de portos e seus tipos

De acordo com o dicionário Aurélio (HOLANDA, 2008), o porto é um lugar à beira de rio ou oceano com condições estruturais adequadas para atracação de embarcações e para a entrada e saída de pessoas e/ou cargas por meio desses veículos de transporte.

Na literatura são encontradas outras definições que ultrapassam o conceito adotado pelo dicionário. Santos *et al.* (2008), consideram o porto como um lugar onde ocorre mudança do modal aquaviário para o terrestre, uma vez que o passageiro e/ou carga necessita ser transportada por outros meios de transporte. Sousa Júnior (2010), por sua vez, define-o como um local de integração da rede de transporte; um lugar que permite o contato entre sociedades através de seus bens, dinamizando, assim, a economia. Collyer (2008 apud Sousa Junior, 2010), por fim, considerou-o como um portal pelo qual transitam as riquezas; e, para esse referido autor, o porto é a mais importante interface da rede logística que abastece a humanidade. Diante dessas considerações, percebe-se que essas não se anulam entre si e que, sim, podem ser complementares.

Em definição legal, porto é a “instalação (...) utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário” (Lei nº 12.815/2013, Artigo 2º, III).

Ao decorrer do tempo os portos assumiram novos conceitos e funções por conta do desenvolvimento das relações econômicas das sociedades (SOUZA 2017), transformações institucionais, globalização e das evoluções tecnológicas (BARROS, 2013). Nesse contexto, Souza (2017, p. 39) concluiu:

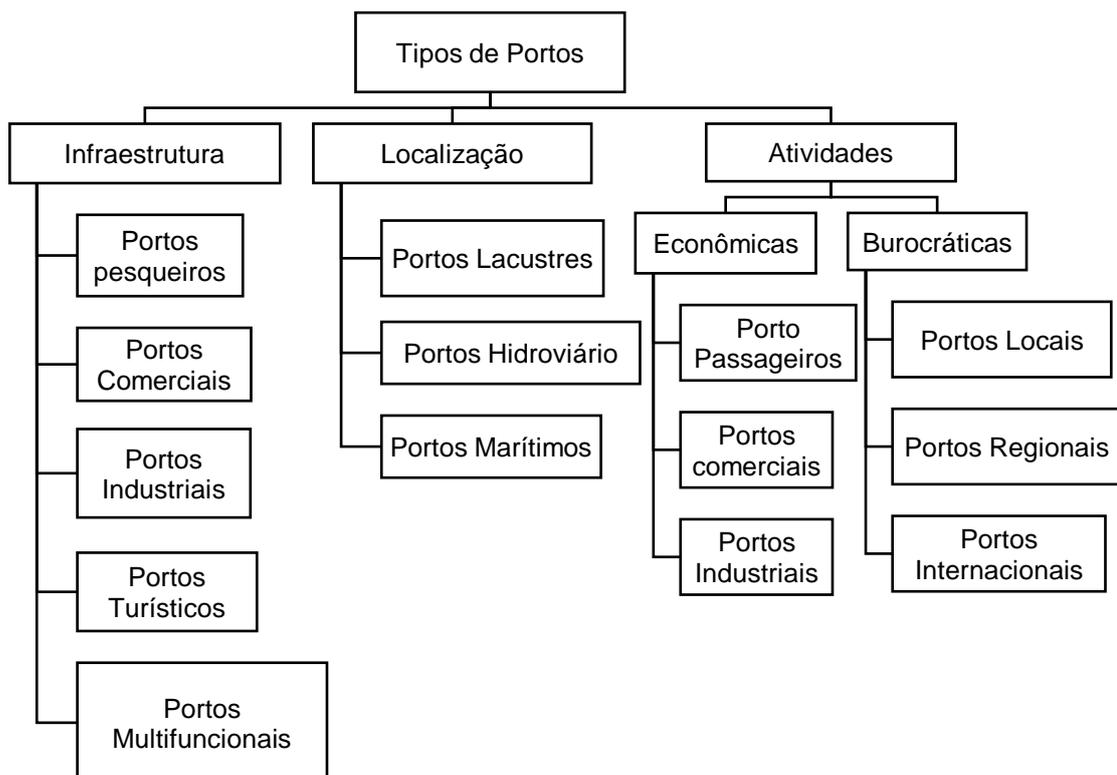
O conceito atual de porto pressupõe que o mesmo não seja mais um simples terminal onde se inicia, ou termina uma operação de transbordo dos diversos modais, mas uma área provedora de facilidades para o exercício da intermodalidade (e.g.: armazenagem, manuseios, ova, desova, inspeções de carga, manutenção e reparos em equipamentos) e consequente agregação de valor aos produtos manuseados.

Nota-se, então, que os portos são espaços multifuncionais, os quais podem apresentar novas características conforme as alterações das operações portuárias que podem, assim, contribuir para o surgimento de modalidades.

2.1.1 Tipos de portos

Os portos podem apresentar diversas modalidades, dependendo dos aspectos a serem considerados. Barros (2013) apresenta os tipos conforme a localização, infraestrutura e atividades desempenhadas. A figura a seguir, apresenta o resumo da classificação dos portos apresentado desse autor:

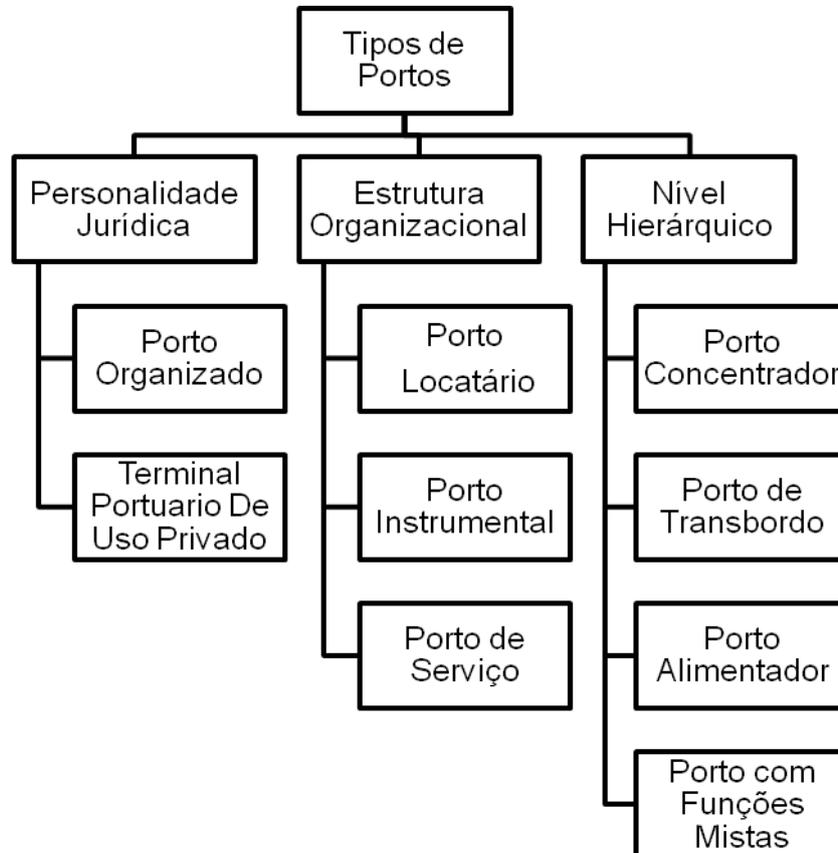
Figura1: Tipos de portos, segundo Barros (2013)



Adaptado de Barros (2013).

Souza (2017), por sua vez, apresenta uma tipificação dos portos segundo a estrutura organizacional, nível hierárquico e personalidade jurídica, como mostra, resumidamente, a figura 2 a seguir:

Figura 2: Tipos de portos, conforme Souza (2017)



Adaptado de Souza (2017).

Os portos, portanto, são polos com capacidade de concentrar várias atividades em seus espaços, o que revela ainda mais a importância desses embarcadouros nos ambientes onde estão localizados.

2.2 O Sistema Portuário Brasileiro

2.2.1 Princípio e evolução

O desenvolvimento do sistema portuário brasileiro se iniciou a partir da chegada da família real ao Brasil no começo dos anos de 1800 (BOHRER & OBREGÓN, 2016).

Especificamente, no dia 28 de janeiro de 1808, quando D. João VI assinou a Carta Régia de Abertura dos Portos às nações amigas (BARROS, 2013); o que permitiu assim, a inserção do Brasil, ainda na condição de colônia, no cenário internacional. Desde então, o sistema portuário brasileiro evoluiu acompanhando o cenário econômico, político e social (BOHRER & OBREGÓN, 2016).

Bósio (2013, p. 95 e 96) apresenta um quadro contendo os diversos planos e medidas direcionadas aos portos, desde a abertura às nações amigas (1808) até o fim da PORTOBRÁS (1990).

