

CAPÍTULO 3 – JUSTIFICATIVAS DO EMPREENDIMENTO

Na página 28, 2º parágrafo, onde se lê:

Para composição deste item, foram realizados levantamentos de reconhecimento, identificação das áreas de influência, coleta e análise dos dados, levantamentos iniciais de campo e estruturação do banco de dados. Ainda, foram realizados registros fotográficos mostrando pontos críticos das estruturas atuais e defasadas do PORTO MANAUS MODERNA. Além disso, os estudos contemplaram os aspectos que merecem melhorias técnicas, conforme a visão dos atuais usuários dos serviços ofertados e dos comerciantes frequentadores e visitantes do porto, incluindo a requalificação da Feira da Banana.

Leia-se:

Para composição deste item, foram realizados levantamentos de reconhecimento de campo, identificação das áreas de influência, coleta e análise dos dados, levantamentos iniciais de campo e estruturação do banco de dados. Ainda, foram realizados registros fotográficos mostrando pontos críticos das estruturas atuais e defasadas do porto. Além disso, os estudos contemplaram aspectos que merecem melhorias técnicas, conforme a visão dos usuários dos serviços, dos comerciantes e visitantes do porto.

Na página 29, 6º parágrafo, onde se lê:

A movimentação dos barcos é intensa nas três balsas flutuantes que dão suporte operacional no atual PORTO MANAUS MODERNA. A diversidade das embarcações é outro aspecto que se destaca, resultado da variedade das embarcações atracadas e ou acostadas, a espera do embarque de passageiros e ou mercadorias de diferentes tipos. As **FIGURAS 3.1-1 a 3.1-5** apresentam a situação atual da movimentação de cargas e passageiros do tipo de embarcações predominantes na área.

Leia-se:

De acordo com Santana (2006), a Capitania dos Portos afirma que na Amazônia Ocidental existem 45 mil embarcações; desse total, 35 mil só no Amazonas, porém apenas 20 mil estão registradas no órgão. Desse número cerca de 8 mil embarcações utilizam este porto por mês, para serviços de embarque e desembarque de passageiros, bagagens e cargas. A maioria dos barcos, além de utilizar os rios para transporte, gera resíduos que são lançados diretamente na água.

No período da cheia, quando o nível das águas está mais acentuado, ocorre aglomeração de embarcações em condições precárias, isso se deve à ausência de atracadouros adequados para aportarem nessa época do ano. Chama-se atenção para a segurança, pois por ficarem muito próximas umas das outras, podem ocorrer acidentes, principalmente pela formação de constantes banzeiros que fazem com que o emaranhado de embarcações se choque. Ainda, o porto dá suporte ao abastecimento de produtos das Feiras da Manaus Moderna e da Banana, além do Mercado Adolpho Lisboa, gerando grande fluxo de embarque e desembarque de mercadorias e transporte de passageiros, de forma desorganizada e sem qualquer controle público.

Atualmente, três grandes balsas servem de atracadouros para os barcos de viagens receberem e desembarcarem seus passageiros e cargas. Elas são unidas à terra firme por pontes de madeira e escadas de concreto, muitas deterioradas pela presença constante da água do rio Negro. Os guichês são guarda-sóis, a lanchonete é um trailer improvisado e o anúncio das partidas é feito com o apito dos barcos. As últimas chamadas são no grito.

Cada balsa representa o lugar certo de cada barco aportar, elas são a referência para a população encontrar o barco procurado. São elas também, que determinam a localidade de origem e destino dos barcos. As balsas, denominadas de “Balsa Amarela”, “Balsa do Boizão” e “Balsa do Produtor” são de propriedade privada, e, portanto cobram taxa pré-estabelecida de todos os atores que desempenham alguma atividade comercial que necessite do acesso as mesmas. Dos donos de embarcações é cobrada uma taxa que varia de acordo com o porte do barco e a periodicidade com que ele se utiliza da balsa.

Dos pequenos comerciantes estabelecidos nas balsas com seus lanches é cobrada uma determinada taxa semanal. Dos carregadores de bagagens, para poder buscar seus clientes nos barcos é cobrada uma taxa diária. Ressalte-se que a enorme quantidade de barcos, comerciantes e carregadores que pagam por esse serviço representam um lucro vultoso, que segundo os administradores das balsas é revertido para a manutenção das mesmas. Contudo, é visível o precário estado de conservação destas, que se encontram enferrujadas, com fios da rede de energia passíveis de perigo para a população por estarem muitas vezes em contato com a água ou dispostos pela praia, além da precária condição das pontes de madeira que interligam as balsas à praia, sem corrimão.

