

Presidência

Altamira, Pará

5.1.8 PROJETO DE PARQUES E REURBANIZAÇÃO DA ORLA DE ALTAMIRA

**RESULTADOS DE CONTAGEM DA TERCEIRA
CAMPANHA DE MONITORAMENTO DE SATISFAÇÃO
DOS CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES/USUÁRIOS
DOS ATRACADOUROS – AGOSTO/2018**

UHE BELO MONTE

EMPRESA

NORTE ENERGIA SA

NÚMERO/CÓDIGO DO DOCUMENTO

**NT Pesq. Satis. dos Condutores de Embarcações/Usuários dos Atracadouros_Nº
01_01_10_18_TRACTEBEL**

EMPRESAS PARTICIPANTES

TRACTEBEL


OUTUBRO/2018

QUADRO DE CONTROLE DE REVISÕES

REV.	DATA	HISTÓRICO	NOME DO TÉCNICO	FUNÇÃO	EMPRESA
00	28/09/2018	Versão Inicial	Ângela Moraes	Supervisora	Tractebel Engeneering
01	01/10/2018	Versão Final	Ângela Moraes	Supervisora	Tractebel Engeneering
02	09/11/2018	Revisão	Ângela Moraes	Supervisora	Tractebel Engeneering
03	09/11/2018	Revisão	César Batista	Coordenador/ Gerente de Projeto	Tractebel Engeneering

SUMÁRIO

1. Apresentação	1
2. Objetivo	2
3. Resultados.....	2
3.1. Distribuição da Pesquisa	2
3.2. Resultados dos Condutores de embarcações dos Atracadouros.....	4
3.2.1. Perfil SOcioeconômico dos Condutores de embarcações.....	5
3.2.2. Atributos e Indicadores	11
3.2.2.1. Infraestrutura Básica.....	11
3.2.2.1.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras	12
3.2.2.1.2. Porto do Pepino.....	13
3.2.2.1.3. Porto Seis.....	15
3.2.2.1.4. Porto da Carroças	16
3.2.2.2. Mobilidade Urbana	17
3.2.2.2.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras	18
3.2.2.2.2. Porto Pepino.....	19
3.2.2.2.3. Porto Seis.....	19
3.2.2.2.4. Porto da Carroças	20
3.2.2.3. Uso dos Atracadouros	21
3.2.2.3.1. Atracadouro Laranjeiras	21
3.2.2.3.2. Porto do Pepino.....	22
3.2.2.3.3. Porto Seis.....	23
3.2.2.3.4. Porto da Carroças	24
3.2.2.4. Reclamações e Sugestões	24
3.3. Resultados Usuários dos Atracadouros	26
3.3.1. Perfil Socioeconômico dos Usuários.....	26
3.3.2. Atributos e Indicadores	31
3.3.2.1. Infraestrutura Básica.....	31
3.3.2.1.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras	32
3.3.2.1.2. Porto Pepino.....	33

3.3.2.1.3. Porto Seis.....	35
3.3.2.1.4. Porto das Carroças.....	36
3.3.2.1. Mobilidade Urbana	37
3.3.2.1.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras	38
3.3.2.1.2. Porto Pepino.....	39
3.3.2.1.3. Porto Seis.....	39
3.3.2.1.4. Porto da Carroças	40
3.3.2.2. Uso dos Atracadouros	41
3.3.2.2.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras	41
3.3.2.2.2. Porto Pepino.....	42
3.3.2.2.3. Porto Seis.....	43
3.3.2.2.4. Porto da Carroças	44
3.3.2.3. Reclamações e Sugestões	44
4. Considerações Gerais	45
4.1. Atracadouro Laranjeiras.....	45
4.2. Porto do Pepino.....	45
4.3. Porto Seis.....	46
4.4. Porto DAS CARROÇAS.....	46
5. Recomendações e Consideração finais	48
6. ANEXOS.....	49
6.1. 5.1.8-1 – Tabulação dos dados da pesquisa de satisfação condutores de embarcações;.....	49
6.2. 5.1.8-2 – Tabulação dos dados da pesquisa de satisfação usuários.....	49

1. APRESENTAÇÃO

O Projeto de Parques e Reurbanização da Orla (5.1.8) do Projeto Básico Ambiental – PBA da Usina Hidrelétrica – UHE Belo Monte tem como principal objetivo a compensação de impactos ocorridos pelo enchimento do reservatório, sobretudo na orla fluvial de Altamira e em seus igarapés, visando à valorização de um espaço diferencial na cidade responsável pela transição de dois ambientes diversos, mas complementares, e que juntos formam a realidade sócio espacial e ambiental de Altamira: o rio e a cidade.

A orla do rio Xingu é utilizada de diversas maneiras pela população, seja para comércio, recreação ou transporte fluvial. Com o enchimento do reservatório, as condições de atracação e de acesso à frente d'água foram alteradas permanentemente, sendo necessária, portanto, sua adequação para a manutenção das atividades náuticas.

Após estudos detalhados sobre os usos das estruturas de atracação, no âmbito deste projeto, foi definida a implantação de seis estruturas de atracação, com um total de 420 metros lineares e capacidade para atracação de 420 embarcações, as quais passariam a apoiar as atividades náuticas.

Esses estudos levaram à construção das seguintes estruturas de atracação: Porto Seis, Porto do Pepino, Porto do Mercado Rio Xingu, Porto do Mercado Igarapé Altamira, Atracadouro do Laranjeiras e Atracadouro do Pannels.

Após a implantação destas estruturas de atracação, o PBA prevê o monitoramento da utilização desses equipamentos em variados aspectos, sendo um deles a satisfação dos usuários. Nesse sentido, a Norte Energia realiza, entre outros monitoramentos, a aplicação de campanhas semestrais de pesquisas de satisfação dos usuários (método qualitativo).

O presente documento trata dos resultados desse monitoramento, conforme pesquisa realizada durante o mês de agosto 2018.

2. OBJETIVO

O presente Relatório tem por objetivo apresentar os resultados obtidos com a aplicação da segunda pesquisa de satisfação dos usuários dos atracadouros de Altamira, referente à pesquisa de campo realizada em agosto de 2018 nos atracadouros Porto Seis, Porto do Pepino, Porto do Mercado Rio Xingu, Porto do Mercado Igarapé Altamira, Atracadouro do Laranjeiras e Atracadouro do Panelas.

Buscou-se com esta pesquisa, analisar o conjunto de atributos dos atracadouros, segundo a perspectiva dos usuários, agrupados em três dimensões de análise consideradas 'chave' para esse tipo de pesquisa. São elas:

- Infraestrutura e Serviços existentes nos atracadouros;
- Mobilidade urbana; e
- Usos dos atracadouros.

Assim sendo, os itens serão analisados segundo suas dimensões e atributos, especificamente para cada atracadouro, levando em consideração o comparativo, quando existir, dos dados referentes à segunda pesquisa realizada em novembro/2017. Ao final das análises realizadas dos *Condutores de Embarcações* e *Usuários* serão apresentadas as considerações gerais a respeito.

O público alvo desta pesquisa foi classificado em dois universos, (i) condutores de embarcações e (ii) usuários em geral. Desta forma, os perfis destes usuários e as dimensões serão apresentados pela sua classificação, buscando refinar a análise e entendimento sobre os resultados.

Nesta pesquisa de satisfação a caracterização dos usuários foi revisada em virtude do desdobramento das reuniões ocorridas junto aos representantes do segmento náutico (pescadores) no âmbito do GT Pesca, quando foi solicitada a inclusão da denominação "pescador" como uma resposta possível na identificação do condutor de embarcação.

3. RESULTADOS

3.1. DISTRIBUIÇÃO DA PESQUISA

Este documento procura reunir informações sobre as percepções do público a respeito das estruturas de atracação implantadas pela Norte Energia no âmbito do projeto 5.1.8, Parques e Reurbanização da Orla, em Altamira. A metodologia utilizada para a aplicação da Pesquisa de Satisfação dos Usuários foi apresentada na Nota Técnica NM263-5.1.8-46-NT-026.

Os resultados da pesquisa de satisfação apresentados neste documento são frutos das pesquisas realizadas no mês de agosto, a partir da aplicação de **72** entrevistas válidas

(formulários respondidos), nas quais foram identificados **31** condutores de embarcações e **41** usuários, não havendo nenhuma recusa. No período de realização da pesquisa de satisfação nas estruturas de atracação não foram realizadas campanhas no Porto do Mercado (igarapé Altamira e Rio Xingu), Porto Panelas e Porto Laranjeiras, uma vez que o foi identificado que estas estruturas se encontram ociosas, essa observação é corroborada por outras pesquisas realizadas nessas estruturas.

Desta forma os usuários elegeram o Porto das Carroças e uma área adjacente ao Porto Laranjeiras, que segundo eles, apesar de não possuir quaisquer infraestruturas, esses locais possibilitam o embarque e desembarque de carga e pessoas às margens do rio Xingu.

Diante deste cenário, o Porto das Carroças e a Área Adjacente ao Porto Laranjeiras fora acrescido desta pesquisa nos moldes do monitoramento já aplicado, ainda que para a averiguação no local com o propósito de diagnóstico da real situação no sentido de fornecer dados consistentes ao empreendedor, visando apoiá-los nas ações decorrentes deste assunto. Portanto, as análises contidas neste documento serão realizadas a partir da análise dos Condutores e Usuários quando presentes nas estruturas apresentadas no **Quadro 5.1.8-1**:

Quadro 5.1.8-1 – Distribuição de formulários respondidos por estrutura de atracação.

ATRACADOUROS	USUÁRIOS	CONDUTORES	TOTAL
Porto Pepino	8	9	17
Porto Seis	8	8	16
Área Adjacente ao Atracadoiro Laranjeiras	4	10	14
Porto das Carroças	11	14	25
Total Geral	31	41	72

As análises são realizadas considerando as variáveis características de cada questão. No entanto, em se tratando de uma amostragem pequena, como é o caso dos condutores, não é aconselhado inferências estatísticas, uma vez que o caráter de representatividade do todo não permite ser usado para classificar a população originária. Neste caso, os dados serão apresentados em números absolutos, eventualmente sendo relativizados, mas nunca generalizados.

Na sequência são apresentados os resultados para os Condutores de embarcações e Usuários considerando o rol das cinco estruturas de atracação, com base nas respostas dadas pelos entrevistados. As informações relativas a cada estrutura de atracação poderão ser consultadas à parte, no **Anexo 5.1.8-1** deste documento.

Para os casos em que os atributos inexistirem na estrutura de atracação, as perguntas associadas não são realizadas aos entrevistados. A motivação de se manter tais questionamentos levou em consideração os resultados consequentes desta pesquisa, em termo de melhorias futuras e também a análise contínua, quando do seu repasse a uma instituição beneficiária.

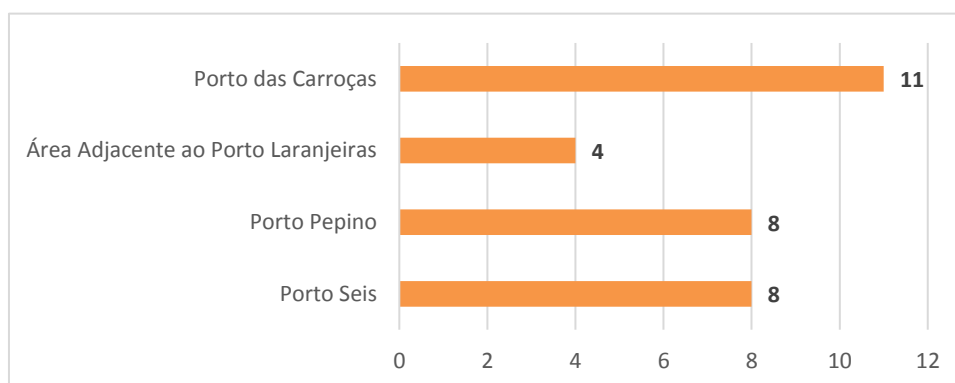
Cabe destacar, que a variância¹ significativa entre as campanhas decorre exclusivamente do acaso, pois até o momento foram realizadas apenas três campanhas. O andamento do monitoramento em médio/longo prazo permitirá a análise de variações com maior consistência, bem como fará que as variações devidas ao acaso se dissipem.