Quadro 1: Medidas, Decretos, Planos e Políticas Portuárias Brasileiras até 1990

Ano	Designação	Principais Enfoques
1808	Carta Régia	Abertura dos Portos às Nações Amigas.
1810	Alvará de 03 de fevereiro	Criação das Mesas de Despacho Marítimo.
1820	Decreto de 13 de julho	Os Portos passam a ser de competência da Marinha Brasileira.
1822	Medida Administrativa	Portos passam a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha.
1828	Regime de Concessão	Promulgação do Regime de Concessão e Revogação do Regime de Permissão.
1846	Decreto 447	Aprovação do Regulamento da Capitania dos Portos.
1869	Decreto 1.746	Lei das Concessões por período de 90 anos com garantia de juros de 12% a.a.
1886	Lei 3.314	Redução dos prazos de concessão para 70 anos e garantia de juros de 6% a.a.
1903	Decreto 4.859	Governo assume a responsabilidade pelas obras nos portos podendo haver concessões por período de 10 anos.
1907	Decreto-Lei 6.368	Criação da Caixa Especial dos Portos, responsável pelas obras de melhoramento, conservação e administração dos portos.
1910/1911	Lei 2.356 de 31/12/1910	Estabelecimento da Inspetoria Federal de Portos, Canais e Rios, com a reestruturação do sistema portuário.
1921	Lei 4.242	Alteração na sistemática de arrecadação adotada à época da Caixa Especial dos Portos.
1933	Criação das Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM)	Encargos: organizar a matrícula dos trabalhadores portuários avulsos; orientar e opinar sobre o trabalho portuário; fiscalizar o trabalho portuário e a escala rodizária nas entidades estivadoras e sindicatos; quantificar o número de trabalhadores portuários avulsos necessários; impor penalidades; mediar conflitos e normatizar o setor.

Ano	Designação	Principais Enfoques
1934	Decretos 24.447; 24.508; 24.511 e 24.599	Criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação. Definição dos serviços prestados pelas administrações dos portos organizados; uniformização das taxas portuárias; regularização das instalações portuárias; uso das instalações portuárias e novo regime de concessão dos portos.
1943	Medida Administrativa e Decreto-Lei 5.452	Departamento Nacional de Portos e Vias de Portos, Rios e Canais (DNPVN) é dividido em Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC) e no Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS). Aprovação da Consolidação das Leis do Trabalho com abrangência ao Trabalho Portuário.
1951	Decreto 30.334	Plano de Reparcelamento e Ampliação dos Portos Organizados.
1958	Medidas e Estudos setoriais	Expansão do sistema. Criação da Comissão do Plano Portuário e estabelecimento do Fundo Portuário Nacional.
1960	Plano Portuário Nacional	Destinado a melhoramentos, expansão, estudos, aquisições e construções no setor portuário.
1964	Lei 4.860 (ou Lei de dois turnos)	Instituiu o trabalho por produtividade e disciplinava o trabalho noturno em benefício dos trabalhadores da orla.
1965	Decreto 57.003 Políticas de planejamento	Criação do GEIPOT. Planejamento em transporte, integração dos planos setoriais.
1975	Plano Diretor Portuário do Brasil	Criação da PORTOBRÁS, transferência da gestão para as Companhias Docas.
1979	Plano Diretor	Ampliação e melhorias dos portos, porém, condicionadas à disponibilidade de recursos.
1986/1987	Plano Diretor	Reestruturação, divisão por regiões para cadastramento portuário, estudo dos fluxos de carga e frota de navios e da situação operacional.
1988	Adicional de Tarifa Portuária (ATP)	Fonte de renda para setor portuário.
1988	Constituição Federal	Aborda diretamente o tema "exploração portuária". Atribui assim, para a União, a exploração portuária direta ou mediante autorização, permissão ou concessão.

1990	Lei 8.029/90	Extinção da Portobrás
------	--------------	-----------------------

Fonte: Bósio (2013).

Nota-se que desde o período da abertura dos portos em 1988 até aos dias atuais houve vários regulamentos estabelecidos pelo Estado com o objetivo de buscar um ordenamento no sistema portuário brasileiro. Muitas foram as tentativas de aprimorar este setor para se tornar mais competitivo no mercado internacional.

2.2.2 Lei De Modernização dos Portos (8.630/93)

Depois de muito tempo seguindo o desenvolvimento político-econômico do Brasil, o sistema portuário ficou na responsabilidade da PORTOBRÁS (Portos do Brasil). Empresa fundada em 10 de julho de 1975 para construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização dessas atividades (SILVA, 2013, p.13).

Em razão disso, esse sistema ficou estagnado por conta do desinteresse por parte do Estado em aumentar o fluxo de escoamento de mercadorias e de modernizar esse setor, tornando-o obsoleto. Em 1985, com o encerramento da ditadura, os portos brasileiros não tinham capacidade para competir no mercado externo, pois não possuíam embasamento institucional ou legal (BOHRER & OBREGÓN, 2016).

No começo dos anos 90, esse cenário se agravou, sobretudo, com os efeitos desastrosos da repentina extinção da PORTOBRÁS, motivada pela Lei nº 8029/90, o que causou uma crise institucional até então inédita no sistema portuário brasileiro (ALMEIDA, 2011). Dessa forma, a desatualização dos portos, a infraestrutura inapropriada e a degradação das instalações, associados ao regime público de gestão fomentaram o contexto para debater acerca da modernização dos portos nos anos de 1990 (RODRIGUES, 2015).

Induzida pela necessidade de modernização e de reestruturação do sistema portuário brasileiro foi promulgada em 1993 a Lei de Modernização dos Portos (8.630/93) (SOUSA JUNIOR, 2010). De acordo com Goldberg (2009), a criação da lei foi uma alternativa para findar os problemas presentes na época através da inclusão da iniciativa privada e da descentralização da administração portuária.

Segundo o Conselho Administrativo de Defesa Econômica- CADE (2017, p.19-20), essa Lei possui os seguintes propósitos:

- Promover a descentralização do setor por meio da estadualização e municipalização de portos;
- Permitir a exploração da operação de movimentação portuária pelo setor privado;
- Promover investimentos privados em superestrutura, operação portuária e novos equipamentos visando a redução do tempo de espera e de permanência dos navios no porto;
- Permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo;
- Promover a concorrência no segmento para levar à redução de custos tarifários de movimentação;
- Promover a adequação do quantitativo de mão de obra na operação portuária, segundo os novos padrões tecnológicos e de produção.

De acordo com Galvão (2009), o novo panorama institucional em vigor, desde 1993, predizia que a modernização portuária tinha que ser conforme os modelos internacionais, em que a iniciativa privada se tornaria responsável pelas operações no porto, enquanto que a administração portuária tomaria a função de fiscalizadora dos distintos atores relacionados na área e de gestora do patrimônio.

Para Goldenberg (2009), a categoria privada não estaria unicamente incumbida com as operações em si, e sim, pela obtenção ou readequação ou edificação da superestrutura e instrumentos indispensáveis para a operação. E competia ao governo, por sua vez, efetuar investimentos nas vias marítimas e terrestres e na infraestrutura portuária.

Atualmente com a Nova Lei Dos Portos (Lei Nº 12.815/2013), segundo o Conselho Administrativo de Defesa Econômica- CADE (2017), o marco regulatório sofreu uma renovação pela publicação da Medida Provisória nº 595/2012, transformada na Lei nº 12.815/2013. A urgência de tornar maior a produtividade dos portos foi o que motivou essa reforma, por meio da modernização da gestão portuária e da expansão da infraestrutura com o objetivo de atrair mais investimento privado no setor e no crescimento do fluxo de cargas a custos reduzidos.

CAPITULO 3: GESTÃO, ORDENAMENTO E PLANO DIRETOR COMO INSTRUMENTO JURÍDICO DE ORDENAMENTO PORTUÁRIO

Gestão é um termo cada vez mais presente em muitos campos de estudos. Segundo Silva (2018), os cursos e obras na literatura estão inserindo cada vez mais esse termo em seus conteúdos, e aplicam em áreas como: pública, de negócios, de pessoas, etc., diversificando, desse modo, seu uso.

De acordo com Dias (2002), não há um conceito absoluto acerca do significado de gestão. Todavia, há definições relevantes sobre esse termo. Para Silva (2018), a gestão pode ser compreendida como uma maneira de assumir o controle de um cenário por meio de métodos, instrumentos, técnicas e de pessoas numa organização.

Henry Fayol (1960) considera gestão como um procedimento realizado por meio de planejamento, organização, liderança e supervisão de forma a atingir fins pré-definidos. Infere-se, portanto, a partir do entendimento do mencionado autor, que gestão é um conjunto de processos correlacionados, que necessitam estar em constante acompanhamento.

Gestão, portanto, é um processo que requer tracejar objetivos para alcançar e administrar resultados. E para alcançá-los como planejado, é fundamental realizar um planejamento bem consistente. Pois, segundo Bandeira (2014), o planejamento é a principal referência para o gestor.

Planejamento e gestão estão intrinsecamente relacionados. De acordo com Souza (2004, p.46 apud Bandeira 2014, p. 39):

Planejamento é a preparação para a gestão futura, enquanto gestão é a efetivação das condições do planejamento feito no passado. Pois, planejar sempre remete ao futuro: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, de melhor tirar partido dos prováveis benefícios. Já a gestão remete ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas.

A partir disso, entende-se que o planejamento, além de traçar objetivos, também se atenta aos possíveis empecilhos de modo a evitá-los. E gestão, além de atuar no atendimento às necessidades até então presentes, também busca fazer uso racional dos recursos disponíveis. Assim, reforça-se ainda mais a relevância dos mesmos para criação de estratégias.