Os preços das passagens no PORTO MANAUS MODERNA são entre 20% e 50% mais

baratos do que no embarcadouro oficial (Estação Hidroviária), algo decisivo para quem vive às margens dos rios amazônicos. Isso porque, segundo dezenas de vendedores de passagens que circulam na calçada estreita da orla, a negociação é feita direto com o dono do barco, sem os impostos cobrados na Estação Hidroviária. Ainda, há "facilidades": o embarque é feito com mais agilidade, livre de inspeções, cobrança de taxas ou limites de carga.

As embarcações que não aportam nas balsas se colocam na extensão da praia, na vazante. São principalmente pequenas embarcações como, vendedores de gelo, vendedores de combustível, "voadeiras" de pequeno porte que fazem fretes, pequenas viagens e passeios para portos e locais próximos, os principais clientes dessa última são turistas. Elas ficam ancoradas na praia a espera de clientes. As **FIGURAS 3.1-1 a 3.1-7** apresentam algumas situações descritas anteriormente, salientando a ausência de ordenamento das atividades portuárias, a precariedade das estruturas e situações de risco aos usuários e carregadores.

FIGURA 3.1-1
VISTA GERAL DA ÁREA PORTUÁRIA DO PORTO MANAUS MODERNA



FIGURA 3.1-2
EMBARCAÇÕES ACOSTADAS EM FLUTUANTES DO PORTO MANAUS MODERNA



FIGURA 3.1-3
EMBARCAÇÕES ACOSTADAS EM FLUTUANTES DO PORTO MANAUS MODERNA



FIGURA 3.1-4
EMBARCAÇÕES ACOSTADAS EM FLUTUANTES DO PORTO MANAUS MODERNA



FIGURA 3.1-5
PEQUENAS EMBARCAÇÕES (LANCHAS) PARA PASSAGEIROS DO PORTO DA MANAUS MODERNA

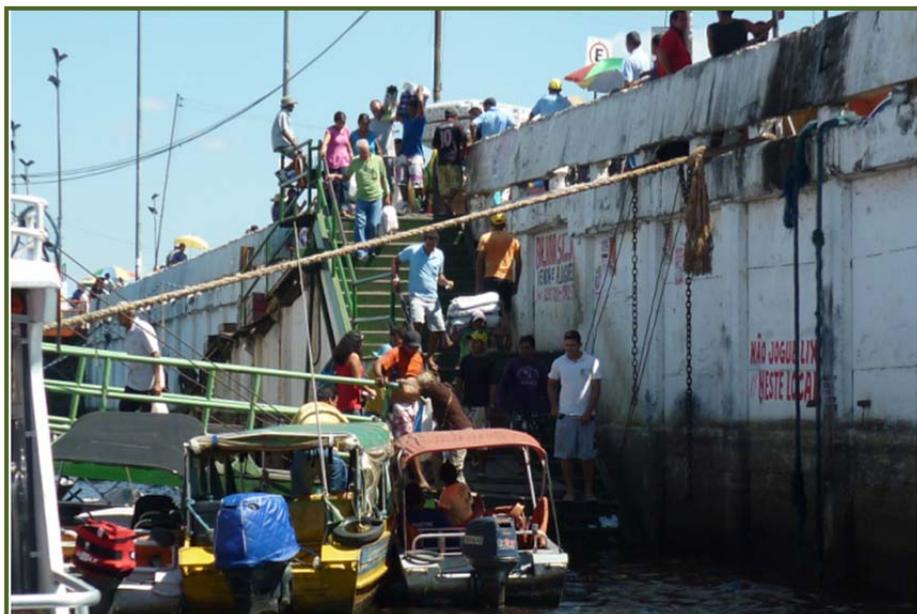
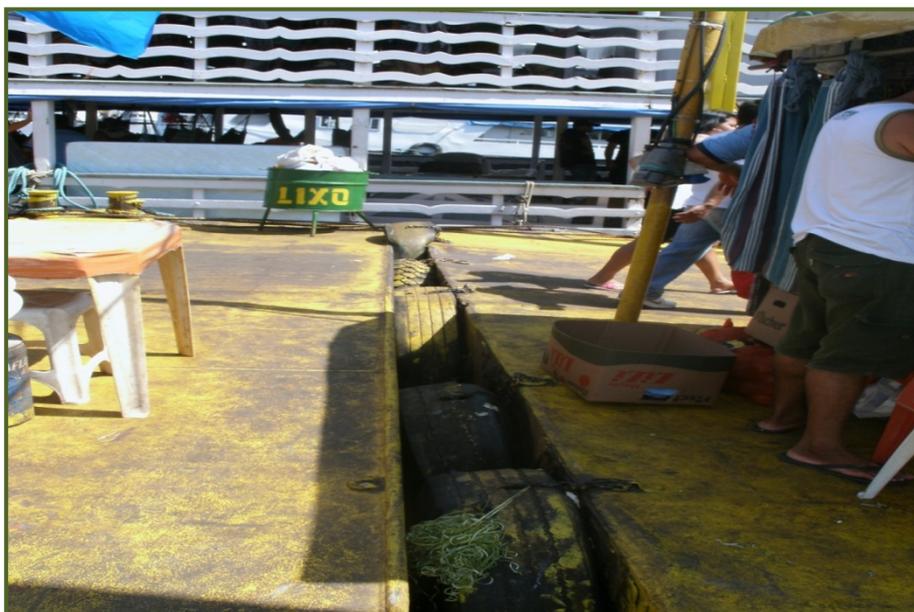