3.2.RESULTADOS DOS CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES DOS ATRACADOUROS

Com base nas respostas dadas pelos entrevistados, na sequência serão apresentados os resultados do perfil socioeconômico dos condutores de embarcações no rol das estruturas de atracação. Ressaltando que nos Portos do Mercado e no Porto Pannels não foram registrados quaisquer condutores de embarcações em momentos anteriores, no entanto, fora acrescentado a esta pesquisa o Porto das Carroças para averiguação e tomadas de decisões futuras, desta forma, os dados apresentados se referem às seguintes estruturas:

- Área adjacente ao Atracadouro Laranjeiras;
- Porto Seis;
- Porto do Pepino; e
- Porto das Carroças.

Com relação à aplicação da pesquisa para os condutores de embarcações, tem-se um total 31 usuários entrevistados, sendo estes distribuídos conforme mostra a **Figura 5.1.8-1**. Considerando o universo pesquisado, 96,8% dos entrevistados são moradores locais, somente 3,2% não são residentes, no entanto, têm sua origem no estado do Pará.



¹ A variância mede a taxa com que os dados não se comportam próximos à média esperada, ou seja, ela mede a "flutuação" dos dados extremos em relação à média esperada. Quanto menor o universo, maior a probabilidade de que os dados extremos estejam distantes da média.

Figura 5.1.8-1 – Quantidade de pesquisas aplicadas para os Condutores de embarcações por estrutura de atracação.

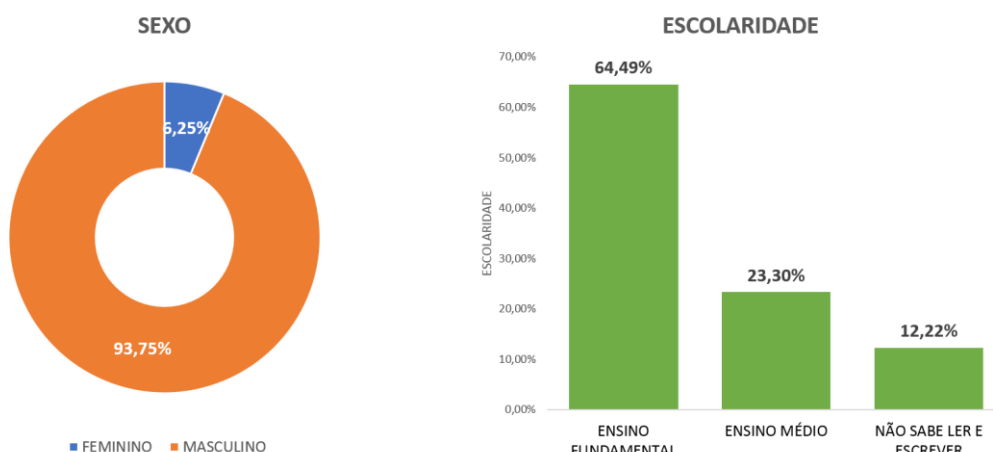
3.2.1. PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES

Corroborando os resultados consolidados da pesquisa precedente, a segunda pesquisa de satisfação com os condutores de embarcações, constatou a predominância do sexo masculino entre os condutores de embarcações (93,75%), sendo registrado somente 6,25% dos condutores de embarcação sendo do sexo feminino no exercício da profissão.

Com relação ao grau de escolaridade, a maioria dos condutores (64,49%) declarou possuir o Ensino Fundamental, seguido daqueles que possuem o Ensino Médio com 23,30% e, por fim, aqueles que não sabem ler e/ou escrever com 12,22% de representatividade. Em relação aos condutores que não sabem ler e/ou escrever, todos os entrevistados estão na faixa etária acima de 41 anos.

Apesar de ser uma amostra populacional pequena e considerando-se o intervalo de 8 anos, em relação aos dados consolidados de 2010 pelo Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil – ADHB², para a população adulta analfabeta residente no município de Altamira que representava 16,04%, o número de condutores analfabetos chega a 12,22%, não havendo diferença estatisticamente significativa com os dados do Censo 2010.

Para a classificação do grau de escolaridade, Ensino Superior, não houve nenhuma declaração por parte deste grupo pesquisado. Conforme **Figura 5.1.8-2**.



² Fonte: Em http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/altamira_pa, acessado em 23/05/2017.

Figura 5.1.8-2 – Distribuição dos condutores por sexo e escolaridade.

No que diz respeito à faixa etária dos entrevistados, a pesquisa identificou que os condutores de embarcações dos atracadouros de Altamira encontram-se majoritariamente numa faixa de idade acima de 41 anos, correspondendo a 48,87% do universo pesquisado. Em continuidade ao exposto acima, a faixa etária de 26 a 40 anos admite valores da ordem de 48,01%, e aqueles que declararam idade entre 18 a 25 anos representam 3,13% dos entrevistados.

Em relação à declaração de renda dos condutores de embarcação, 65,91% deste universo declararam receber menos de 1 salário mínimo, seguido daqueles que declararam receber entre 1 a 3 salários mínimos, com 30,97%. Não houveram declarações dos condutores para a faixa salarial acima de 3 salários mínimos ou sem renda, conforme **Figura 5.1.8-3**.

Ressalta-se que esta é uma pesquisa auto declaratória e que não há distinção na pesquisa da origem da renda, não podendo ser este resultado atribuído à atividade desenvolvida no Atracadouro.

Na comparação com os dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE³, em Altamira, no ano de 2014, o salário médio mensal era de 3,4 salários mínimos. Conforme dados fornecidos pelo ADHB, em 2010 32,81% da população altamirense acima de 18 anos recebia até 1 salário mínimo. Na pesquisa apresentada, os condutores que declararam receber valor de até 1 salário mínimo estão na ordem de 65,91%, estando, portanto, acima da média censitária de 2010, diferente da pesquisa precedente, onde este valor estava abaixo deste índice.

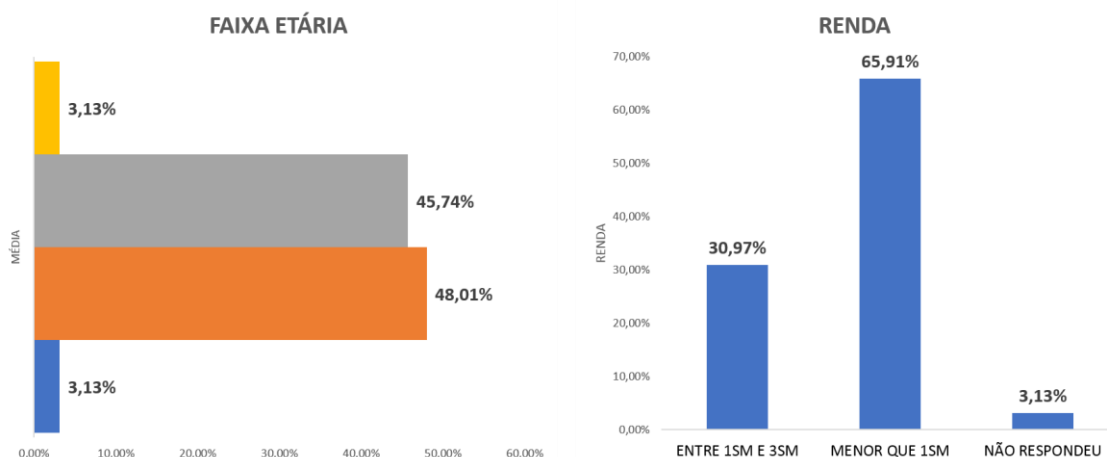


Figura 5.1.8-3 – Distribuição dos condutores por faixa etária e renda.

³ Fonte: Em <http://www.cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/pa/altamira/panorama>, acessado em 23/05/2017.

Os condutores de embarcações que possuem mais de 5 anos de profissão representam 78,41% para todas as estruturas, e estão distribuídos uniformemente entre os pontos monitorados, já aqueles que declararam está exercendo esta atividade entre 3 a 5 anos contam 10,80% dos entrevistados.

Com relação ao tempo de permanência na estrutura, na campanha precedente a esta, os dados apontaram que 68,42% e 64% na primeira e segunda campanha respectivamente, dos condutores permanecem na estrutura o dia todo. Nesta terceira aferição, aqueles que declararam tal permanência perfazem 21,02% dos entrevistados, sendo que aqueles que permanecem até 2 horas, representam 60,23% do universo pesquisado, havendo aqueles que admitiram permanecer entre 2 horas e 5 horas com 12,50% e, por fim, aqueles que permanecem acima de 5 horas com 6,25%. Conforme **Figura 5.1 8-4** abaixo.

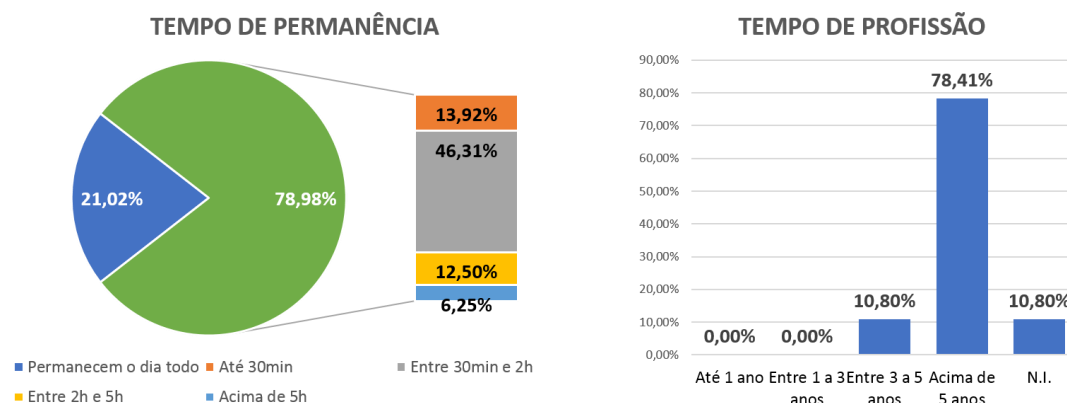


Figura 5.1.8-4 – Distribuição dos condutores por tempo de permanência no atracadouro e tempo de profissão.

Em relação ao trabalho desenvolvido pelos entrevistados, a maioria está relacionada com a pesca comercial, representando 50,0% do total, seguido do transporte de passageiros, representando 18,75%, dentre os que transportam carga e carga/passageiros, contabilizam 6,25% e 12,5%, respectivamente. Os que se enquadram em outro tipo de atividade correspondem a 12,5% do total (**Figura 5.1 8-5**).

Importante destacar que no Atracadouro Laranjeiras e Porto das Carroças, não houve declarações para a atividade de transporte de carga, apenas para atividade de pesca e outras ocupações. Já no Porto Seis e Porto Pepino, as atividades de transporte de carga e pessoas são preponderantes nestes locais.

Foi constatado nesta pesquisa que os condutores de embarcações que possuem barco próprio, totalizam 75,28%, seguido daqueles que utilizam ou trabalham com embarcações alugadas com 12,22%.

Embora nesta campanha a tipologia de barcos próprios no Porto Seis tenha sido superior ao padrão de barcos empresariais, pode-se observar que a utilização

predominante desta estrutura por empresas de turismo e locação de embarcações de forma privada e fixa à estrutura, reduz a área disponível aos demais usuários, comprometendo a capacidade de suporte do atracadouro. Tal situação fora verificada em monitoramentos precedentes e reportada à Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAN em janeiro/2017, no intuito de regulamentar e fiscalizar as condições de uso e atracação destas estruturas, para que possam cumprir sua finalidade sem prejuízo à coletividade. Até o momento, não foram observadas quaisquer atividades de fiscalização e ordenamento destes espaços.