Segundo Silva (2018, p.15), para elaborar um planejamento é necessário efetuar as seguintes etapas:

- Escolha e delimitação do objeto;
- Estudo/diagnóstico;
- Definição de objetivos da ação;
- Formulação e escolha de alternativas;
- Montagem de planos, programas e/ou projetos;
- Implementação;
- Implantação;
- Controle da execução;
- Avaliação da ação executada;
- Revisão.

No entanto, ainda segundo esse autor, em muitas ocasiões, essa sequência não é realizada conforme foi apresentada, pois pode acontecer que mais de uma etapa possa ser efetuada ao mesmo tempo pelo gestor. Portanto, uma boa gestão pressupõe um bom planejamento.

O homem busca ordenar que lhe é confuso, e faz uso de um planejamento a fim de antever ações, o qual confere utilidades aos bens e aos espaços de modo a prever os possíveis efeitos de seus usos, porque toda atividade humana, de alguma maneira, constitui um território (BANDEIRA, 2014).

Então, o planejamento e gestão quando mutuamente articulados provocam uma organização no espaço onde o homem vive, o qual se constitui em território. Ou seja, juntos causam um ordenamento territorial.

De acordo com Papudo (2007), a maioria dos autores caracteriza o Ordenamento Territorial (O.T) como uma necessidade de reparar os danos causados pelas ações humanas no espaço geográfico, seja a nível nacional ou local. Neste sentido, conforme esse autor, o O.T pode ser caracterizado sob dois aspectos: amplo e restrito.

No aspecto amplo, o Ordenamento Territorial é toda ação de introduzir políticas voltadas para proporcionar melhor qualidade de vida em distintas áreas de um dado território. Compete ao Poder Público, conforme as suas atribuições, ser o agente regulador desse espaço. No restrito, o Ordenamento assume uma função social, pois equilibra as atividades da Gestão Pública atuantes no território. Dessa maneira, é permitido o controle, de forma paralela, da evolução natural das ações humanas (públicas ou particulares), garantindo, assim, uma justiça sócia espacial.

Ainda conforme o autor supracitado, o Ordenamento Territorial (O.T) pode ser compreendido como a gestão da relação do homem para com o espaço onde se encontra, quer físico ou natural; uma ação que maximiza o aproveitamento das infraestruturas presentes; que garante a manutenção dos bens; e de que se trata de uma de gestão do planejamento do espaço habitado. Logo, é um formato peculiar do uso do território, onde possui um conjunto de objetos naturais, sociais e culturais constituídos ao longo do tempo (POLETTTO, 2008).

Ordenamento Territorial é o produto da adequação de políticas ao que se foi discutido, sem causar convergência de finalidades, e sem contrariar preceitos em relação ao aproveitamento de recursos e dos espaços (POLETTTO 2008). O qual consiste em minimizar divergências presentes nas variadas atividades públicas ou particulares que modificam ativamente seu teor social, econômico, cultural e físico. (ANG, H. G & MONZONI, M, 2017).

Segundo Bandeira (2014), no que diz respeito ao Ordenamento Territorial, o principal objetivo do planejamento é reduzir os contrastes socioeconômicos, já que dizimá-los é uma tarefa impossível. Nesse sentido, o planejamento, segundo a autora possui os seguintes propósitos:

- Melhoria nas condições de vida da coletividade;
- Gestão dos recursos disponíveis;
- Uso sustentável do espaço;
- Desenvolvimento socioeconômico uniforme.

De acordo com Poletto (2008), cabe ao Estado à responsabilidade em regular o Ordenamento Territorial, pois, o mesmo o define como “um instrumento de articulação setorial e institucional que objetiva um planejamento integrado e especializado da ação do poder público” (POLETTTO, 2008, p.7).

O Plano Diretor de um município no que tange ao Ordenamento Territorial, segundo Bandeira (2014), é considerado como um modelo de planejamento. Sendo assim, o Plano Diretor pode desempenhar um importante papel como um instrumento jurídico de gestão.

A Constituição Federal de 1988, no Artigo 182, define o Plano Diretor como um instrumento fundamental para a política de desenvolvimento urbano. No qual constam todas as orientações que a cidade deve seguir visando à qualidade de vida de seus

habitantes. Esse plano é obrigatório para municípios com população superior a vinte mil habitantes, e incumbe à Câmara Municipal a sua aprovação.

No entanto, apesar de estar na Constituição Federal, foi a partir da aprovação da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, mais conhecida como o Estatuto das Cidades, que o Plano Diretor passou a ter uma forma mais consistente, tornando-se, assim, como único diploma que concentra todas as diretrizes que atendam a função social da cidade (RANNY, 2014).

Ainda segundo Ranny (2014), o Plano Diretor deve ser elaborado pelo Poder Público Municipal, abordando todas as soluções para as necessidades que estejam dentro da alçada do município, sejam dos âmbitos urbanístico, jurídico ou tributário. Para isso, durante a fase de construção, cabe à municipalidade proporcionar audiências públicas com o propósito de estimular a participação de seus habitantes, uma vez que esse plano tem como principal objetivo atender os anseios desses. E, depois de concluído, ainda precisa ser aprovado pela Câmara de vereadores.

Portanto, o Plano Diretor, é “um mapa com o caminho para onde a cidade deve seguir, produzido e trilhado por quem irá percorrer esta rota, no caso dos municípios, as pessoas que interagem com a urbe” (RANNY, p.109, 2014). O alinhamento da atividade da gestão com os anseios dos habitantes pode resultar numa elaboração e execução do Plano Diretor bem sucedida.

O Estatuto das Cidades reitera que os municípios com população superior a vinte mil habitantes devem elaborar Planos Diretores. Nesse contexto, o município de Santarém com a população de 294.580 pessoas (IBGE, 2010), enquadra-se nessa condição. Assim, Plano Diretor é um instrumento jurídico que busca um ordenamento de variadas atividades, dentre essas, da atividade portuária de um município. Afinal, segundo Bandeira (2014), a eficiência de um porto não se restringe somente à operacionalidade de sua estrutura, mas, principalmente, à dinâmica ao seu redor, dada as ações produtivas que fazem uso dos seus serviços. Infere-se, então, que a satisfação dos usuários também pode ser incluída no que diz respeito à eficiência de um porto.

CAPÍTULO 4: O PORTO DA PRAINHA (SANTARÉM-PA): PERCEPÇÕES DOS USUÁRIOS

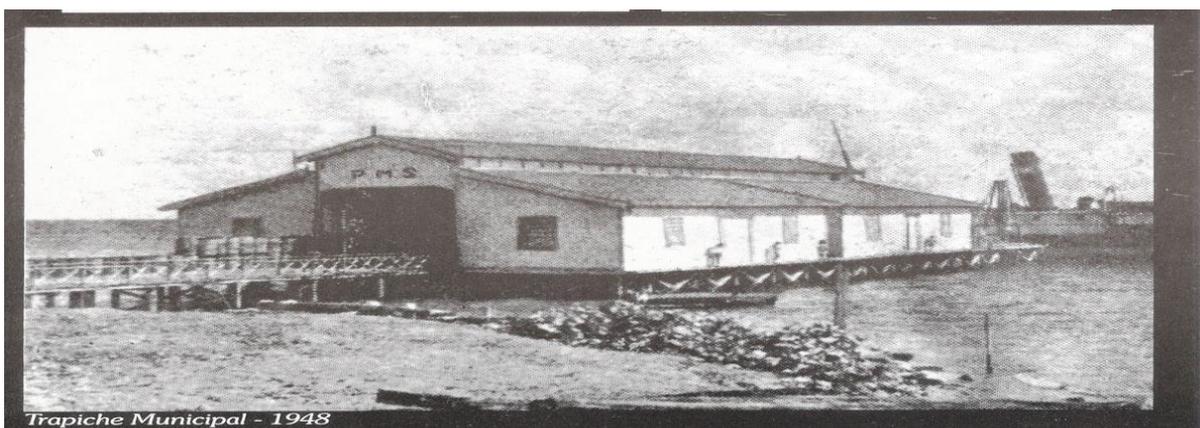
Antes de abordar a descrição da percepção dos usuários sobre o Porto da prainha, é interessante/importante apresentar, de forma sucinta, o histórico do Ordenamento Fluvial de Santarém tendo por base o Plano Diretor e sua abordagem acerca do sistema portuário do município de Santarém, o encerramento das atividades no porto da Praça Tiradentes e o Porto da Prainha.

4.1 Breve histórico do ordenamento da orla fluvial de Santarém

Até o começo do século XIX, Santarém, embora recebendo um grande trânsito de embarcações de diferentes dimensões, não dispunha de um porto que pudesse concentrá-los. Por isso, era comum a atividade dos catraieiros, cujo papel era locomover mercadorias e afins e pessoas das embarcações, sobretudo as de maior calado, à cidade e vice-versa (COSTA, 2012).

Em janeiro de 1885, foi inaugurado o trapiche. Essa obra era composta por um galpão erguido num tablado de madeira próximo ao nível da rua e era interligado por uma ponte estreita. Pertencia a um dos homens mais ricos de Santarém, e foi construído com a permissão do então presidente da câmara, Barão do Tapajós. Anos depois, Francisco Correa, então proprietário, concedeu essa construção ao município, recebendo, assim, o nome de Trapiche Municipal de Santarém, que passou a concentrar, conseqüentemente, o fluxo de todo tipo de embarcações por quase um século (COSTA, 2012).