FIGURA 3.1-6
SITUAÇÃO PRECÁRIA DAS BALSAS-FLUTUANTES PARA PASSAGEIROS E
CARREGADORES



FIGURA 3.1-7
SITUAÇÃO DE RISCO PARA CARREGADORES, PASSAGEIROS E COMERCIANTES
QUE TRANSITAM PELAS BALSAS-FLUTUANTES



Na página 34, para o Item 3.2, complementa-se:

Ressalta-se que no projeto de requalificação do PORTO MANAUS MODERNA haverá o reordenamento do trânsito, demarcação de faixas de tráfego de veículos e de estacionamento público. Além disso, haverá delimitação do tipo de veículo que poderá trafegar, parar e estacionar na área, tanto pesados quanto leves, além de faixas de pedestres com travessia programada em pontos da avenida Lourenço da Silva Braga.

Ainda, o novo visual do PORTO MANAUS MODERNA vai contemplar a revitalização do pavimento, iluminação a vapor metálico e novas construções para bilheterias.

Na página 35, para o Item 3.3, considerar substituição integral:**3.3 Justificativas Socioambientais**

O PORTO MANAUS MODERNA está localizado na Zona Sul de Manaus, em local estratégico no centro da cidade, entre os igarapés dos Educandos e São Raimundo. Este aspecto geográfico é um importante ponto estratégico para a circulação, acesso e comunicação entre aquele espaço e os referidos igarapés. Ele está próximo aos mais importantes entrepostos da capital amazonense, como as Feiras da Manaus Moderna e da Banana, o secular Mercado Municipal Adolpho Lisboa, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Também está próximo a outro ancoradouro da cidade, o antigo Roadway, construído no início do século XX para dar vazão à riqueza da borracha. Tanto a localidade onde está situado como o porto, receberam esta denominação na década de 80, durante um projeto de urbanização que transformou a área em zona portuária e de comércio. O projeto objetivava o melhoramento da fluidez do tráfego de automóveis e cargas na área portuária de Manaus.

O chamado PORTO MANAUS MODERNA se resume a um muro de concreto e os ancoradouros são feitos por balsas de propriedade particular. Atualmente verifica-se que a pretendida modernização não se concretizou, pois a realidade do PORTO MANAUS MODERNA confronta-se diretamente com as novas instalações do antigo Porto de Manaus, renomeado de Estação Hidroviária de Manaus, local oficial de embarque para destinos nacionais e internacionais.

O PORTO MANAUS MODERNA é um local de intenso fluxo comercial e cultural, tendo extrema relevância para a cidade de Manaus. No local existe um complexo sistema de abastecimento de feiras e mercados, o que impulsiona o frenético movimento de consumo dos mais variados gêneros.

De acordo com Santana (2006), no final da década de 1980 e início da década de 1990, período das primeiras intervenções na infraestrutura na orla, para a pavimentação da atual Avenida Lourenço Braga, a ideia era de facilitação do tráfego e atracamento dos barcos no

espaço do porto. Na verdade, desde os primeiros anos de planejamento e implantação infraestruturais na orla do PORTO MANAUS MODERNA pelo poder público, teve-se como objetivo maior, a construção de uma via de ligação estratégica entre a Estação Hidroviária de Manaus (antigo Rodway) ao Polo Industrial de Manaus (GOMES, 2011).