Em complementação ao dado acima levantado, aqueles que declararam utilizar embarcações empresariais (2 condutores no Porto Seis), 1 admitiu ancorar seu barco no atracadouro.

De acordo com os entrevistados, a maioria deles guarda ou deixa suas embarcações ancoradas nos portos ou nas suas proximidades dos atracadouros. Os que utilizam a estrutura de atracação são da ordem de 42,33%, seguido daqueles que ancoram nas proximidades com 38,92%. Aqueles que preferem ancorar em outro lugar fora do porto ou na sua propriedade são representados por 18,75% dos entrevistados.

De acordo com os dados levantados, foi possível observar que o Porto Seis e o Porto das Carroças são as estruturas mais utilizadas pelos condutores para guardar suas embarcações. Em relação a esta última estrutura, esta situação se dá possivelmente, pela segurança das embarcações após a adequação e implantação das ações da Norte Energia em atendimento as emergenciais, conforme Informativo do GT dos Pescadores.

Mesmo tendo um número expressivo daqueles que deixam suas embarcações ancoradas nos atracadouros, a capacidade de uso destas estruturas se manteve abaixo dos índices de saturação⁴, ainda que as premissas iniciais de projeto não contemplassem a ancoragem de embarcações nas estruturas.

⁴ Fonte: Resultados Monitoramento Uso de Atracação – NT Pesq. Cap. Uso dos Atracadouros_Nº 02_27_09_18_TRACTEBEL_agosto/2018

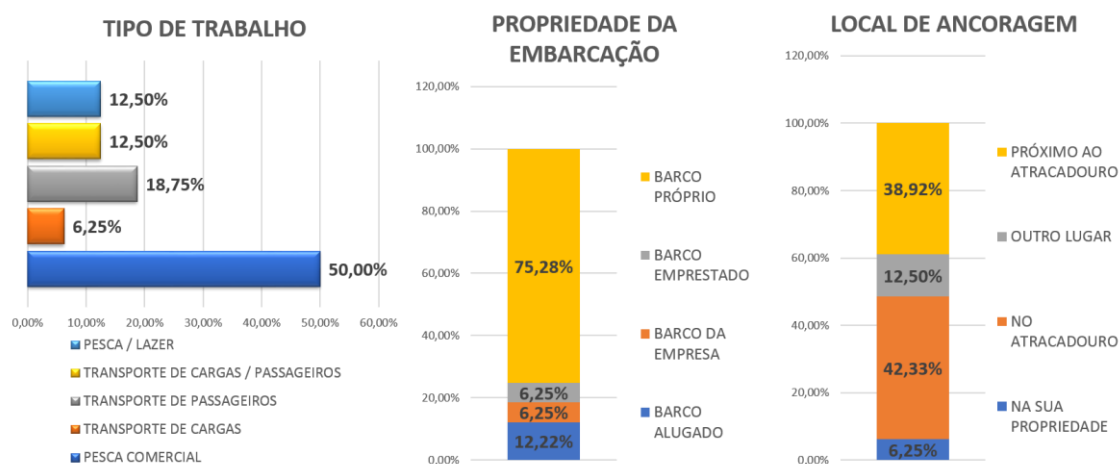
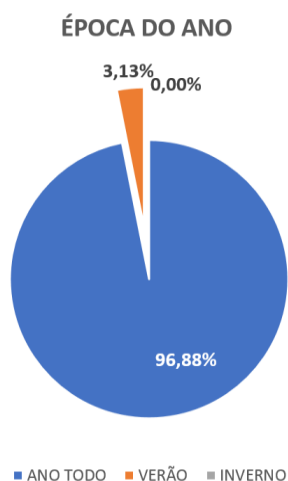


Figura 5.1.8-5 – Distribuição dos condutores por tipo de trabalho, propriedade e local de ancoragem da embarcação

Nota-se que majoritariamente 96,88% dos condutores de embarcações utilizam os atracadouros durante o ano todo, sendo que a distribuição entre os meses mais utilizados se mostra similar. Como pode ser observado na **Figura 5.1.8-6**, no período de menor precipitação chuvosa, onde se considera o verão amazônico, houve um sutil acréscimo no uso dos atracadouros, esse se deu particularmente na Área Adjacente ao Porto Laranjeiras, nas demais estruturas, há utilização constante ao longo do ano, o que leva a inferir que a dinamicidade das estruturas é mantida independente da época do ano.

Divergindo da primeira campanha, a presente pesquisa de satisfação ocorreu no verão amazônico (período de seca em Altamira), sendo que tal condição, embora dificulte o desenvolvimento das atividades náuticas, não inviabiliza sua utilização por completo para aquelas estruturas que contemplam um dispositivo rampado para embarque e desembarque de carga e pessoas.



MESES MAIS FREQUENTADOS		
2017		
JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO
8,10%	8,10%	8,10%
ABRIL	MAIO	JUNHO
8,10%	8,10%	8,10%
JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
8,10%	8,70%	8,70%
OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
8,70%	8,70%	8,70%

Figura 5.1.8-6 – Época do ano e meses mais utilizados pelos condutores.

No que se refere aos dias da semana, o uso é similar entre os dias úteis, sendo que entre quarta e sexta-feira, os percentuais diários se encontram entre 13,9% e 15,3%. No sábado, os valores são da ordem de 19,8%, mas não há como concluir que haja diferença estatística entre esses percentuais. A maioria dos condutores declarou que a motivação para a ida aos portos, sobretudo nos finais de semana, referia-se à busca pelo sustento próprio e por ser um posto de trabalho.

Como parte do processo construtivo da consolidação e efetivação dos resultados desta pesquisa de monitoramento, fora identificada na pesquisa precedente a necessidade da revisão metodológica da pergunta correlata ao período de utilização preferencial dos condutores para as estruturas de atracação. Neste sentido, as opções foram reavaliadas, considerando respostas únicas a depender do turno, sendo estes, turno da manhã, tarde e noite, excluindo assim a opção o dia inteiro.

Assim sendo, esta pesquisa identificou que a maioria dos condutores de embarcações do Porto das Carroças e Porto Seis prefere utilizar as estruturas no período da manhã com valores de 64,7% e 57,1% respectivamente, ao passo que no Porto do Pepino (50,0%) e na Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras (60,0%), a preferência se dá no período da tarde. Aqueles que admitiram utilizar os equipamentos no período noturno correspondem apenas a 11,2% dos entrevistados.

Com relação à frequência dos pontos de atracação precedentes, a construção/reforma das estruturas se manteve para esta campanha, e são representados majoritariamente para aqueles portos que passaram por uma reformulação, sendo eles o Porto do Pepino com 22,4% e Porto Seis, 28,3%. Em relação a Rua da Peixaria, Rampa da FUNAI e Porto das Carroças, os valores alcançados foram da ordem de 16,8%, 10,4% e 7,5% respectivamente. Os demais pontos, tais como Rampa do Ibama e Porto da Prainha, representam 14,6% do total de entrevistados, como mostra a **Figura 5.1.8-7**.



Figura 5.1.8-7 – Dias da semana, período de frequência e portos utilizados pelos condutores.

Por fim, considerando os resultados obtidos nas campanhas precedentes, os presentes dados relacionados ao perfil socioeconômico dos condutores de embarcações demonstram similaridade entre si, ou seja, as características dos entrevistados se mantiveram após o intervalo semestral entre as campanhas. Embora alguns questionamentos tenham sido adicionados e/ou revisados para esta pesquisa, as similaridades de resultados foram mantidas.

3.2.2. ATRIBUTOS E INDICADORES

3.2.2.1. Infraestrutura Básica

Esta dimensão tem como objetivo levantar junto aos entrevistados sua percepção no que se refere a variáveis como:

- Tamanho do atracadouro;
- Sistema de limpeza;
- Serviços de policiamento;
- Acesso Aquático (Rio/Igarapé);
- Oferta de locais para alimentação;
- Estacionamento;
- Embarque e desembarque de cargas; e
- Embarque e desembarque de pessoas.

De forma geral, tem-se para esta dimensão índices favoráveis segundo a percepção dos entrevistados. Aqueles que avaliaram a infraestrutura e serviços existentes nos portos com bons índices correspondem a 32,67% dos entrevistados, enquanto aqueles que a classificaram como regular ou ruim assumiram valores na ordem de 26,99% e 24,72% respectivamente, conforme **Figura 5.1.8-8**. Tais resultados são similares à pesquisa precedente, quando os serviços existentes foram também avaliados com bons índices.

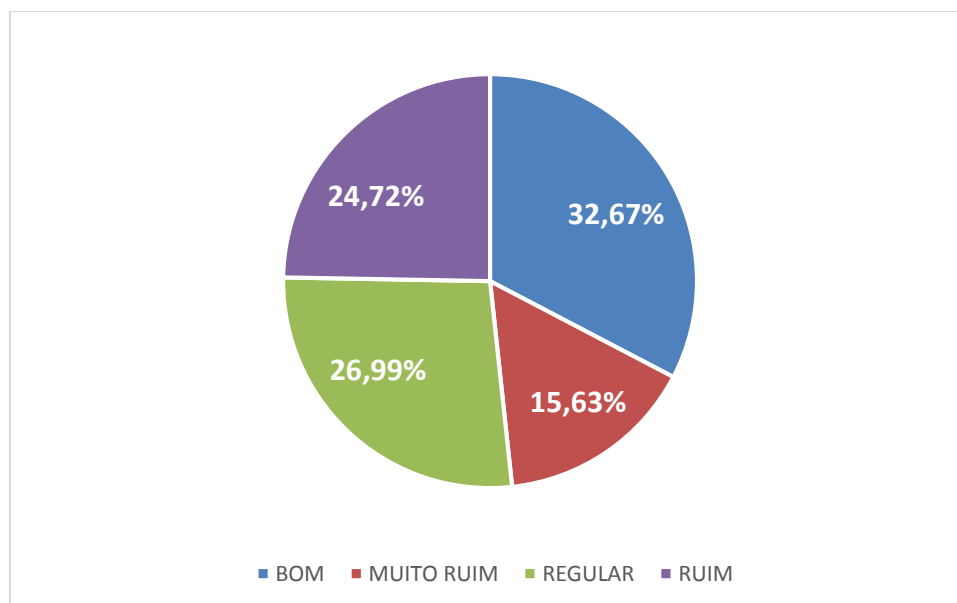


Figura 5.1.8-8 – Percepção dos condutores quanto a Infraestrutura e Serviços dos Atracadouros, em %.

3.2.2.1.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras

O **Quadro 5.1.8-2** apresenta em números absolutos a percepção dos condutores da Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras quanto à infraestrutura e serviços existentes, segundo suas declarações⁵.

Quadro 5.1.8-2 – Percepção dos condutores quanto a Infraestrutura e Serviços na Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras, em %.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO					
	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	N.I.

⁵ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

TAMANHO ATRACADOURO	-	-	-	75%	25%	-
LIMPEZA	-	-	-	50%	50%	-
ILUMINAÇÃO ATRACADOURO	-	-	-	67%	33%	-
QUANTIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	-	-	-	-	-
QUALIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	-	-	-	-	-
PRESENÇA POLICIAMENTO ATRACADOURO	-	-	50%	25%	25%	-
ACESSO RIO / IGARAPE	-	25%	25%	-	50%	-
EMBARQUE / DESEMBARQUE PESSOAS	-	25%	-	50%	25%	-
EMBARQUE / DESEMBARQUE CARGAS	-	25%	-	50%	25%	-
MÉDIA 3ª CAMPANHA	-	11%	11%	45%	33%	-

BASE (N):31

Corroborando o resultado das campanhas anteriores, os dados desta campanha, segundo a percepção dos condutores, apontam para situação preocupante em relação às questões de infraestrutura e serviços disponíveis. Questões de gestão e manutenção, tais como, limpeza, acesso ao Igarapé Paredas e embarque e desembarque de cargas e pessoas, obtiveram resultados majoritariamente centrados no índice ruim.