Figura 3: Trapiche Municipal no ano de 1948



Fonte: Costa, 2012.

Nos anos de 1970, com o aterramento do rio, a Avenida Tapajós foi construída, juntamente, com a expansão o cais de arrimo. Este, a princípio, contornava o espaço do centro histórico e, posteriormente, abrangeu-se. Por isso, a prefeitura municipal permitiu a atracação de barcos ao longo dessa avenida e determinou horários para isso. Dessa forma, o centro comercial se expandiu para as proximidades da igreja matriz. (COSTA, 2012)

Em fevereiro de 1974, na antiga praia Vera Paz, por ser um ponto estratégico e para atender os interesses comerciais no que diz respeito ao escoamento de produção, foi instalado o cais do porto de Santarém, também conhecido como porto da Companhia Docas do Pará (CDP), uma obra de jurisdição federal e inaugurada pelo presidente da república General Emílio Garrastazu Médici. (COSTA, 2012)

Há a instalação do Porto de jurisdição privada, a multinacional Cargill S.A, com arrendamento e concessão da Companhia Docas Pará, que tem como objetivo escoar soja para outros países. (COSTA, 2012)

No dia 22 de junho de 2001, foi inaugurada a orla da cidade, um projeto para uso paisagístico-recreativo que se estende da praça matriz até a praça do pescador. Esse espaço foi destinado para contemplar as demandas de lazer e turismo, possuindo quadras de esportes e uma extensa calçada para contemplação da paisagem e passeios. O antigo trapiche municipal foi reformado nesse projeto. E, ao longo da orla da cidade, apenas embarcações com finalidades turísticas podiam encostar (COSTA, 2012).

4.2 Plano diretor de Santarém e o ordenamento da orla fluvial

O Plano Diretor Urbano de Santarém foi aprovado em dezembro de 2006 pela Lei 18.051. Conceitua-se como um documento estratégico da política de desenvolvimento sustentável e tem como finalidade o desenvolvimento da função sócio-econômico-ambiental da propriedade visando à qualidade de vida dos habitantes. Esse plano está distribuído em seis títulos e divide o município em três zonas: urbana, rural e de expansão (LEÃO & OLIVEIRA, 2011).

No Art. 132, na seção VII, é tratado sobre o zoneamento portuário de Santarém em que se determina a inclusão de um espaço para a instalação de portos, sejam públicos ou privados. Em relação ao Ordenamento Fluvial desse município, o artigo 137, da seção XI, descreve do seguinte modo:

I – Área de proteção ambiental de interesse turístico e recreativo para balneário - iniciando no limite do Município de Santarém com o Município de Belterra até a ponta da praia do Maracanã; neste espaço temos diversas praias que compõem a margem do rio Tapajós;

II – Área de Proteção Ambiental – iniciando da ponta da Praia do Maracanã, seguindo até a Rua da Maracangalha, à montante do Cais do Porto localizado no bairro do Maracanã. Esta parte da orla está na área urbana e corresponde à orla do bairro Mapiri e Salé, possuindo diversos portos de empresas privadas;

III – Área portuária I – iniciando na Rua da Maracangalha, seguindo até a Travessa Professor Carvalho, localizada no bairro de Fátima;

IV – Área de uso paisagístico-recreativo – iniciando da Travessa Frei Ambrósio, seguindo até a Avenida Borges Leal, localizada no bairro da Prainha;

V – Área portuária II – iniciando da Avenida Borges Leal, seguindo até o limite da área de proteção ambiental do Maicá;

VI – Área de Proteção Ambiental do Maicá – iniciando do furo do Maicá, seguindo até a Comunidade Fé em Deus, na Região do Ituqui;

VII - Área portuária III – a partir da comunidade Fé em Deus, na região do Ituqui, até o limite com o Município de Prainha.

Figura 4: Zoneamento da orla fluvial da área urbana, conforme Plano Diretor Municipal



Fonte: Costa, 2012.

A Área de uso paisagístico-recreativo apresentado acima é dividida em duas: a orla da cidade e cais de arrimo. O cais, após a inauguração Orla da Cidade, se tornou

em uma zona portuária, mesmo sem ter estrutura adequada para isso. As embarcações que antes podiam encostar ao longo da frente da cidade foram remanejadas a esse espaço, distribuindo-se em portos improvisados, como o da Praça Tiradentes (COSTA, 2012).

4.3 O projeto orla, a desativação do porto da praça Tiradentes e a inauguração do porto da prainha em Santarém- Pa.

Ultimamente a Prefeitura Municipal de Santarém com recursos advindos do Ministério da Integração Nacional está realizando obras de contenção da orla da cidade. Estimado em R\$ 75.431.982,60, esse projeto consiste na construção de 1.640 metros de muro de contenção, implantação de seis píeres e construção de duas casas de bombas na orla fluvial ao longo de um trecho da Avenida Tapajós (COSTA, 2018).

Segundo Costa (2018), o trecho correspondente ao da execução do Projeto Orla apresentava desgastes em razão do intenso tráfego de veículos de grande porte no entorno, dos barcos que ali atracavam e pelas atividades realizadas no porto Tiradentes (COSTA, 2018). Atualmente, a obra se encontra em fase de conclusão com mais de 98%, e está sendo executada pela Construtora Mello de Azevedo S.A. (G1, Santarém, 2021).

No porto Tiradentes, situado no bairro Aldeia, circulava um grande número de pessoas, e se intensificava, ainda mais, em períodos de festas de fim de ano. No entanto, esse porto não oferecia segurança e infraestrutura adequada, o que causava transtornos tanto às pessoas que passavam no local quanto às que trabalhavam ali. Entulhos ao longo da orla, lixo, o mau cheiro, disposição desorganizada de cargas de todo tipo, compuseram um cenário precário nesse local. (G1, SANTARÉM, 2016).

A localização do porto da Praça Tiradentes estava inclusa na área de intervenção do Projeto Orla. De acordo com a Secretaria de Mobilidade e Trânsito de Santarém, esse lugar deveria ser fechado para dar início das obras desse projeto, o que encerraria, assim, o funcionamento de mais de vinte anos desse porto (G1, SANTARÉM, 2019).

Outro fator que também contribuiu para a desativação do porto da Praça Tiradentes foi a inauguração do Porto da Prainha, no bairro Prainha. Considerado como uma das alternativas de melhoramento de embarque e desembarque de pessoas e de cargas, foi inaugurado no ano de 2017 (G1 Santarém, 2017). A

localização desse porto também é conhecida como DER por ter servido de sede do já dissolvido Departamento de Estradas e Rodovias (DER) (G1, SANTARÉM, 2019).

4.4 Porto da Prinha: caracterizações

O porto da Prinha possui um estacionamento (figura 5) com 338 vagas. Sendo que 184 são para veículos privados, 67 para motocicletas particulares, 25 para taxistas licenciados, 18 para mototaxistas credenciados, 34 para caminhonetes para carga e descarga, 5 para idosos (figura 6) e 5 vagas para pessoas com mobilidade limitada (figura 7) (G1 SANTARÉM, 2019).

No que diz respeito às dependências, o Porto DER dispõe de uma área pavimentada, sala de administração, terminal de cargas e de passageiros (figura 8), banheiros (masculino, feminino e para portadores de necessidades específicas), depósito para materiais de limpeza, pátio de manobra (figura 9) e cais flutuante (figura 10) (G1 SANTARÉM, 2019), e conta também com *stands* para compra de passagens.

Figura 5: Estacionamento do Porto da Prinha



Fonte: Autor, 2021.

Figura 6: Vagas destinadas aos idosos



Fonte: Autor, 2021.

Figura 7: Vagas destinadas às pessoas com mobilidade limitada



Fonte: Autor, 2021.

Figura 8: Terminal de cargas e passageiros do Porto da Prainha



Fonte: Autor, 2021.

Figura 9: Terminal de cargas e passageiros (área de acomodação)



Fonte: Autor, 2021.

Figura 10: Pátio de manobra



Fonte: Autor, 2021.

Figura 11: Cais flutuante



Fonte: Autor, 2021.

Segundo informações coletadas em entrevista com um dos representantes da gestão, ocorrida no dia 18 de agosto de 2021, o porto da prainha, atualmente, é administrado pela Coordenadoria da Divisão de Portos, que é composta por cerca de dezesseis servidores, cumprindo as funções de coordenador, chefe de divisão, agentes de fiscalização, secretários de gabinete e agentes de limpeza. E essa Coordenadoria é subordinada à Secretaria de Mobilidade e Trânsito (SMT).

De acordo com Gestão, atualmente, doze *ferry boats* e quatro navios circulam e se revezam para atracar no porto do DER, mediante horários determinados pelos proprietários, criando, então, um ordenamento acerca do uso do porto.

Foi observado que os atores que exercem atividades no Porto do DER são os carregadores de bagagens (divididos em Cooperativa do DER e Associação dos Carregadores), taxistas e mototaxistas credenciados e os operadores de embarcações.