Assim, a modernização do porto foi realizada no mesmo momento em que estava em marcha uma política governamental que previa a reestruturação e a modernização dos portos do país. Esta conexão rápida possibilitaria a redução de custos através do eficiente escoamento de cargas pesadas e insumos via Avenida Lourenço Braga. Contudo, hoje o que se vê no entorno do PORTO MANAUS MODERNA são filas de carros estacionados estrangulando o cruzamento das ruas estreitas.

Sobre este aspecto é importante ressaltar que as políticas de intervenção e modernização da Estação Hidroviária foram uma exigência de adaptação do capital, enquanto o PORTO MANAUS MODERNA continuou relegado a segundo plano, evidenciando uma segregação espacial que demarca um porto “popular”.

A orla do PORTO MANAUS MODERNA é um território de inúmeras relações sociais. No mais movimentado porto de Manaus verifica-se uma intensa e caótica movimentação de cargas, passageiros e mercadorias, em um ambiente poluído e com alto risco de acidentes dentro e fora dos barcos. Tal falta de ordenamento nestas atividades se reflete nos valores cobrados para embarque de produtos e pessoas, também sem nenhuma lógica.

A dinâmica desse espaço é determinada pelas condições naturais, impostas pelo ecossistema de cheia e vazante dos rios da Amazônia, sobretudo do rio Negro. No período da vazante toda a extensão dessa praia é tomada por barcos dos mais diversos portes. Os maiores, de grande porte, de recreio, responsáveis pelas viagens que transportam diária e semanalmente pessoas e cargas para as mais diversas localidades da região, aportam nas balsas que servem de atracadouro para essas embarcações. A praia fica quase que totalmente tomada por caminhões que fazem a descarga de mercadorias para os barcos, caminhões de frete, pequenos carros de frete, carros particulares, já que nesta época de vazante é possível descer com o automóvel até a praia. O fluxo é intenso, mesmo com as precárias condições de tráfego na praia, principalmente quando chove.

Diante do exposto, pode-se considerar que o PORTO MANAUS MODERNA é um território estratégico tanto pela sua localização geográfica, quanto pelo dinamismo das atividades econômicas apoiadas na circulação de produtos regionais e no comércio associado. Perde, no entanto em eficiência, pela precariedade das instalações portuárias que deixam à mostra toda degradação socioambiental e descaso público, evidências da falta de governança local.

Tal contexto indica a importância do projeto de requalificação do PORTO MANAUS MODERNA diante das funções estratégicas que exerce e, por outro lado, provoca a adoção de políticas públicas voltadas à modernização da infraestrutura portuária e ao

reordenamento socioambiental, justificando assim a implantação de uma instalação portuária pública.

Para a consolidação das justificativas socioambientais, foi analisada a área de influência direta do projeto, sendo verificada a situação atual caótica do Porto, principalmente quanto aos aspectos de saneamento básico, tratamento e destinação de esgotos domésticos e gestão de resíduos sólidos.

De acordo com o projeto (obra portuária), prevê-se a implantação de terminal de passageiros, pátio de cargas, lanchonetes, edifício de fiscalização e “gates”. Estas estruturas são geradoras de efluentes sanitários, que serão coletados pela rede pública de esgoto, diferentemente do que ocorre atualmente no PORTO MANAUS MODERNA.

Atenção especial também será dada aos resíduos sólidos, atualmente um problema urbano em grande parte da orla ribeirinha da cidade. Para tanto cabem ações de coleta e destinação adequada, dentro do gerenciamento de resíduos sólidos preconizado pelo município de Manaus, com destaque para o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (PROSAMIM), sobretudo no que diz respeito às microbacias dos igarapés dos Educandos e São Raimundo, área de influência do projeto.

Com a requalificação do porto estes impactos poderão ser minimizados, a partir da adequação da estrutura portuária, mediante a colocação de equipamentos e estruturas públicas e coletores de lixo. Essas medidas devem vir acompanhadas de uma fiscalização e monitoramento ambiental por parte dos agentes públicos e da própria organização administrativa do porto, que poderá difundir ações de educação ambiental junto aos usuários e fornecedores. Para instruir este estudo de análise da situação atual no porto, este foi visitado e feitas entrevistas com a população, cujas opiniões manifestadas sobre os aspectos que necessitam ser melhorados formaram um painel elucidativo para orientar o estudo no que diz respeito às prioridades que devem ser eleitas, por ordem de importância.