Outro aspecto relevante para esta estrutura é “iluminação pública” que, embora este serviço não seja de responsabilidade da Norte Energia e, portanto, não foi contemplado no projeto Executivo, é apontado pelos usuários como de suma importância para a efetivação das ações relativas à apropriação desta população no local.

Por fim, em função do baixo número de entrevistados em todas as campanhas realizadas nesta estrutura, as justificativas para a variação de resultados por vezes não se tornam plausíveis dada a alta variância assumida para estes casos.

3.2.2.1.2. Porto do Pepino

Embora a disponibilidade de infraestrutura no Porto do Pepino seja menor do que ao Porto Seis, esta estrutura assume papel importante no que diz respeito às atividades náuticas na região, uma vez que ele é utilizado majoritariamente pelos condutores de embarcações.

O **Quadro 5.1.8-3** apresenta a percepção dos condutores do porto do Pepino quanto à infraestrutura e serviços existentes naquele atracadouro, segundo suas declarações⁶.

Quadro 5.1.8-3 – Percepção dos condutores quanto a Infraestrutura e Serviços do Atracadouro do Pepino em %.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO
-----------	-----------

⁶ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
TAMANHO ATRACADOURO	-	13%	13%	50%	25%	0%
LIMPEZA	-	38%	13%	13%	38%	0%
ILUMINAÇÃO ATRACADOURO	-	60%	0%	20%	20%	0%
QUANTIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	0%	67%	33%	0%	0%
QUALIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	0%	67%	33%	0%	0%
PRESENÇA POLICIAMENTO ATRACADOURO	-	13%	38%	50%	0%	0%
ACESSO RIO / IGARAPE	-	38%	25%	0%	25%	13%
EMBARQUE / DESEMBARQUE PESSOAS	-	0%	38%	38%	13%	13%
EMBARQUE / DESEMBARQUE CARGAS	-	0%	38%	38%	13%	13%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	-	18%	33%	30%	15%	4%

Questões de gestão e manutenção, tais como limpeza, iluminação pública, quantidade e qualidade dos pontos para alimentação, policiamento e acesso aquático, obtiveram avaliações boas e regulares dos condutores, com porcentagem variando de 38% a 67%.

Cabe ressaltar que não existem no Porto do Pepino banheiros públicos ou serviços de alimentação fiscalizados/acompanhados pelo poder público. O que existem são alguns vendedores ambulantes e uma barraca erguida por particulares e que oferecem alimentos e bebidas, e que, para 67% dos entrevistados, a qualidade da alimentação é considerada regular. No entanto, as avaliações ruins relativas a este aspecto também são decorrentes desta improvisação de estrutura, tendenciado a contribuir para a insatisfação dos condutores.

As avaliações regulares, ruins e muito ruins, quando analisadas separadamente, indicam que certos atributos, como o tamanho do atracadouro, oferta de locais para alimentação, policiamento e embarque e desembarque de carga e pessoas, requerem atenção uma vez que, do público pesquisado, 50% disseram insatisfeitos com alguns destes atributos.

Por fim, em relação aos acessos que proporcionam o embarque e desembarque de cargas e pessoas, acredita-se que a eficiência destes está diretamente relacionada às condições de vazão do rio. Apesar da pesquisa anterior ter sido realizada em período semelhante a atual (verão amazônico), os níveis do reservatório assumiram suas menores cotas de navegação, que em situações extremas de seca dificultam seu uso, o que poderia ter motivado o aumento da insatisfação por parte de seus usuários. No entanto, foi observado que essa insatisfação tem se mantido para o período atual, apesar da estiagem não ter sido tão severa, cabe avaliar se em um momento oposto (inverno amazônico) essa insatisfação será atenuada frente ao período de precipitações e nível do rio.

3.2.2.1.3. Porto Seis

O Porto Seis é o que oferece a maior disponibilidade de infraestrutura em seu espaço físico. Por se tratar de um porto de fácil acesso e bem localizado, ele é um dos principais centros de movimentações de passageiros e mercadorias no rio Xingu, na orla de Altamira. Muito procurado também pela população, pelo fato de ser um local turístico e instalado próximo aos locais de desenvolvimento de atividades de lazer e contemplação.

O **Quadro 5.1.8-4** apresenta a percepção dos condutores frequentes no Porto Seis quanto à infraestrutura e serviços existentes neste porto, segundo suas declarações⁷.

Quadro 5.1.8-4 – Percepção dos condutores quanto a Infraestrutura e Serviços do Atracadouro do Porto Seis, em %.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
TAMANHO ATRACADOURO	-	13%	38%	25%	25%	0%
LIMPEZA	-	50%	38%	13%	0%	0%
ILUMINAÇÃO ATRACADOURO	-	38%	13%	50%	0%	0%
QUANTIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	0%	0%	100%	0%	0%
QUALIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	0%	0%	80%	20%	0%
PRESENÇA POLICIAMENTO ATRACADOURO	-	38%	38%	25%	0%	0%
ACESSO RIO / IGARAPE	-	63%	25%	0%	0%	13%
EMBARQUE / DESEMBARQUE PESSOAS	-	13%	38%	38%	13%	0%
EMBARQUE / DESEMBARQUE CARGAS	-	13%	25%	38%	25%	0%
ESTACIONAMENTO	-	87%	13%	0%	0%	0%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	-	31%	23%	37%	8%	1%

Em sua totalidade, os atributos relacionados à infraestrutura e oferta de serviços no Porto Seis obtiveram valores percentuais preocupantes, sendo este da ordem de 37% para o índice Ruim. Tais dados diferem da campanha precedente, quando o valor preponderante, indicava índices bons de satisfação.

Questões estruturais, tais como tamanho do atracadouro, embarque e desembarque de pessoas e carga e policiamento são itens cuja avaliação “regular” também tiveram frequência significativa de avaliação. Conforme verificado nos monitoramentos precedentes a este, já havia sido detectadas situações de conflito de uso e predominância de embarcações empresariais na área, reduzindo a área útil destinada aos condutores autônomos. Neste sentido, a insatisfação destes itens é reflexo desta

⁷ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

situação, atribuída pelos condutores como gestão e fiscalização inexistente destes espaços.

Os atributos relacionados à “oferta e qualidade da alimentação”, que obtiveram na campanha precedente, em primeiro momento, boa aceitação dos condutores, na presente pesquisa teve um índice de 100% de insatisfação. Tal fato se deve ao encerramento das atividades dos locais de alimentação, que se tratavam de estruturas provisórias conduzidas por usuários locais.

Por outro lado, há atributos com bons índices de satisfação, sendo eles: limpeza, acesso ao rio e estacionamento, constituindo valores acima de 50% de aceitação. A existência do estacionamento tem destaque, visto que 87% dos entrevistados o consideram bom.

Os demais atributos não foram avaliados, pois não existem no Porto Seis, sendo eles: lixeiras e sinalização de segurança.

3.2.2.1.4. Porto da Carroças

Assim como vem ocorrendo em outras atividades do Projeto 5.1.8, o Porto das Carroças, fora acrescido desta pesquisa nos moldes do monitoramento já aplicado, visando acompanhar as ações desenvolvidas no local.

O **Quadro 5.1.8-5** apresenta tanto a percepção dos condutores frequentes no Porto das Carroças quanto do local de atracação e serviços existentes neste porto, segundo suas declarações⁸.

Quadro 5.1.8-5 – Percepção dos condutores quanto do local de atracação e serviços do Porto das Carroças, em %.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
TAMANHO ATRACADOURO	-	0%	36%	55%	9%	0%
LIMPEZA	-	18%	36%	45%	0%	0%
ILUMINAÇÃO ATRACADOURO	-	38%	63%	0%	0%	0%
QUANTIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	36%	45%	18%	0%	0%
QUALIDADE LOCAIS ALIMENTAÇÃO	-	27%	55%	18%	0%	0%
PRESENÇA POLICIAMENTO ATRACADOURO	-	0%	0%	50%	50%	0%
ACESSO RIO / IGARAPE	-	36%	36%	9%	18%	0%
EMBARQUE / DESEMBARQUE PESSOAS	-	0%	36%	45%	18%	0%

⁸ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

EMBARQUE / DESEMBARQUE CARGAS	-	0%	36%	45%	18%	0%
ESTACIONAMENTO	-	25%	75%	0%	0%	0%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	-	18%	42%	29%	11%	0%

Os índices gerais do Porto das Carroças foram avaliados como regular e ruim quase que em sua totalidade pelos condutores de embarcações, com 42% e 29% respectivamente. Apesar de não haver nenhuma estrutura no local, o Porto das Carroças admite grande quantidade de frequentadores, principalmente pela facilidade de acesso das embarcações pelo rio, corroborando com essa afirmação, temos o índice para esta questão variando entre bom e regular, ambos com 36%.

Vale ressaltar que neste porto há trabalhos realizados pela Norte Energia, com empresa subcontratada, no intuito de dar apoio aos condutores. Observa-se também, que há uma organização por parte da empresa em manter o local limpo, organizado e sinalizado.

3.2.2.2. Mobilidade Urbana

Esta dimensão tem como objetivo levantar junto aos entrevistados sua percepção quanto à Acessibilidade aos portos, no que se refere a itens como:

- Localização do atracadouro;
- Acesso (terrestre ou aquática); e
- Condições das vias de acesso.

De forma geral, para esta dimensão, há índices favoráveis segundo a percepção dos entrevistados. Aqueles que avaliaram positivamente os aspectos relativos à mobilidade urbana nos portos correspondem a 54,8%, enquanto aqueles que a classificaram como regular, ruim e muito ruim, juntos representam 45,3%, conforme **Figura 5.1.8-9**.

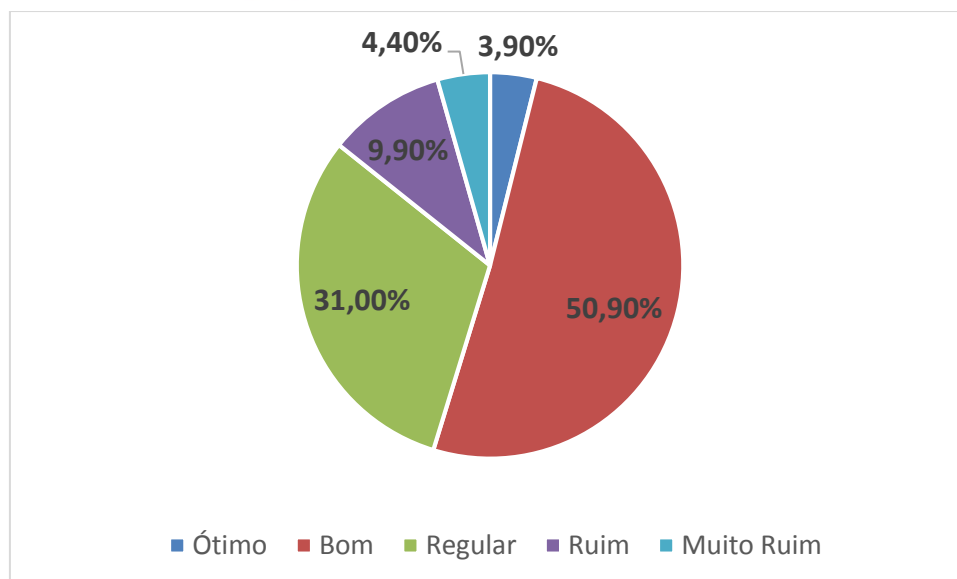


Figura 5.1.8-9– Percepção dos condutores quanto a Mobilidade Urbana dos Atracadouros, em %.

3.2.2.2.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras

O **Quadro 5.1.8-6** apresenta a percepção dos condutores do Atracadouro Laranjeiras quanto à mobilidade urbana naquele porto, segundo suas declarações⁹.