4.4.1 Percepções dos usuários do Porto Da Prainha:

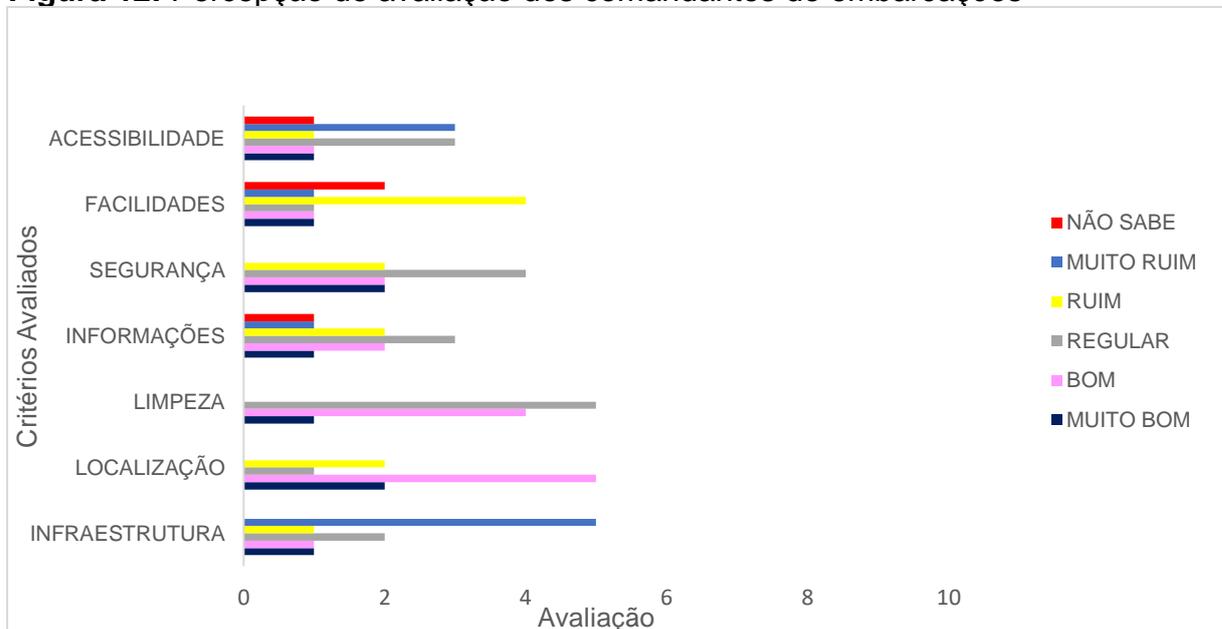
Por conta da desativação do Porto da Praça Tiradentes, o Porto da Prainha se tornou o novo ponto de partida e/ou de saída das embarcações, que antes atracavam naquele porto, recebendo, assim, um grande fluxo de pessoas e de cargas no seu espaço. Dessa forma, muitos dos que utilizavam o extinto porto da Praça Tiradentes sofreriam impactos, criando ou confirmando suas percepções diante dessa mudança.

4.4.1.1 Percepções dos operadores de embarcações (comandantes)

Nos dias 14 e 16 de agosto de 2021 foram entrevistados dez comandantes de embarcações em que poderiam classificar em: muito bom; bom; regular; ruim; muito ruim; e não sabe responder alguns itens relacionados ao porto da Prainha, os quais foram: infraestrutura, localização, segurança, acessibilidade de pessoas com mobilidade limitada, limpeza, informação ao cliente e facilidades.

A partir dessa avaliação, constatou-se que 50% dos comandantes apontaram a localização como muito boa. E 50 % dos operadores de embarcações consideraram a infraestrutura como muito ruim. O resultado dessa avaliação está representado no gráfico a seguir:

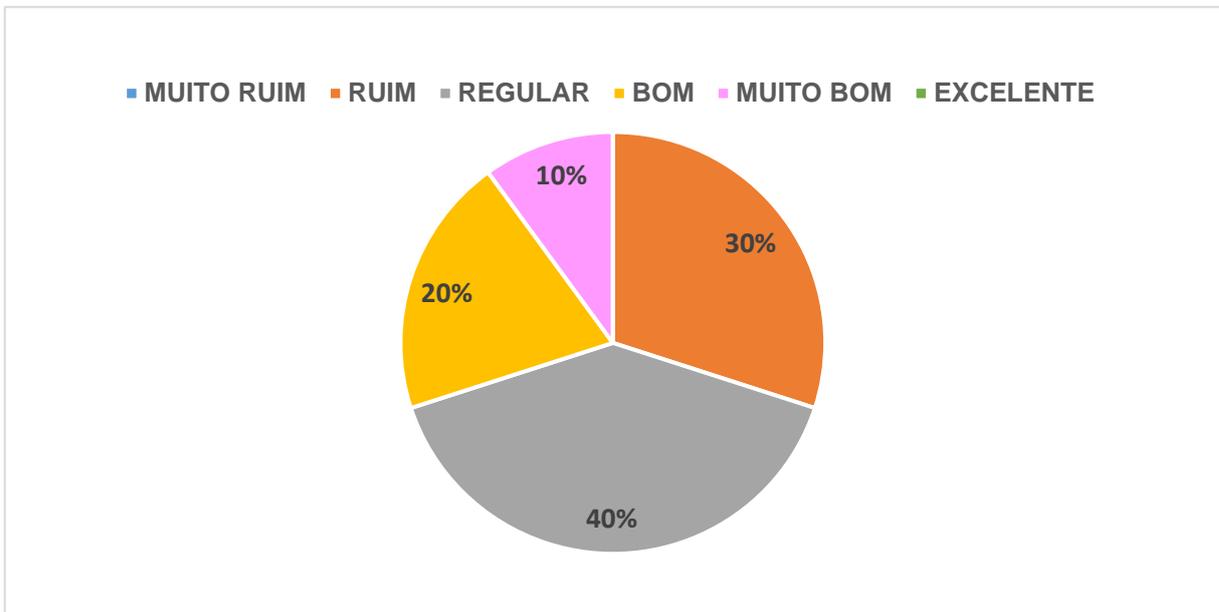
Figura 12: Percepção de avaliação dos comandantes de embarcações



Fonte: Autor, 2021.

Em relação ao porto como um todo, constatou-se que 40% dos comandantes classificaram o porto do DER como regular em seu funcionamento, conforme figura 13:

Figura 13: Percepção geral dos comandantes sobre como classificam o porto da Prainha em Santarém-Pará.



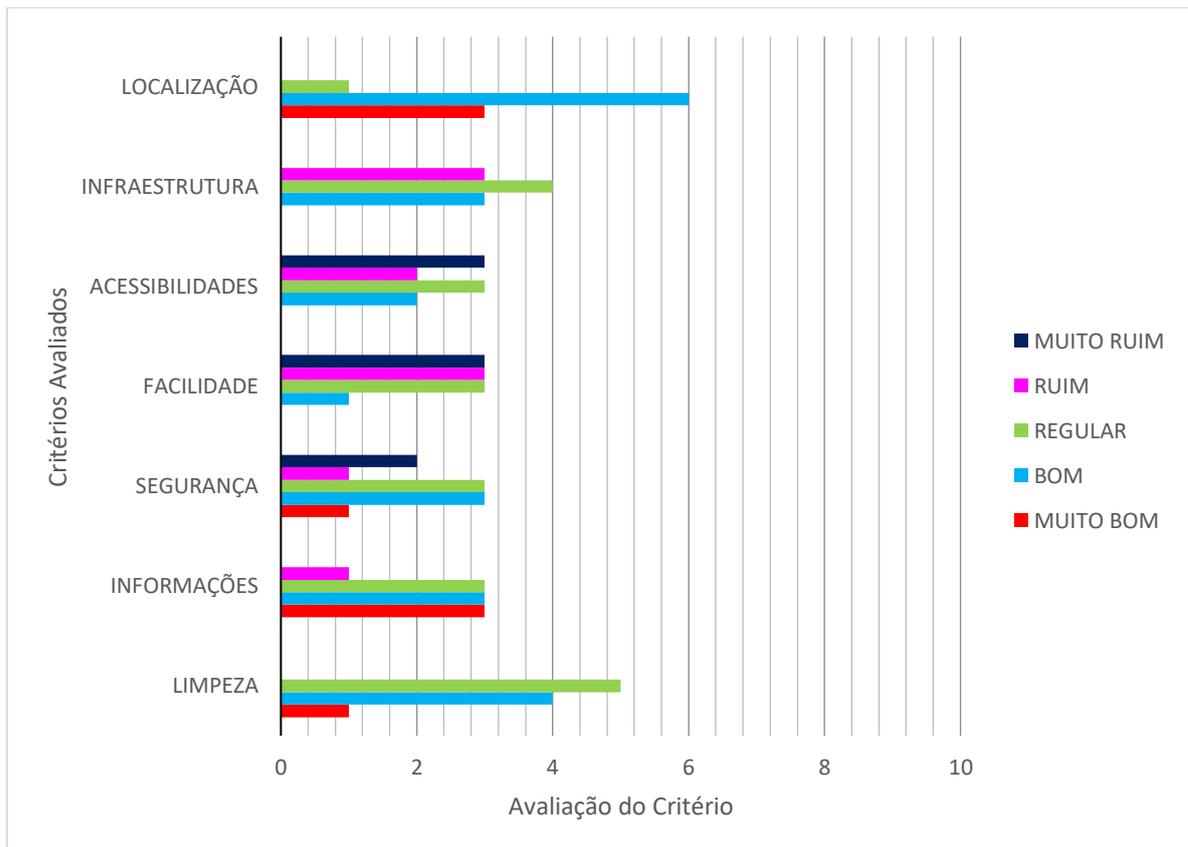
Fonte: Autor, 2021.