Os impactos socioambientais decorrentes da fase de implantação das obras vão desde a geração de resíduos sólidos até a emissão materiais poluentes, considerando ainda conflitos de tráfego de máquinas, caminhões e outros equipamentos utilizados nesta etapa, sendo necessário controlar e monitorar todos estes impactos potenciais causados à vizinhança do empreendimento.

Já na fase de operação, a maioria dos impactos potenciais apresentará natureza positiva, destacando a geração de emprego e renda, a geração de impostos e, principalmente, o reordenamento urbano-territorial. Os impactos de natureza negativa nesta fase estarão relacionados, principalmente à geração de resíduos sólidos, proveniente das cargas e do risco de derramamento de combustível e outros materiais no rio Negro, cujo controle e monitoramento serão detalhados nos programas ambientais.

Essas medidas propostas pelo projeto de requalificação do PORTO MANAUS MODERNA trarão benefícios diretos aos agentes que atuam naquela área e estão diretamente ligados aos serviços de movimentação de cargas e passageiros e de apoio, bem como visitantes, comerciantes, moradores e aqueles que trabalham nas mais diferentes atividades comerciais e de serviços.

No período de implantação do projeto, estima-se que haja geração de renda adicional para a população envolvida nas obras de construção com reflexos na renda per capita de Manaus. Após o início da operação, espera-se a geração de ganhos indiretos representado por externalidades positivas, redução dos custos logísticos, redução dos gastos do cidadão e todo um conjunto de benefícios socioeconômicos associados.

Ainda, de forma a considerar a preocupação socioambiental e a internalização dos preceitos do desenvolvimento sustentável nos projetos de modernização do PORTO MANAUS MODERNA os estudos ambientais preliminares visaram compreender a análise da situação atual do porto, uma vez que a legislação vigente classifica as atividades portuárias como potencialmente poluidoras, condicionando assim a adoção de medidas de controle ambiental (mitigadoras e compensatórias), a fim de garantir que as atividades desenvolvidas estejam em harmonia com o meio ambiente e a sociedade.

A população beneficiada direta e indiretamente pelo projeto de modernização do PORTO MANAUS MODERNA será significativa, onde os beneficiados diretos serão constituídos pelo contingente de pessoas que transitam diariamente pelo Porto e pelas feiras, no exercício das mais diferentes atividades comerciais e de serviços e aquelas diretamente ligadas aos serviços portuários.

O projeto do PORTO MANAUS MODERNA propiciará o ordenamento da circulação de pedestres, veículos de carga e veículos leves. A estrutura de tráfego proposta proporcionará maior segurança aos transeuntes da Avenida Lourenço da Silva Braga e todo o ordenamento necessário a fluxo dos veículos e caminhões com áreas destinadas a estacionamento e pátios de carga seca.

Outros beneficiários diretos serão os visitantes, passageiros e turistas que também transitarão pelo local. Já os beneficiados indiretos envolverão a população do entorno do Porto e Feiras Manaus Moderna e da Banana com reflexos no município de Manaus/AM.

Com este cenário, considera-se a plena justificativa socioambiental do projeto de modernização do PORTO MANAUS MODERNA, corroborada notadamente pela relevância dos impactos de natureza positiva em relação aos de natureza negativa, que apresentam grande possibilidade de controle ambiental, por meio da aplicação de medidas mitigadoras e compensatórias.

Reitera-se o necessário compromisso do empreendedor na execução das medidas de controle preconizadas nos programas ambientais e o atendimento aos condicionantes e

normativos legais aplicáveis.

Na página 38, 7º parágrafo, onde se lê:

A importância do transporte aquaviário no Estado do Amazonas e na região de Manaus pode ser constatada por meio da quantidade de terminais que atuam naquela região. Constatam do Anuário Estatístico elaborado pela Antaq 86 terminais de uso privativo, sendo 11 deles no Estado do Amazonas; desses 11, 8 ficam na cidade de Manaus (ANTAQ, 2009). A cidade de Manaus é servida, portanto, pelo Porto Público de Manaus e outros oito terminais privativos, todos de uso misto, a saber:

Leia-se:

A importância do transporte aquaviário no Estado do Amazonas e na região de Manaus pode ser constatada por meio da quantidade de terminais que atuam naquela região. Constatam do Anuário Estatístico elaborado pela Antaq 86 terminais de uso privativo, sendo 11 deles no Estado do Amazonas; desses 11, 9 ficam na cidade de Manaus (ANTAQ, 2009). A cidade de Manaus é servida, portanto, pelo Porto de Manaus (Estação Hidroviária de Manaus) e outros 9 terminais privativos, todos de exploração na modalidade mista ou seja, movimentação facultativa de cargas de terceiros, além da obrigatoriedade de cargas próprias, a saber:

Na página 40, 2º parágrafo, onde se lê:

O conjunto de obras de modernização do novo PORTO MANAUS MODERNA, que inclui a revitalização das Feiras Manaus Moderna e da Banana produzirá reflexos por demais positivos na situação socioeconômica da população de Manaus/AM. Os efeitos benéficos, por sua vez, compensarão significativamente os impactos ambientais negativos provocados pela intensa movimentação nessa área portuária.