Quadro 5.1.8-6 – Percepção dos condutores quanto a Mobilidade Urbana na Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras, em números de entrevistados.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO (EM NÚMEROS)					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
LOCALIZAÇÃO ATRACADOURO	0,00%	50,00%	25,00%	25,00%	0,00%	0,00%
ACESSO AO ATRACADOURO	0,00%	75,00%	0,00%	25,00%	0,00%	0,00%
CONDIÇÃO VIAS DE ACESSO	0,00%	0,00%	75,00%	0,00%	25,00%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	0,00%	41,67%	33,33%	16,67%	8,33%	0,00%

Apesar da baixa quantidade de entrevistados no local (4 condutores), a localização, o acesso e as condições das vias de acesso a este porto obtiveram ampla aprovação

⁹ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no atracadouro, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

destes frequentadores, sendo avaliado por todos como sendo bons tais atributos, com 41,67%.

3.2.2.2.2. Porto Pepino

O **Quadro 5.1.8-7** apresenta a percepção dos condutores do Atracadouro Laranjeiras quanto à mobilidade urbana naquele porto, segundo suas declarações¹⁰.

Quadro 5.1.8-7 – Percepção dos condutores quanto a Mobilidade Urbana no Porto do Pepino, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
LOCALIZAÇÃO ATRACADOURO	0,00%	62,50%	25,00%	12,50%	0,00%	0,00%
ACESSO AO ATRACADOURO	0,00%	50,00%	37,50%	12,50%	0,00%	0,00%
CONDIÇÃO VIAS DE ACESSO	0,00%	50,00%	25,00%	25,00%	0,00%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	0,00%	54,17%	29,17%	16,67%	0,00%	0,00%

Os atributos relacionados à localização e acesso a este atracadouro, foram avaliados positivamente pelos entrevistados, com índices majoritariamente bons, possivelmente por se tratar de atracadouro inserido na área urbana central. Em termos percentuais o valor correspondente é de 54,17% (Bom). Para os demais índices, os valores alcançados são inferiores a 30% das avaliações.

3.2.2.2.3. Porto Seis

O **Quadro 5.1.8-8** apresenta a percepção dos condutores do Porto Seis quanto à infraestrutura e serviços existentes naquele atracadouro, segundo suas declarações¹¹.

Quadro 5.1.8-8 – Percepção dos condutores quanto a Mobilidade Urbana no atracadouro do Porto Seis, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
LOCALIZAÇÃO ATRACADOURO	12,50%	87,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
ACESSO AO ATRACADOURO	12,50%	50,00%	37,50%	0,00%	0,00%	0,00%
CONDIÇÃO VIAS DE ACESSO	12,50%	50,00%	37,50%	0,00%	0,00%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	12,50%	62,50%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%

¹⁰ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no atracadouro, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

¹¹ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

Os atributos relacionados à mobilidade, em se tratando do Porto Seis foram majoritariamente aprovados pelos entrevistados, sendo estes representados por 62,5% das avaliações positivas, índice considerado como bom. Entretanto, apesar das avaliações favoráveis, as condições das vias de acesso e o acesso à estrutura receberam também avaliações regulares, assumindo valores de 25%. Não houve para esta estrutura avaliações negativas.

3.2.2.2.4. Porto da Carroças

O **Quadro 5.1.8-9** apresenta a percepção dos condutores do Porto das Carroças quanto ao local e serviços existentes naquele atracadouro, segundo suas declarações¹².

Quadro 5.1.8-9 – Percepção dos condutores quanto a Mobilidade Urbana no atracadouro do Porto das Carroças, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
LOCALIZAÇÃO ATRACADOURO	9,09%	72,73%	9,09%	0,00%	9,09%	0,00%
ACESSO AO ATRACADOURO	0,00%	36,36%	45,45%	9,09%	9,09%	0,00%
CONDIÇÃO VIAS DE ACESSO	0,00%	27,27%	54,55%	9,09%	9,09%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	3,03%	45,45%	36,36%	6,06%	9,09%	0,00%

O Porto das Carroças em termos gerais, recebeu boa avaliação na percepção dos condutores com 48,48% de aprovação, considerando que o mesmo está inserido em um ponto estratégico em relação as atividades náuticas da região.

Embora no contexto geral as avaliações tenham sido positivas, os atributos relacionados ao acesso a esta estrutura e suas condições, admitiram, mesmo que em menores valores, avaliações ruins e muito ruins. Este viário de acesso adjacente à estrutura é parte integrante do rol de obras pertinentes ao Projeto Parques e Reurbanização da Orla e, no momento de realização da pesquisa de satisfação dos condutores, contavam com suas obras de reconfiguração e pavimentação em andamento, refletindo assim na percepção dos entrevistados quando da avaliação.

¹² Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

3.2.2.3. Uso dos Atracadouros

Esta dimensão tem como objetivo levantar junto aos entrevistados sua percepção no que se refere à:

- Presença de ambulantes na área;
- Quantidade de barcos;
- Quantidade de atracadouros;
- Avaliação da construção/reforma do atracadouro; e
- Avaliação geral da estrutura.

De forma geral, há para esta dimensão índices positivos segundo a percepção dos entrevistados. Aqueles que avaliaram como bom e ótimo os aspectos relativos ao uso dos atracadouros correspondem a 29,43%, enquanto aqueles que os classificaram como regular chegam a 43,41%, ao passo que ruim e muito ruim, representam juntos 27,16% dos entrevistados, conforme **Figura 5.1.8-10**.

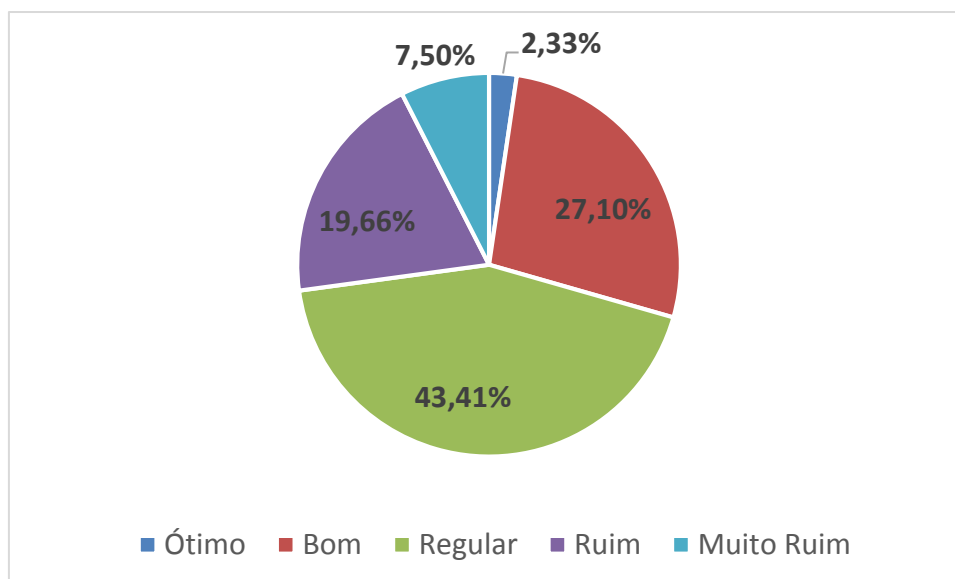


Figura 5.1.8-10– Percepção dos condutores quanto ao Uso dos Atracadouros, em %.

3.2.2.3.1. Atracadouro Laranjeiras

Neste Atracadouro, a insatisfação dos condutores é observada, para os atributos relacionados à avaliação da construção/reforma e avaliação geral da estrutura, onde embora de forma geral a avaliação tenha sido positiva, há respostas para o índice muito ruim, sendo 2 respostas de um total de 4, conforme **Quadro 5.1.8-10**.

Por outro lado, com relação aos atributos “quantidade de barcos atracados no local”, bem como a “presença de ambulantes na área”, a maioria dos pesquisados avaliaram como regular estes requisitos.

Quadro 5.1.8-10 – Percepção dos condutores quanto ao Uso do Atracadouro Laranjeiras, em número de entrevistados.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
PRESENÇA DE AMBULANTES	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
QUANTIDADE DE BARCOS	0,00%	0,00%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%
QUANTIDADE DE ATRACADOURO	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AVALIAÇÃO CONSTRUÇÃO / REFORMA ATRACADOURO	0,00%	0,00%	25,00%	25,00%	50,00%	0,00%
AVALIAÇÃO GERAL	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	0,00%	0,00%	50,00%	30,00%	20,00%	0,00%

3.2.2.3.2. Porto do Pepino

A presença de ambulantes no atracadouro foi avaliada como regular por 50% dos entrevistados. Apesar de quando analisadas separadamente as avaliações serem relativamente positivas, algumas condições não estão a contento para os entrevistados, que consideraram como regulares, ruins e muito ruins a quantidade de barcos, a presença de ambulantes, a quantidade de atracadouros na cidade, avaliação da construção/reforma do porto e a avaliação geral do atracadouro.

Em relação à quantidade de barcos que utilizam esta estrutura, apesar da insatisfação de parte dos entrevistados, a pesquisa de monitoramento realizado para avaliação da capacidade de atracação neste ponto (agosto de 2018), apontou índices de saturação da estrutura abaixo do considerável, ou seja, ainda que muito movimentada, há área útil de ancoragem que permite o incremento deste uso.

Observou-se ainda, que os condutores insatisfeitos com a quantidade de atracadouros na cidade, fizeram tal avaliação considerando somente aqueles de uso costumeiros (Porto Seis e Porto Pepino) e, quando indagados sobre as outras quatro estruturas implantadas pelo empreendedor, as respostas, em sua maioria, se tratavam da falta de rampa de acesso ao rio. Pode-se observar que na percepção destes usuários quando se fala em quantidade de atracadouros na cidade, as referências são aquelas que possuem rampa de embarque e desembarque.

Cabe atentar que para a avaliação geral do atracadouro, condições tais como: gestão da estrutura, fiscalização e as variações pertinentes à vazão do rio no período monitorado, exercem influência direta nas avaliações dos condutores, uma vez que o

impacto é refletido no desenvolvimento e continuidade das atividades náuticas no local. O **Quadro 5.1.8-11** abaixo apresenta esses resultados.

Quadro 5.1.8-11– Percepção dos condutores quanto ao Uso do Porto do Pepino, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
PRESENÇA DE AMBULANTES	0,00%	0,00%	50,00%	25,00%	25,00%	0,00%
QUANTIDADE DE BARCOS	0,00%	25,00%	62,50%	12,50%	0,00%	0,00%
QUANTIDADE DE ATRACADOURO	0,00%	25,00%	75,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AVALIAÇÃO CONSTRUÇÃO / REFORMA ATRACADOURO	12,50%	50,00%	25,00%	0,00%	12,50%	0,00%
AVALIAÇÃO GERAL	0,00%	37,50%	37,50%	12,50%	12,50%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	2,50%	27,50%	50,00%	10,00%	10,00%	0,00%

3.2.2.3.3. Porto Seis

Conforme **Quadro 5.1.8-12**, de modo geral, o Porto Seis foi avaliado positivamente pelos condutores, com valores na ordem de 50% para a boa avaliação, seguido daqueles que avaliaram como regular as condições de uso do atracadouro com 30%.

Em avaliação pormenorizada, percebe-se que os atributos relacionados à quantidade de atracadouros na cidade ainda é uma questão que gera a insatisfação dos condutores, sendo estes avaliados como ruim com índice de 50%.

Conforme relatado para o Porto do Pepino, a insatisfação dos condutores quanto à quantidade de atracadouros na cidade está ligada a falta de estruturas semelhantes a este porto, onde se tem a plataforma de ancoragem e rampa de embarque e desembarque de cargas/pessoas.

Por fim, em relação a quantidade de ambulantes, os entrevistados avaliaram como regular (37,5%), possivelmente essa avaliação se deve ao fato de não haver mais pontos para alimentação informal no local, como antes haviam.