Segundo os comandantes de embarcações, a falta de espaço para a realização de manobra para sair ou para atracar é o principal ponto negativo. Por isso, classificaram a infraestrutura como muito ruim. Portanto, para esse grupo, o espaço do porto DER ainda não é adequado e suficiente.

4.4.1.2 Percepções carregadores de bagagens

No dia 14 de agosto de 2021, foram entrevistadas dez pessoas que trabalham no porto, nesse caso, os carregadores de bagagens, que são autorizados pela gestão a exercerem suas funções ali. Na avaliação dos aspectos já mencionados na categoria anterior, 60% dos carregadores consideraram a localização como boa, e no item limpeza, 50% consideraram como regular, como mostra a figura 14:

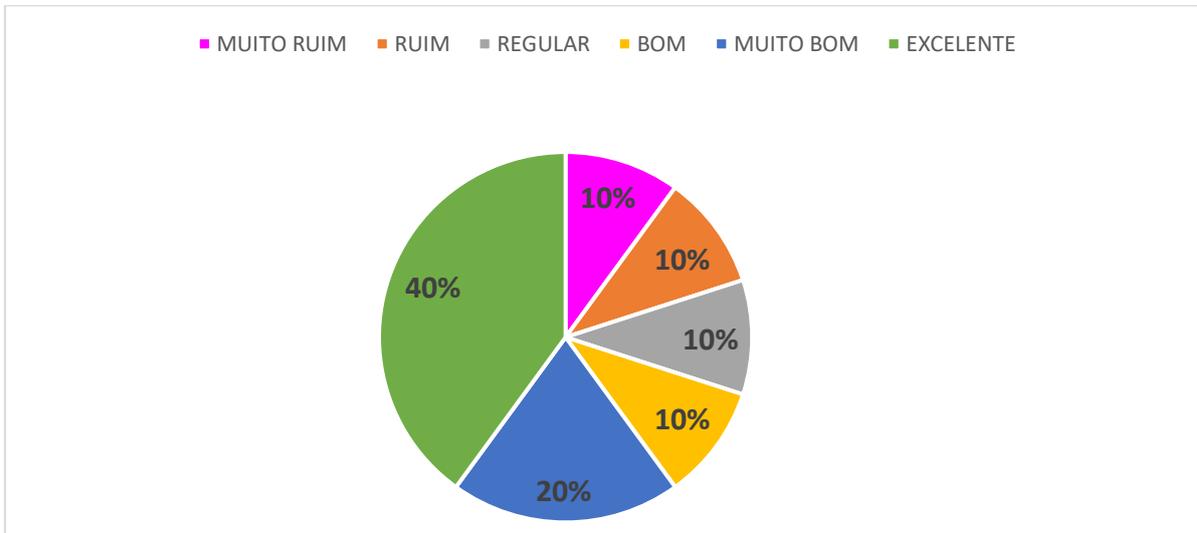
Figura 14 Percepção de avaliação dos carregadores de bagagens sobre a funcionalidade do porto da Prainha em Santarém-Pará.



Fonte: Autor, 2021.

Em relação à avaliação do porto como todo, 40% dos carregadores classificaram excelente, como apresenta a figura 15:

Figura 15: Percepção geral dos carregadores de bagagens sobre como classificam o porto da Prainha em Santarém-Pará.



Fonte: Autor, 2021.

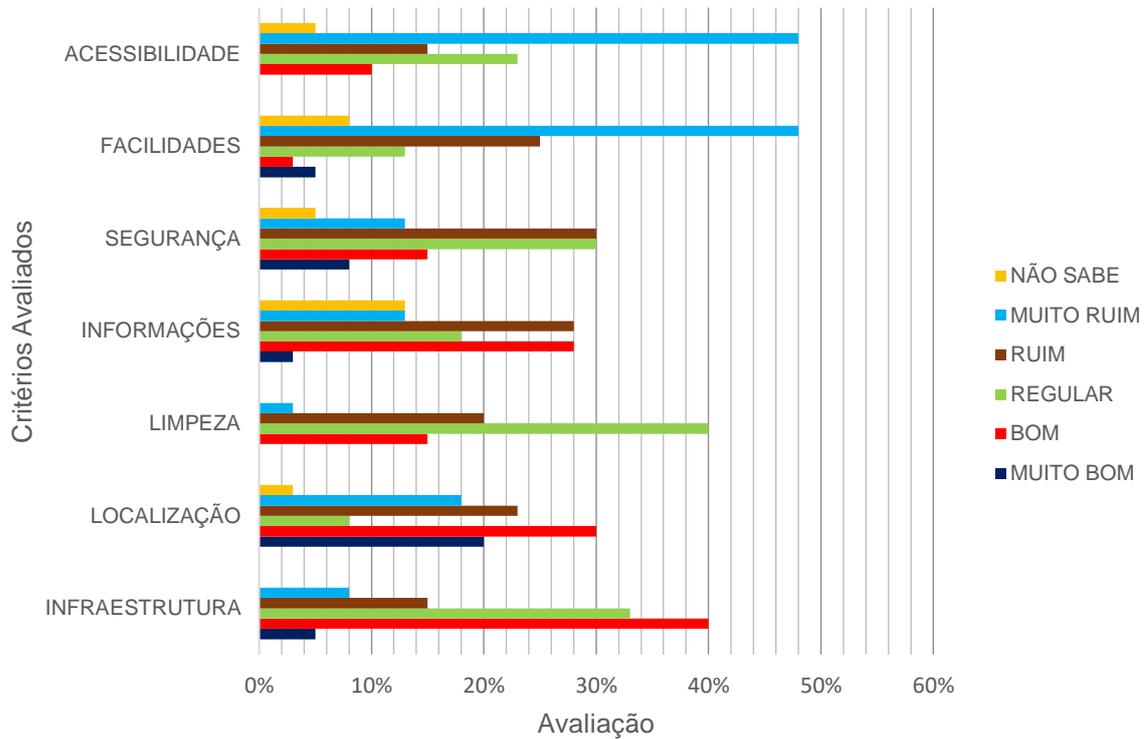
Apesar de ser considerada como boa, a questão de estar relativamente longe de comércios, de agências bancárias, restaurantes foi muito citada por esses profissionais. Outro ponto destacado nessa pesquisa é sobre presença de lama em dias chuvosos e de muita poeira em dias de muito calor.

4.4.1.3 Percepções dos passageiros

Nos dias 14 e 16 de agosto de 2021, quarenta passageiros que iam viajar nesses dias foram entrevistadas e puderam também apresentar suas percepções referentes ao porto da Prainha, assim como os comandantes e os trabalhadores.

Dentre os itens considerados nessa pesquisa, o da acessibilidade de pessoas com mobilidade limitada e das facilidades foram considerados muito ruins na visão de 48% passageiros como mostra o gráfico a seguir.

Figura 16: Percepção de avaliação dos viajantes sobre a funcionalidade do porto da Prainha em Santarém-Pará.

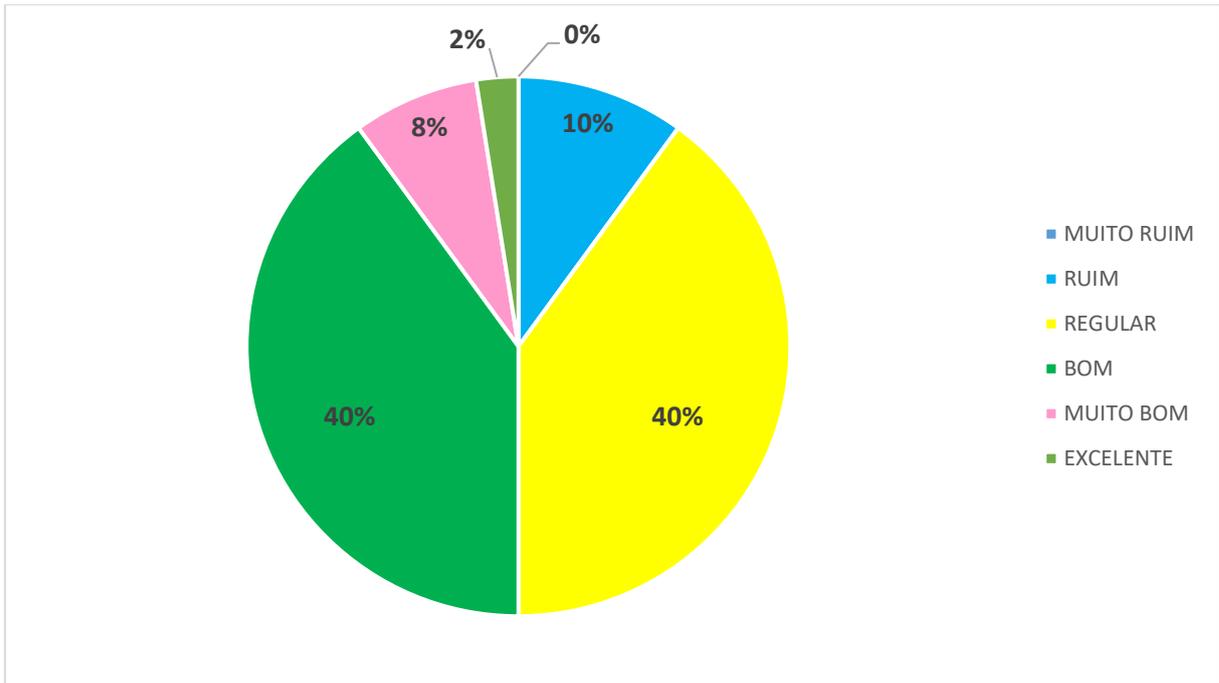


Fonte: autor, 2021.