Leia-se:

O conjunto de obras de requalificação do novo PORTO MANAUS MODERNA, produzirá reflexos demasiadamente positivos na situação socioeconômica da população de Manaus/AM. Os efeitos benéficos, por sua vez, compensarão significativamente os impactos ambientais negativos provocados pela intensa movimentação nessa área portuária.

Na página 40, 4º ao 5º parágrafos, onde se lê:

Finalmente e como já apontado, um dos principais instrumentos de conformidade com o planejamento do setor portuário destaca-se o Plano Diretor do Município de Manaus (Lei nº 671/02), que visa orientar o desenvolvimento sustentável e integrado da Região Metropolitana de Manaus, considerando a implantação de novos empreendimentos infraestruturais, industriais e logísticos em sua área de influência, e os impactos e as

repercussões da nova realidade sobre o desenvolvimento, o território e o ambiente metropolitano, numa concepção de gestão de modelo metropolitano.

De forma mais detalhada, esta inserção do projeto estão previstas no PDM de Manaus em seu Art. n° 58 do Título IV – Estruturação do Espaço Urbano, que traz medidas que favorecem a mobilidade urbana:

“(...) a requalificação dos portos existentes e implantação de novos portos para viabilizar o sistema intermodal, inclusive de ligação do Centro com os bairros localizados nas orlas dos rios Negro, Amazonas, Puraquequara, Igarapé do Tarumã-Açu e demais cursos d’água navegáveis e de implantação das estações hidroviárias nos portos de São Raimundo e Ceasa (Plano Diretor de Manaus, 2002).”

Leia-se:

Atualmente, um dos principais instrumentos de conformidade com o planejamento do setor portuário é o Plano Diretor Urbano Ambiental do Município de Manaus (Lei Complementar n° 02/14), que visa orientar o desenvolvimento sustentável e integrado da Região Metropolitana de Manaus, considerando a implantação de novos empreendimentos e a requalificação dos existentes, considerando as atividades infraestruturais, industriais e logísticas em sua área de influência, e os impactos e as repercussões da nova realidade sobre o desenvolvimento, o território e o ambiente metropolitano, numa concepção de gestão de modelo metropolitano.

De forma mais detalhada, a conformidade do projeto com as diretrizes urbanas está prevista no PDUAM e em suas leis complementares (extensores) que trazem medidas que favorecem a mobilidade urbana e a requalificação das atividades portuárias atuais.

A Lei Complementar 1.838/14, que dispõe sobre as normas de uso e ocupação do solo, demonstra em seu Art. 69, a conformidade de uso do projeto:

“(...) Art. 69 – Constituem medidas complementares para efetivação da estruturação do espaço urbano e de transição, favorecendo a mobilidade urbana:

III – requalificação dos portos existentes e implantação de novos portos para viabilizar o sistema intermodal, inclusive de ligação do Centro com os bairros localizados nas orlas dos rios Negro, Amazonas e Puraquequara, do Igarapé do Tarumã-Açu e demais cursos d’água navegáveis; (...)”

Na página 42, 1º parágrafo, onde se lê:

Com a nova estrutura do PORTO MANAUS MODERNA, implicando também na revitalização das Feiras Manaus Moderna e da Banana, os agentes que atuam naquela área e diretamente ligados aos serviços de movimentação de cargas e passageiros e nos serviços de apoio, bem como passageiros, visitantes, comerciantes, moradores e trabalhadores das distintas atividades comerciais e de serviços, serão os beneficiários diretos do investimento.

Leia-se:

Com a nova estrutura do PORTO MANAUS MODERNA, os agentes que atuam naquela área diretamente ligados aos serviços de movimentação de cargas e passageiros e nos serviços de apoio, bem como passageiros, visitantes, comerciantes, moradores e trabalhadores das distintas atividades comerciais e de serviços, serão os beneficiários diretos do investimento.