Quadro 5.1.8-12– Percepção dos condutores quanto ao Uso do Porto Seis, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
PRESENÇA DE AMBULANTES	12,50%	25,00%	37,50%	25,00%	0,00%	0,00%
QUANTIDADE DE BARCOS	0,00%	50,00%	12,50%	37,50%	0,00%	0,00%
QUANTIDADE DE ATRACADOURO	0,00%	37,50%	50,00%	12,50%	0,00%	0,00%
AVALIAÇÃO CONSTRUÇÃO / REFORMA ATRACADOURO	12,50%	62,50%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%
AVALIAÇÃO GERAL	0,00%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	5,00%	50,00%	30,00%	15,00%	0,00%	0,00%

3.2.2.3.4. Porto da Carroças

Conforme **Quadro 5.1.8-13**, de modo geral, o Porto das Carroças foi avaliado como regular pelos condutores, com índice de 43,64%, seguido daqueles que avaliaram como boas as condições de uso do atracadouro com 30,91%.

Em relação as avaliações positivas, têm-se a quantidade de embarcações, com 54,55%, apesar de não haver nenhuma infraestrutura no local, percebe-se que há um grande número de usuários, em especial de médio e pequeno porte. Conforme depoimento de usuários, embora sem estrutura, a conformação natural do terreno propicia sua atracação facilitada, mesmo sem a existência de rampa de acesso.

Já em relação a estrutura no local, estes foram questionários no sentido de avaliarem os serviços disponíveis, mesmo sem uma estrutura física de atracação no local, apesar de em índices gerais ser avaliada como regular e ruim (36,36%), houve 27,27% dos entrevistados que avaliaram como ótima ou boa.

Quadro 5.1.8-13– Percepção dos condutores quanto ao Uso do Porto das Carroças, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
PRESENÇA DE AMBULANTES	0,00%	45,45%	54,55%	0,00%	0,00%	0,00%
QUANTIDADE DE BARCOS	0,00%	54,55%	27,27%	18,18%	0,00%	0,00%
QUANTIDADE DE ATRACADOURO	0,00%	18,18%	54,55%	27,27%	0,00%	0,00%
AVALIAÇÃO CONSTRUÇÃO / REFORMA ATRACADOURO	9,09%	18,18%	36,36%	36,36%	0,00%	0,00%
AVALIAÇÃO GERAL	0,00%	18,18%	45,45%	36,36%	0,00%	0,00%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	1,82%	30,91%	43,64%	23,64%	0,00%	0,00%

3.2.2.4. Reclamações e Sugestões

Conforme já relatado em nota técnica precedente, as obras dos atracadouros implantados pela Norte Energia e sua disponibilização à população de Altamira, ocorreu a partir de setembro 2015. Apesar da utilização e apropriação pela população, os equipamentos ainda não foram repassados ao órgão municipal gestor e fiscalizador, condição esta que impacta diretamente na dinâmica de uso e manutenção do equipamento, resultando na maioria das vezes em prejuízos à coletividade.

Ao final dos questionários aplicados aos condutores, foi aplicada uma pergunta “aberta” aos entrevistados, relativa às principais reclamações e sugestões sobre a estrutura em questão. O resultado dessa pesquisa foi capaz de indicar e corroborar com alguns problemas gerais identificados por outros monitoramentos, e sugerem a necessidade de adoção de algumas medidas corretivas a serem tomadas pelos futuros gestores desses equipamentos.



Pela natureza das principais reclamações e sugestões apontadas pelos usuários, vê-se que estão coerentes com a natureza desse tipo de equipamento, dentro de padrões aceitáveis para os “desejos” dos frequentadores no momento da pesquisa. Aliás, são questões que já vêm sendo tratadas pelo empreendedor e poder público e tendem a ser equacionadas tão logo o poder público assuma estes equipamentos e passe a se responsabilizar por seus serviços de zeladoria e fiscalização.

3.3. RESULTADOS USUÁRIOS DOS ATRACADOUROS

Neste item serão apresentados os resultados para o perfil socioeconômico dos Usuários pesquisados no rol das estruturas de atracação, com base nas respostas dadas pelos entrevistados nas seguintes estruturas:

- Porto Seis;
- Porto do Pepino
- Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras; e
- Porto das Carroças.

Ainda com relação à aplicação e análise dos dados levantados, têm-se um total de 41 questionários respondidos, sendo estes distribuídos conforme mostra a **Figura 5.1.8-11**.

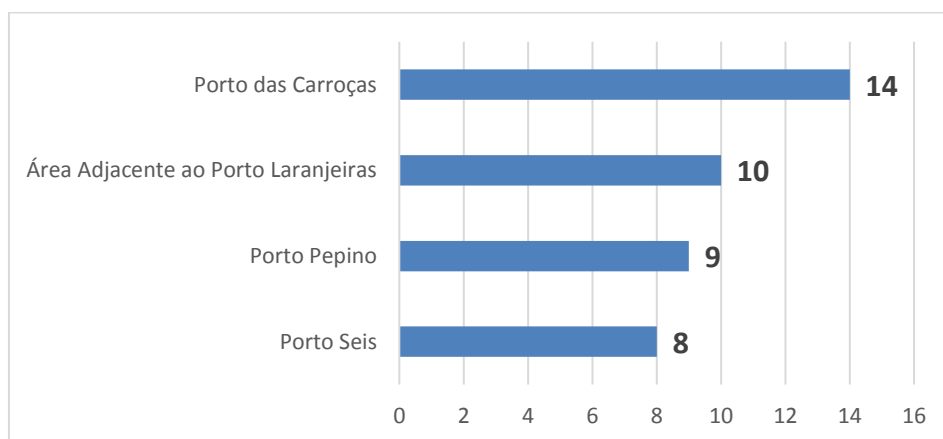


Figura 5.1.8-11 – Quantidade de questionários respondidos pelos Usuários por estrutura de atracação.

3.3.1. PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS USUÁRIOS

Similar as campanhas precedentes, constatou-se com a realização da 3ª pesquisa de satisfação dos usuários dos atracadouros que estes usuários são majoritariamente do sexo masculino, sendo representados por 66,66% dos entrevistados e aqueles do sexo feminino por 33,34%, conforme **Figura 5.1.8-12**.

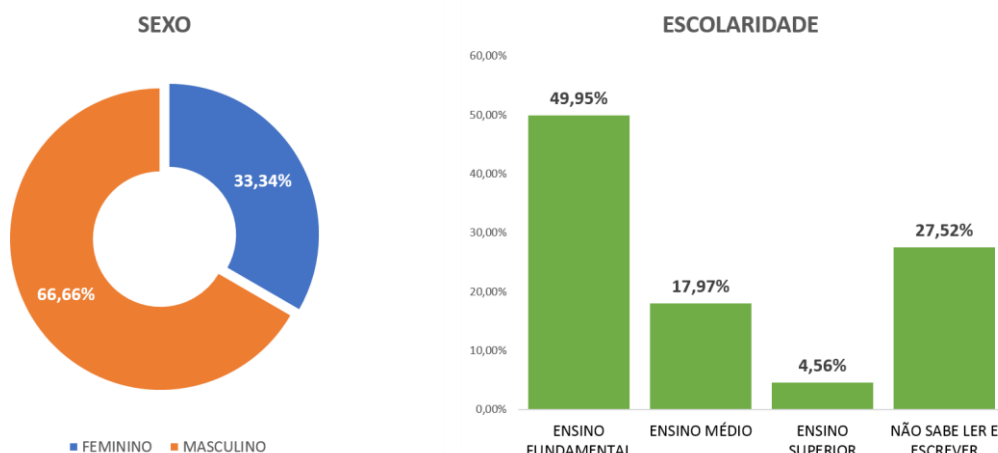


Figura 5.1.8-14 – Distribuição dos Usuários por sexo e escolaridade.

De forma geral, aproximadamente 49,95% dos usuários declararam possuir grau de escolaridade com Ensino Fundamental, seguido daqueles que não sabem ler e escrever com 27,52%. Aqueles que possuem Ensino Médio e Ensino Superior alcançaram valores percentuais na ordem de 17,97% e 4,56% respectivamente. Aqueles que declararam possuir Ensino Fundamental e Ensino Médio estão majoritariamente na faixa etária de 26 a 60 anos, com representação de 74% e 26% respectivamente. Do universo de 12 entrevistados que declararam não saber ler e escrever, 8 estão na faixa etária acima 41 anos e 4 na faixa de 26 a 40 anos, em termos percentuais os valores representam 67% e 33%.

A pesquisa identificou que os usuários dos atracadouros de Altamira situam-se majoritariamente numa faixa de idade entre 26 e 40 anos, correspondendo a 49,34% do total. Na sequência os usuários correspondentes à faixa etária de 41 a 60 anos representam 28,95% dos entrevistados. Aqueles maiores que 60 anos representam 21,72%. Para ambos os sexos (feminino e masculino) a idade predominantemente entre eles é de 26 a 40 anos, conforme **Figura 5.1.8-13**.

Em relação à renda salarial, aqueles que declararam receber entre 1 a 3 salários mínimos representam 51%, seguidos dos que recebem menos que 1 salário mínimo com 26%, sem renda com 18% e acima de 3 salários mínimos com 5%.

Do total de declarações entre 1 a 3 salários mínimos, 45% possuem grau de escolaridade enquadrado no Ensino Médio e 36% no Ensino Fundamental. Aqueles que declararam receber menos que 1 salário mínimo 57% estão enquadrados no Ensino Fundamental, seguidos dos que não sabem ler e escrever com 32%. Por fim, aqueles que declararam escolaridade enquadrada no Ensino Superior (2 entrevistados), 1 deles informou receber entre 1 a 3 salários mínimos, ao passo que o outro admitiu renda menor que 1 salário mínimo.

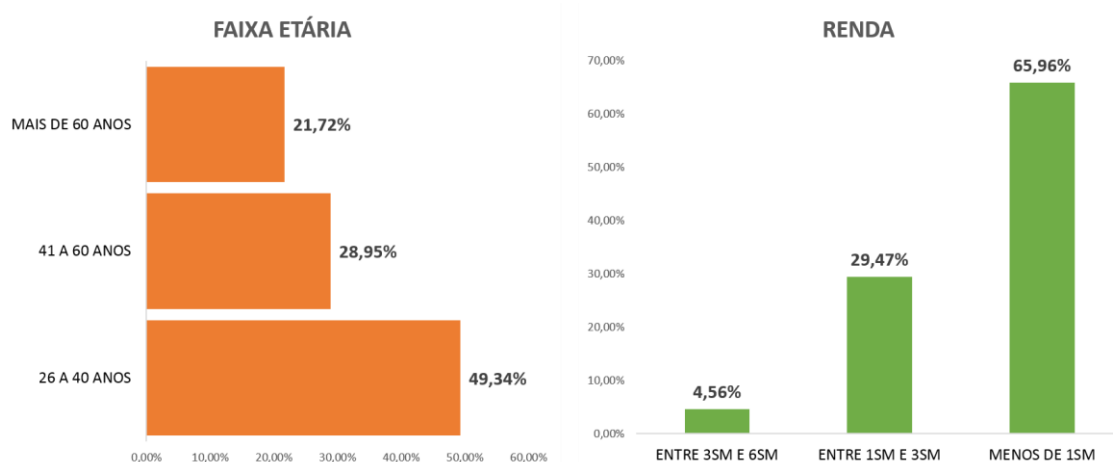


Figura 5.1.8-13 – Distribuição dos Usuários por faixa etária e renda.

Em continuidade ao perfil socioeconômico dos Usuários dos atracadouros, a pesquisa identificou que o tempo de permanência destes nas estruturas de atracação se revelam superiores para aqueles que permanecem entre 30min e 2 horas, com o total de 46,99% dos entrevistados, seguido daqueles que permanecem acima de 2 a 5 horas no local, com 29,48% e até 30min com 23,52% das respostas. Conforme mostra a **Figura 5.1.8-14**.