Ainda de acordo com o gráfico apresentado, a percepção dos passageiros sobre a infraestrutura foi classificada como boa por 40% dos passageiros. Portanto, apesar de o porto ter boas dependências, ainda, permanece distante das atividades comerciais na percepção dos viajantes e ainda não dispõe de um acesso das pessoas com deficiências mais adequado.

Em relação a percepção da avaliação geral dos viajantes, para 48% dos entrevistados consideraram o Porto da Prainha como bom. E, 48% também do total dos viajantes classificaram esse embarcadouro como regular, conforme o gráfico seguinte:

Figura 17: Percepção de classificação geral do porto de acordo com os viajantes



Fonte: Autor, 2021.

De modo geral, a percepção dos viajantes traz a tona que ainda faltam espaços adequados para as embarcações e o distanciamento de estabelecimentos comerciais ou de serviços, são os pontos negativos que mais tiveram destaque nessa pesquisa. e os itens localização e limpeza foram os itens que tiveram boas avaliações no modo geral.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Baseado nos conceitos apresentados sobre os portos foi observado que essas estruturas são responsáveis por provocar um dinamismo ao seu redor, seja por troca de mercadorias, seja por permitir interação de diferentes culturas, uma vez que esses lugares permitem o contato de diferentes grupos sociais.

O sistema portuário brasileiro vem acompanhando desde 1808 o cenário político, econômico e social do país, e demonstrou, ao longo do tempo, a sua importância como instrumento indutor de desenvolvimento local, e recebeu inúmeras regulamentações para incrementar mais suas atividades.

No caso de Santarém, o Plano Diretor é o dispositivo jurídico de gestão que garante lugar em suas diretrizes o sistema portuário local. Atualmente, esse sistema está em fase de adaptações em razão das obras que estão ocorrendo na frente da cidade, o que demonstra que está recebendo atenção por parte do poder público no que diz respeito ao ordenamento da orla fluvial desse município.

O Porto da Prainha, conhecido também como Porto do DER, por exemplo, faz parte do ordenamento portuário que está ocorrendo em Santarém, uma vez que o início das suas operações também teve como influencia o Projeto Orla.

O Porto do DER diante do que foi observado pelos usuários (passageiros, operadores de embarcações e viajantes) ainda não possui de espaço para as embarcações e se encontra ainda isolado na questão de comércio e serviços.

É válido ressaltar que as percepções das pessoas entrevistadas que representaram as categorias selecionadas pela pesquisa como público usuário do porto da Prainha foram baseadas pelo que elas vivenciam.

Foi observado que, geralmente, os comandantes, assim como sua tripulação, passam o tempo todo dentro das embarcações, mesmo não estando em viagem, pois, ou estão atuando nas cargas e descargas de bens ou estão em descanso. Fatores esses que dificultaram a coleta de dados dessa categoria além de certa resistência por parte de alguns deles. Nas percepções desses operadores de embarcações foi notável que a infraestrutura para eles é mais voltada em onde e como atracar, senão, não atribuiriam como muito ruim o item infraestrutura do Porto DER.

Da mesma forma os profissionais como os carregadores em que nos seus cotidianos circulam pelo pátio de manobra e pelas outras dependências do Porto DER. Por isso pode

se concluir que em comparação com os comandantes e passageiros, que essa categoria tem mais noção de como o porto realmente funciona, já que passam muito tempo ali trabalhando, enquanto que os passageiros, por fim, apenas buscam usufruir por um curto espaço de tempo das comodidades que esse porto pode ter.

Como o porto da Prainha é relativamente novo, pois, foi inaugurado em 2017, é notável que vai apresentar melhores condições de embarque e desembarque de cargas e passageiros se comparado ao extinto porto da Praça Tiradentes, que em mais de vinte anos funcionou mediante condições precárias. No entanto, diante das percepções dos usuários, esse porto precisa passar por ajustes, senão, pode se tornar mais um porto, mesmo sendo de jurisdição municipal, com aspecto de improvisado. Portanto, a funcionalidade adequada do porto dependerá da capacidade de gestão do município desse logradouro, caso contrário ele será mais um porto com os mesmos problemas dos demais.

Em relação a melhorias, a gestão atual informou que haverá intervenções em breve, sobretudo, no que diz respeito ao espaço de atracação das embarcações que por ali circulam. O que pode implicar na produção de mais trabalhos acadêmicos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, B. Z.S. de. **Principais Características e Problemas dos Portos do Brasil**. Governo do Rio de Janeiro Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia Centro Universitário Estadual da Zona Oeste. Rio de Janeiro. 2011.

BANDEIRA, L. M. **Bases de informação para um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) para o Porto de Pelotas/RS**. 2014. 127f. Dissertação (Mestrado) - Pós-Graduação em Gerenciamento Costeiro, Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2014.

ANG, H G; MONZONI, M. **Grandes Obras na Amazônia Aprendizados e Diretrizes**. GVCES/IFC, 2017.

BARROS, C. F. S. **Procedimento para Classificação de Portos Organizados Brasileiros**. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T. DM – 006 A/2013, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, DF xv; 126 p. 2013.

BOHRER, C; OBREGÓN, Q. **A Precariedade Da Infraestrutura Portuária Pública Brasileira sob o Prisma da Lei 12.815/2013 e seus Reflexos na Economia Nacional**. 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. Lei nº 12.815/13, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas. Presidência da República Casa Civil, Brasília, DF.

CARON, B. Ângela de Fátima. **A Política Pública e os Portos Brasileiros. Caso de Estudo: Terminais Privados de Contêineres do Porto de Santos/ Ângela de Fátima Caron Bósio**. Curitiba: UTFPR, 2013. 267.; il.; 30 cm.

COSTA, Tatiane de Cássia da. **A relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA)** / Tatiane de Cássia da Costa; Orientador, Sant-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. – 2012.163 f.: il.; 29 cm.

DIAS, Reinaldo. Aguiar, Marina R. de. **Fundamentos do turismo: conceitos, normas e definições**. Campinas: Alinea, 2002.

FAYOL, Henri. **Administração Industrial e Geral**. Administration Industriellen et Générale. Tradução de Irene de Bjano e Mário de Sousa. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 1960.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Aurélio. 6ª ed. rev. atual. Curitiba: Editora Positivo, 2008.

Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA) **Estatísticas Municipais Paraenses: Santarém.** / Diretoria de Estatística e de Tecnologia e Gestão da Informação. – Belém, 2016. 67f.:il. Semestral, n. 1, jul. / dez.

G1 SANTARÉM. **Após nove anos porto para embarque e desembarque é inaugurado em Santarém.** Santarém, 23 de junho de 2017. Disponível em:<<https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/apos-nove-anos-porto-para-embarque-e-desembarque-e-inaugurado-em-santarem.ghtml>>. Acessado em julho de 2021.

G1 SANTARÉM. **Com mais de 98% das obras concluídas, projeto orla inclui rampa para facilitar mobilidade.** Santarém, 03 de agosto de 2021. Disponível em:<<https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2021/08/03/com-mais-de-98percent-das-obras-concluidas-projeto-orla-inclui-rampa-para-facilitar-mobilidade.ghtml>>. Acessado em agosto de 2021.

G1 SANTARÉM. **Diretoria aquaviária do DNIT determina interdição do porto do DER em Santarém no Pará.** Santarém, 28 de agosto de 2020. Disponível em: [https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2020/08/28/diretoria-aquaviaria-do-dnit-determina-interdicao-do-porto-do-der-em-santarem-no Pará](https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2020/08/28/diretoria-aquaviaria-do-dnit-determina-interdicao-do-porto-do-der-em-santarem-no-par%C3%A1)>. Acessado Em Agosto De 2021.

G1 SANTARÉM. **Passageiros reclamam da situação precária no porto da Praça Tiradentes.** Santarém, 23 de dezembro de 2016; Disponível em:<<http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2016/12/passageiros-re>>. Acessado em julho de 2021.

G1 SANTARÉM. **Porto da Tiradentes para de funcionar nesta sexta-feira e embarcações devem atracar em área na Prainha.** Santarém, 05 de julho de 2019. Disponível em:<<https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2019/07/05/porto-da-tiradentes-para-de-funcionar-nesta-sexta-feira-e-embarcacoes-devem-atracar-em-area-na-prainha.ghtml>>. Acessado em junho de 2021.

G1 SANTARÉM. **Porto do DER já opera com todas as embarcações do antigo Porto da Tiradentes.** Santarém, 19 de julho de 2019. Disponível em:<<https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2019/07/19/porto-do-der-ja-opera-com-todas-as-embarcacoes-do-antigo-porto-da-tiradentes.ghtml>>. Acessado em julho de 2021.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social** / Antonio Carlos Gil. - 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.