Não houve declaração de permanência no local o dia todo ou acima de 5 horas, demonstrando que a maioria dos usuários estão em trânsito no local. Dentre as atividades desenvolvidas por estes estão a comercialização ou venda de produtos diversos.

A transitoriedade se revela principalmente nas estruturas do Porto das Carroças e Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras, onde aqueles que permanecem entre 30min e 2 horas é da ordem 57,14% e 60% respectivamente, como mostram os dados do **Anexo II**.

Além disso, foi identificado que a maioria dos entrevistados (80,25%) não se fazia acompanhar de crianças, e quando acompanhadas, normalmente trazem consigo entre 1 a 3 crianças (17,25%).

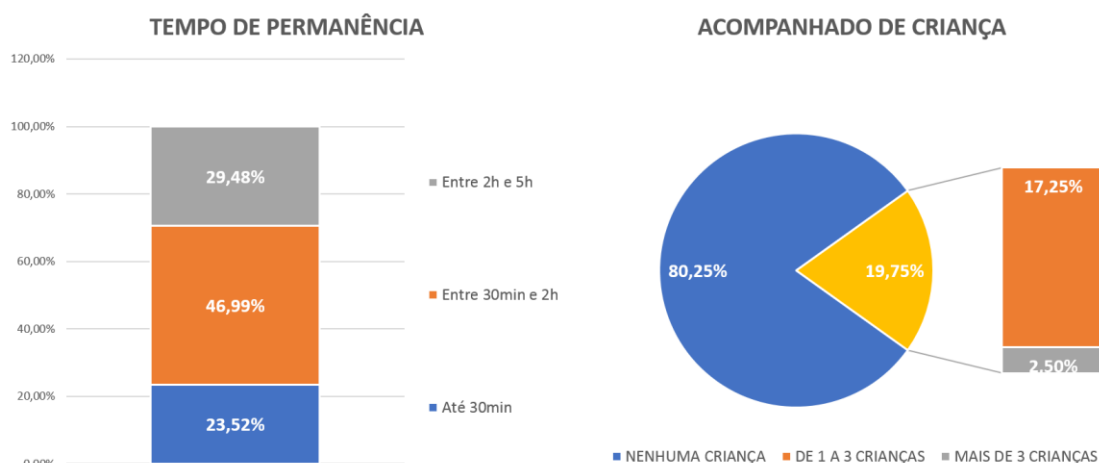


Figura 5.1.8-14 – Distribuição dos Usuários por tempo de permanência e quando acompanhados de crianças.

Como próximo questionamento referente ao perfil socioeconômico dos Usuários, o motivo prevalecente que leva os mesmos a frequentarem os portos está associado, sobretudo, à busca por atividades de lazer, tais como nadar, pescar, caminhar, visitar etc., perfazendo um total de 51,5%, como mostra a **Figura 5.1.8-15**.

No Porto Seis, há um número significativo de usuários que utilizam o transporte náutico, como os passageiros, sendo este com 37,5%. Já no Porto Pepino, além da representatividade de uso relacionada ao lazer, o comércio ambulante e o desenvolvimento de trabalho no local representam 11,1% e 22,2% daqueles entrevistados. Na Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras e no Porto das Carroças, a motivação de uso desta estrutura é prioritariamente para lazer, com menor frequência de passageiros e pessoas trabalhando no local.

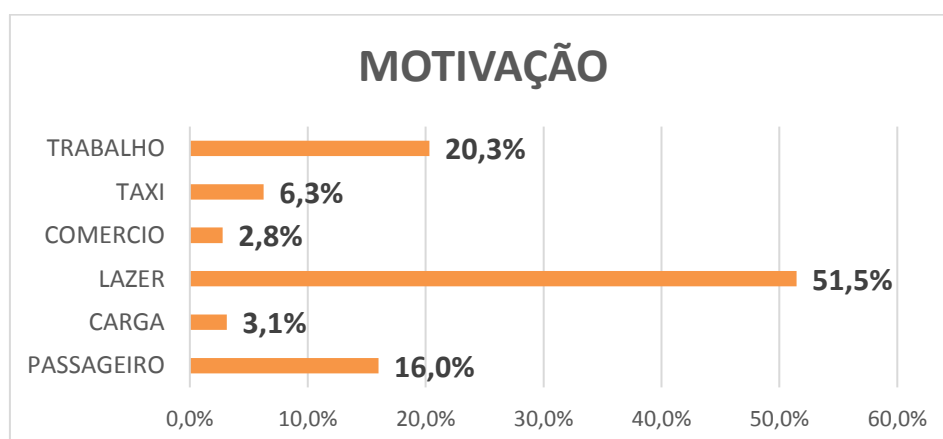


Figura 5.1.8-15 – Distribuição dos Usuários por motivação.

Sobre a época do ano e os meses mais utilizados, observa-se que, de forma geral, os usuários utilizam as estruturas o ano todo (86%), seguido daqueles que utilizam no

verão com 10%, aqueles que declararam utilizar somente no inverno amazônico com apresentaram percentuais diminutos (4%).

Tais dados acima apresentados são confirmados pelas respostas obtidas na pesquisa dos usuários no que se refere aos meses de utilização das estruturas. É possível verificar que exista certa invariabilidade de valores ao longo dos meses, sendo pouco expressivo a incremento nos meses a partir de maio a dezembro, tidos como o verão amazônico. Sendo assim é possível admitir que a variabilidade temporal pouco atua na questão de utilização destes equipamentos, ou seja, não há variações significativas ao longo dos meses do ano, conforme **Figura 5.1.8-16**.

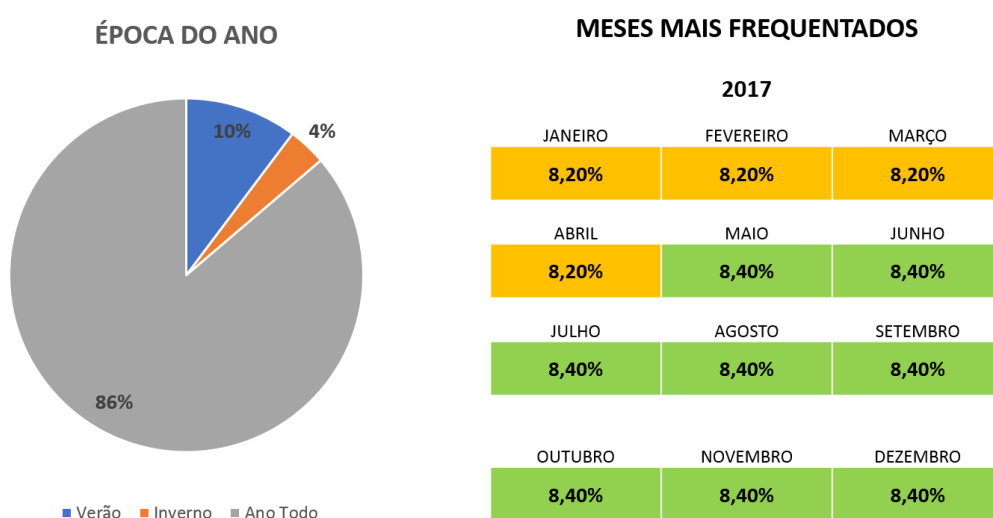


Figura 5.1.8-16 – Distribuição dos Usuários por época e meses mais utilizados.

No que se refere ao fluxo de usuários ao longo da semana, a variação da frequência admite variações mínimas, sendo um pouco mais no sábado (18%) e domingo (16,55%). A situação inversa ocorre na terça-feira, com representação de 10,23%, como mostra a **Figura 5.1.8-17**.

No entanto, no Porto Seis e Porto das Carroças, além do crescente movimento nos finais de semana, é possível observar que há uma atividade considerável também na segunda-feira com 19,2% e 15% respectivamente. Já no Porto do Pepino o dia de maior atividade acontece na sexta-feira, de acordo com os dados apresentado (20,5%).

Conforme informado à Norte Energia e verificado através de outros monitoramentos complementares realizados nas estruturas, o uso nos finais de semana está diretamente ligado às práticas de lazer no local.

A pesquisa identificou ainda que a maioria dos usuários utiliza os atracadouros no período da manhã (47,5%), seguido do turno da tarde (38,4%). Apenas 14,1% dos entrevistados admitiram utilizar as estruturas no período da noite.

Em relação à utilização dos pontos antigos de atracação a maior parte dos usuários já frequentava alguma estrutura (mesmo que provisória), antes da formação do reservatório (68,2%). Dentre os pontos mais utilizados, destacam-se a Rampa da FUNAI com 31,7%, seguidos do antigo Porto do Pepino e o Porto Seis, com valores na ordem de 25,8% e 16,7% respectivamente. Apesar da representatividade inferior aos demais, a Rua da Peixaria era opção de uso para 10,6% dos entrevistados seguido da Porto da Prainha, Porto das Carroças e Rampa do IBAMA, somando 15,3%.

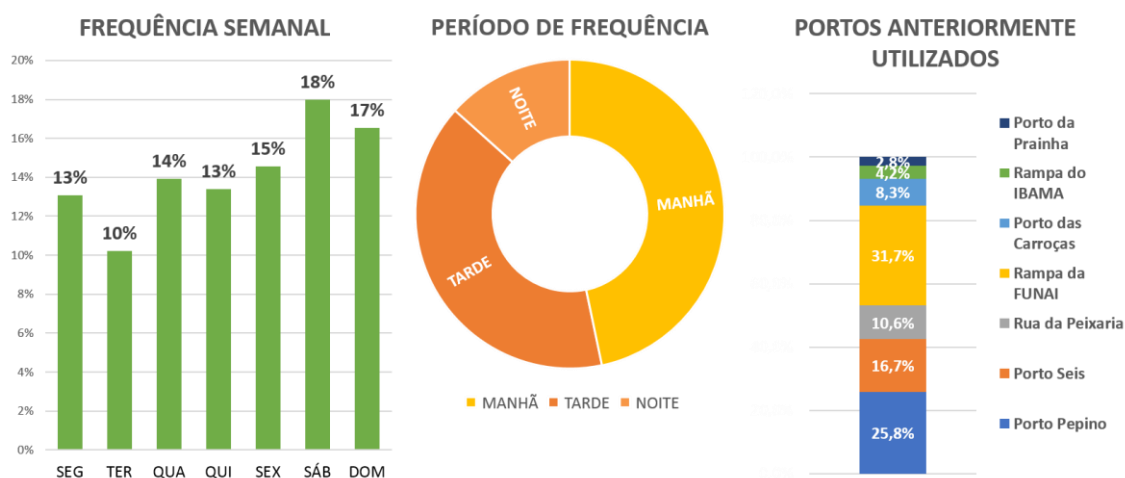


Figura 5.1.8-17 – Distribuição dos Usuários por dia da semana, período de frequência e portos utilizados.

Por fim, considerando os resultados obtidos na primeira campanha, os presentes dados relacionados ao perfil socioeconômico dos Usuários demonstram similaridade entre si, sendo que as características dos entrevistados se mantiveram após o intervalo semestral entre as campanhas.

3.3.2. ATRIBUTOS E INDICADORES

3.3.2.1. Infraestrutura Básica

Esta dimensão tem como objetivo levantar junto aos entrevistados sua percepção no que se refere ao:

- Tamanho do atracadouro;
- Sistema de limpeza;
- Serviços de policiamento;

- Acesso Aquático (Rio/Igarapé);
- Dispositivos de embarque e desembarque / Cargas;
- Dispositivos de embarque e desembarque / Pessoas; e
- Estacionamento.

De forma geral, têm-se para esta dimensão índices preocupantes segundo a percepção dos entrevistados. Aqueles que avaliaram a infraestrutura e serviços existentes nos portos com regulares correspondem a 29,86% dos entrevistados, enquanto aqueles que a classificaram como ruim e muito ruim somam valores de 40,46% conforme **Figura 5.1.8-18**. Tais valores diferem aos resultados das campanhas anteriores que demonstraram a satisfação dos usuários para este atributo.