GOLDENBERG, David Joshua Krepel. **Regulação do Setor Portuário no Brasil**/D.J.K. Goldenberg. São Paulo, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em:<<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/santarem.html>>. Acessado em janeiro de 2021.

LEÃO. R.F.C; OLIVEIRA. J.M.G.C. O Plano Diretor e e Cidade De Fato: O Caso de Santarém-Pa. Revista Geográfica De América Central. Número Especial Egal, 2011-Costa Rica li Semestre.2011. p. 1-15.

Mercado de Serviços Portuários Departamento de Estudos Econômicos – Cade. SEPN 515 Conjunto D, Lote 4, Ed. Carlos Taurisano Cep: 70770-504 – Brasília/DF www.cade.gov.br

MEDEIROS, J.T. da Silva. O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia/Juliana Terezinha da Silva Medeiros; orientador, Walmir de Albuquerque Barbosa – 2011. 98f; 30 cm

OLIVEIRA. J. M. I. C de. Expansão urbana e periferização de Santarém-PA, Brasil: questões para o planejamento urbano. X Coloquio Internacional de Geocrítica DIEZ AÑOS DE CAMBIOS EN EL MUNDO, EN LA GEOGRAFÍA Y EN LAS CIENCIAS SOCIALES, 1999-2008. Barcelona, 26 – 30. 2008.

PAPUDO, E. M. Ordenamento do território: conceitos, princípios e objetivos. Instituto de Geografia e Ordenamento do Território. Universidade de Lisboa, 2007.

PENA, H.W.A; PESSOA, R. L. A funcionalidade dos portos informais no contexto urbano de cidades da Amazônia. Revista Caribeña de Ciencias Sociales. 2017. Disponível em:

<<http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/03/portos.html>>. Acessado em novembro de 2020

PEREIRA, José Carlos M. Importância e significado das cidades médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA). 2004. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/UFPa, Belém.

POLETTO, R. E. Ordenamento Territorial no Brasil e a Aproximação do Desenvolvimento Local: Uma Aproximação Geográfica. Ágora, Santa Cruz do Sul, v.14, n.1, p.49 a 72, jan/jun.2008.

RANNY, T. Plano Diretor nas Cidades Portuárias: A Ausência de Participação Popular nas Políticas Públicas de Desenvolvimento Portuário. Constituição, Economia e Desenvolvimento: Revista da Academia Brasileira de Direito Constitucional. Curitiba, 2013, vol. 5, n. 8, jan.-jun. p. 106-118.

RODRIGUES, E.W. Porto de São Sebastião e o Desenvolvimento Local: Influência das Atividades Portuárias/ Edson Wagner Rodrigues. - 2015. 79f.:Il.

SANTARÉM. Lei nº 18.051, de 29 de dezembro de 2006. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Santarém. Diário Oficial do Município de Santarém. Santarém, PA, 29 dez.2006. https://sapl.santarem.pa.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2006/43/43_texto_integral.pdf. Acessado em agosto de 2021

SANTOS, S. VALENTE, A.M.; PASSAGLIA, E.; CRUZ, J.A.; SOARES DE MELLO, J.C.C.B.; CARVALHO, N.A.; Mayerle, S. (2008) **Qualidade e Produtividade no Transporte Aquaviário de Cargas. Qualidade e Produtividade nos Transportes.** 1 ed. São Paulo: Cengage Learning, v. 1, p. 115-134.

SEVERINO, Joaquim Antônio. **Metodologia do Trabalho Científico** (2007) – 23. ed. ver. e atual. – São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA. D P e. **Proposta de Modelo de Planejamento para o Setor Portuário Nacional face à Lei 12.815/13.** Florianópolis. 2013.

SILVA. J.D.S. da. **O Turismo No Município De Santarém (Pa): Gestão, Potencialidades E Desafios. Santarém/Pa.** Santarém. 2018

SOUSA JUNIOR, J. N. C. (2010). **Avaliação da eficiência dos portos utilizando análise envoltória de dados: estudo de caso dos portos da região nordeste do Brasil.** Fortaleza, 2010. Dissertação de Mestrado. Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, 89 fls.

SOUZA, Heverson Inamar Araújo de. **Logística Portuária: Análise “S.W.O.T.” Dos Portos Do Mucuripe E Pecém / Heverson Inamar Araújo De Souza.** – 2017. 84 F.: Il. Color.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: Planejamento e métodos.** 4. ed. – Porto Alegre: Bookman, 2010.

APÊNDICE



Universidade Federal do Oeste do Pará
 Instituto de Ciências da Sociedade
 Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional

PESQUISA SOBRE A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO (VIAJANTE) DO PORTO DA PRAINHA – EM SANTARÉM, PARÁ.

Nº do questionário: _____ Local de aplicação: _____ Data:
 ____/____/____

1. Onde você reside atualmente?

() Brasil- Qual cidade: _____ Estado:

() Outro país- Qual País: _____

Cidade: _____

2. Qual a sua idade? _____ Sexo: () Feminino () Masculino ()

Outro

3. Qual a sua faixa de renda?

() Até R\$1.000,00

() De R\$1.000,00 a R\$2.000,00

() De R\$2.000,00 a R\$4.000,00

() De R\$4.000,00 a R\$6.000,00

() Superior a R\$6.000,00.

4. Está viajando: () sozinho () acompanhado com colegas () com a família

Outros: _____

5. Nos últimos 02 anos, quantas viagens você fez por meio fluvial?

() Nenhuma () 01 () 02 () 03 () 04 ou mais.

6. Por qual motivo está utilizando o meio de transporte fluvial?

() passagem mais barata () único meio de transporte disponível () preferência por meio fluvial

7. Como você avalia os itens listados abaixo de acordo com a escala a seguir:

1. Muito bom 2. Bom 3. Regular 4. Ruim 5. Muito Ruim 6. Não sabe responder

7. Não respondeu

() Infraestrutura () Localização () Limpeza () Informações ao viajante ()

Segurança () Facilidades *farmácias/comércios/hotéis/restaurantes ()

Acessibilidade as pessoas com deficiência

8. Em sua opinião, quais os principais pontos negativos do porto?

9. Em sua opinião, quais os principais pontos positivos do porto?

10. Você tem a intenção de utilizar o porto novamente? () Sim () Não () Não sabe.

11. Você recomendaria o porto a um amigo ou parente? () Sim () Não () Não sabe.

12. Em uma escala de 0 a 5, qual nota você dá ao porto do DER?

- () 0 – MUITO RUIM
- () 1 – RUIM
- () 2 – REGULAR
- () 3 – BOM
- () 4 – MUITO BOM
- () 5 – EXCELENTE

Muito obrigado por sua colaboração!



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO
OESTE DO PARÁ
SISTEMA INTEGRADO DE
BIBLIOTECAS
BIBLIOTECA
CENTRAL RUY BARATA
TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE TRABALHOS
ACADÊMICOS**

1. Identificação do autor

Nome completo: KEULLER SANTOS DE SOUZA

CPF: 004.188.322-50 RG: 6280513 Telefone: (93) 992476446

E-mail: keuller.kerut@gmail.com

Titulação recebida: Graduação

Seu e-mail pode ser disponibilizado na página de rosto?

Sim Não

2. Identificação da obra

Monografia TCC Dissertação Tese Artigo científico Outros: _____

Título da obra: PORTO DA PRAINHA (SANTARÉM-PA): PERCEPÇÕES DOS
USUÁRIOS

Programa/Curso De Pós-Graduação: Instituto De Ciências Da Sociedade. Programa De Ciências Econômicas E Desenvolvimento Regional. Gestão Pública E Desenvolvimento Regional.

Data da conclusão: 31 de agosto de 2021.

Orientador: Dra. Antônia do Socorro Pena da Gama

E-mail: socorropgama@gmail.com

Co-orientador:

Examinadores: Dr. Sandro Augusto Viegas Leão

Msc. Antônio José Mota Bentes

3. Termo de autorização

Autorizo a Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) a incluir o documento de minha autoria, acima identificado, em acesso aberto, no Portal da instituição, na Biblioteca Ruy Barata, no Repositório Institucional da Ufopa, bem como em outros sistemas de disseminação da informação e do conhecimento, permitindo a utilização, direta ou indireta, e a sua reprodução integral ou parcial, desde que citado o autor original, nos termos do artigo 29 da Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998. Essa autorização é uma licença não exclusiva, concedida à Ufopa a título gratuito, por prazo indeterminado, válida para a obra em seu formato original.

Declaro possuir a titularidade dos direitos autorais sobre a obra e assumo total responsabilidade civil e penal quanto ao conteúdo, citações, referências e outros elementos

que fazem parte da obra. Estou ciente de que todos os que de alguma forma colaboram com a elaboração das partes ou da obra como um todo tiveram seus nomes devidamente citados e/ou referenciados, e que não há nenhum impedimento, restrição ou limitação para a plena validade, vigência e eficácia da autorização concedida.

Santarém, 20 de setembro de 2021.

Keuller Santos de Souza

Assinatura do autor

4. Tramitação

Secretaria / Coordenação de curso

Recebido em ____/____/____.

Responsável: _____

Siape/Carimbo