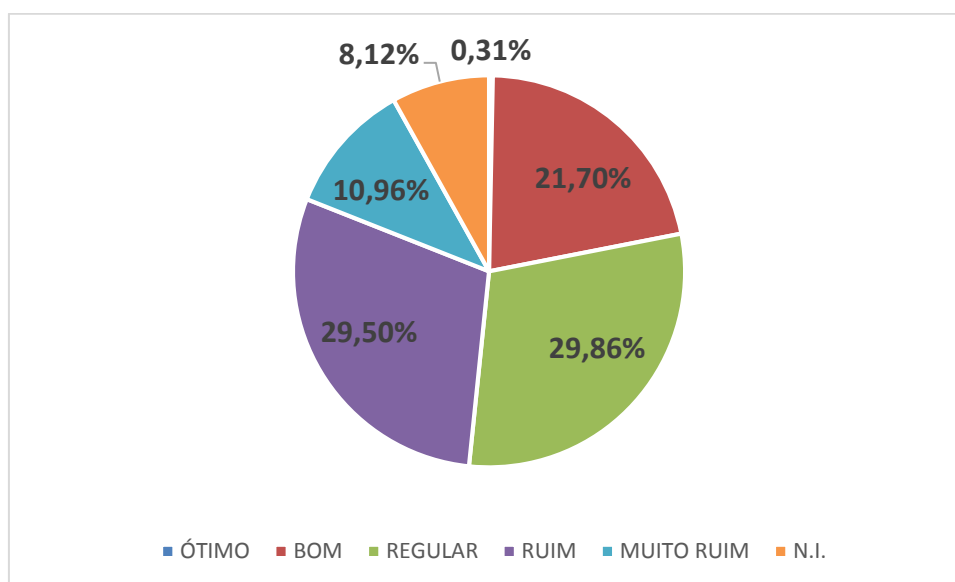


Figura 5.1.8-18 – Percepção dos Usuários quanto a Infraestrutura e Serviços dos Atracadouros, em %.

3.3.2.1.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras

O **Quadro 5.1.8-12** apresenta a percepção dos Usuários do Atracadouro Laranjeiras quanto à infraestrutura e serviços existentes, segundo suas declarações¹³.

Em virtude do quantitativo diminuto de usuários presentes neste equipamento, os dados serão apresentados em números absolutos por não haver sentido em apresentar análises estatísticas, conforme informado no item 2.1 *Distribuição da Pesquisa* desta nota técnica.

Quadro 5.1.8-16– Percepção dos Usuários quanto a Infraestrutura e Serviços da Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras, em número de entrevistados.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
TAMANHO ATRACADOURO	0,00%	0,00%	20,00%	50,00%	10,00%	20,00%
Limpeza	-	-	-	50, %	40,0%	10,0%
Presença policiamento	-	10,0%	30,0%	30,0%	30,0%	-
Acesso rio / igarapé	-	-	40,0%	50,0%	-	10,0%
Acesso embarque / desembarque pessoas	-	-	10,0%	60,0%	-	30,0%
Acesso embarque / desembarque cargas	-	-	10,0%	60,0%	-	30,0%
MÉDIA 3ª CAMPANHA	-	1,7%	18,3%	50,0%	13,3%	16,7%

BASE (N):41

Os entrevistados dessa área, de forma geral, se mostraram insatisfeito com as questões estruturais do local, considerando que a pesquisa foi realizada em uma área ao lado da estrutura de atracação, visto que a mesma está em desuso pelos usuários do seguimento.

Semelhante a percepção dos Condutores, os Usuários de uma maneira geral avaliaram a infraestrutura como ruim, com 50%, embora os usos deste público em suma não estejam associados à função mote desta estrutura de atracação.

Além disso, conforme exposto ao longo desta nota técnica, as variações do nível do reservatório influenciam diretamente a funcionalidade deste equipamento, trazendo prejuízos, quando do período de estiagem, às condições de acesso, embarque e desembarque de cargas e pessoas, o que levou os usuários a se apropriarem de área da atual pesquisa, adjacente ao atracadouro.

3.3.2.1.2. Porto Pepino

¹³ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

O **Quadro 5.1.8-17** apresenta a percepção dos Usuários do Porto do Pepino quanto à infraestrutura e serviços existentes naquele atracadouro, segundo suas declarações¹⁴.

Quadro 5.1.8-17 – Percepção dos Usuários quanto a Infraestrutura e Serviços do Atracadouro do Pepino em %.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Tamanho do Atracadouro	-	11,1%	33,3%	11,1%	44,4%	-
Limpeza do Atracadouro	-	33,3%	33,3%	-	33,3%	-
Iluminação do Atracadouro	-	33,3%	44,4%	22,2%	-	-
Oferta de locais para alimentação	-	11,1%	33,3%	11,1%	22,2%	22,2%
Qualidade de alimentação oferecida	-	11,1%	33,3%	11,1%	11,1%	33,3%
Presença de Policiamento	-	11,1%	33,3%	33,3%	22,2%	-
Acesso Aquático (RIO/IGARAPÉ)	-	33,3%	44,4%	11,1%	11,1%	-
Embarque e desembarque/ Cargas	-	-	77,8%	11,1%	11,1%	-
Embarque e desembarque/ Pessoas	-	-	66,7%	11,1%	22,2%	-
Média 3ª Campanha	-	16,0%	44,4%	13,6%	19,7%	6,2%

O Porto do Pepino e Porto Seis são os equipamentos que oferecem maior disponibilidade de infraestrutura e serviços. O Porto do Pepino, localizado na região central de Altamira, possui fluxo substancial e é ponto de referência para aqueles que navegam no rio Xingu.

De forma geral, este indicador foi avaliado com índices médios pelos Usuários, perfazendo um total de 44,4% para o índice regular, seguido das avaliações muito ruim com 19,7%, bom com 16%, ruim com 13,6%. Aqueles que não souberam responder as perguntas são apenas 6,2% de participação.

Em se tratando da disponibilidade de infraestrutura e da importância deste porto para as atividades náuticas do município, contribui para uma avaliação desfavorável deste atracadouro a ausência de estruturas de apoio para aqueles que a utilizam, sendo estes: banheiros públicos, abrigo para sol e chuva e locais de alimentação. É compreensível este último ter sido avaliado com regular pelos usuários, visto que as estruturas de alimentação presentes neste equipamento são improvisadas (trailer).

Por fim, em relação ao índice de satisfação favorável, a limpeza do atracadouro apresentou resultados satisfatórios pelos pesquisados, obtendo índices entre bom e regular somando 66,6%.

¹⁴ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

Em comparativo às campanhas realizadas, têm-se avaliações distintas com resultados finais indicando a insatisfação geral dos usuários, com questões relacionadas à dispositivos de embarque e desembarque, tamanho do atracadouro, oferta de locais para alimentação e policiamento. Este último requisito é o mais preocupante, visto que no local foi observada muitas pessoas fazendo uso de bebidas alcoólicas e por vezes incitando a violência, sendo necessária interferência da polícia, que não tem passagem regular pelo local, provocando, desta forma, insegurança nos usuários desse equipamento.

3.3.2.1.3. Porto Seis

O Porto Seis é o que oferece a maior disponibilidade de infraestrutura em seu espaço físico. Por se tratar de um porto de fácil acesso e localizado no centro urbano de Altamira, ele é o principal centro de movimentação de passageiros e mercadorias, no Rio Xingu. A proximidade com a Orla do Cais assume para esta estrutura a continuidade e incorporação desta estrutura como alternativa de espaço de visitação e lazer, favorecendo o afluxo de usuários no local.

O **Quadro 5.1.8-18** apresenta a percepção dos usuários frequentes no Porto Seis quanto à infraestrutura e serviços existentes neste porto, segundo suas declarações¹⁵.

Quadro 5.1.8-18 – Percepção dos Usuários quanto a Infraestrutura e Serviços do Porto Seis, em %.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Tamanho do Atracadouro	-	12,5%	62,5%	25,0%	-	-
Limpeza do Atracadouro	-	25,0%	25,0%	25,0%	12,5%	12,5%
Iluminação Atracadouro	-	62,5%	-	37,5%	-	-
Oferta de locais para alimentação	-	25,0%	-	50,0%	25,0%	-
Qualidade de alimentação oferecida	-	25,0%	12,5%	50,0%	12,5%	-
Presença de Policiamento	12,5%	50,0%	25,0%	12,5%	-	-
Acesso Aquático (RIO/IGARAPÉ)	-	50,0%	50,0%	-	-	-
Embarque e desembarque/ Cargas	-	50,0%	37,5%	12,5%	-	-
Embarque e desembarque/ Pessoas	-	50,0%	25,0%	25,0%	-	-
Estacionamento	-	100,0%	-	-	-	-
Média 3ª Campanha	1,3%	45,0%	23,8%	23,8%	5,0%	1,3%

¹⁵ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

Em sua totalidade, os atributos relacionados à infraestrutura e oferta de serviços no Porto Seis atingiram níveis de satisfação, sendo este da ordem de 45% para o índice bom, seguido de regular e ruim, ambos com 23,8%, muito ruim 5% e ótimo com 1,3%.

Em termos de avaliações positivas, estacionamento, policiamento e iluminação do atracadouro foram os itens mais bem avaliados entre os Usuários. Vale lembrar, que o Porto Seis é o único equipamento que possui estacionamento de veículos.

Daqueles que obtiveram notas regulares e ruins os atributos que obtiveram maior participação dos pesquisados são aqueles relacionados ao tamanho do atracadouro, dispositivos de embarque e desembarque de cargas e pessoas e oferta de locais para alimentação. Como principal motivo de insatisfação dos Usuários, os dispositivos de embarques vêm sendo sistematicamente criticados, seja para embarque/desembarque de pessoas seja de mercadoria. As circunstâncias, conforme já relatadas anteriormente nos resultados dos condutores, estão ligadas ao uso particularizado das empresas de locação de embarcações neste porto, reduzindo a área útil destinada aos condutores autônomos, além da falta de gestão e fiscalização.

Outro indicador criticado é a oferta de locais de alimentação, que, por ora, são restaurantes improvisados em balsas atracadas na frente do porto, e que atendem a demanda do local, acrescido de ambulantes que oferecem este serviço. Apesar de em sua totalidade estarem satisfeitos com os serviços disponíveis.

As presentes questões relacionadas à insatisfação dos usuários se mantiveram conforme reporte ocorrido na consolidação dos resultados das campanhas precedentes. A oferta de locais de alimentação e dispositivos de embarque e desembarque são questões que devem ser tratadas pelo empreendedor no intuito de proporcionar aos usuários condições favoráveis de trabalho e uso do espaço.

3.3.2.1.4. Porto das Carroças

O **Quadro 5.1.8-19** apresenta a percepção dos usuários frequentes no Porto das Carroças quanto à infraestrutura e serviços existentes neste porto, segundo suas declarações¹⁶.

¹⁶ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

Quadro 5.1.8-19 – Percepção dos Usuários quanto a Infraestrutura e Serviços do Porto Carroças, em %.

ATRIBUTOS	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Tamanho do Atracadouro	-	7,1%	42,9%	42,9%	7,1%	-
Limpeza do Atracadouro	-	21,4%	42,9%	35,7%	-	-
Iluminação Atracadouro	-	50,0%	35,7%	35,7%	-	-
Oferta de locais para alimentação	-	42,0%	35,7%	21,4%	-	-
Qualidade de alimentação oferecida	-	42,0%	35,7%	21,4%	-	-
Presença de Policiamento	-	-	7,7%	7,7%	7,7%	76,9%
Acesso Aquático (RIO/IGARAPÉ)	-	35,7%	35,7%	21,4%	-	7,1%
Embarque e desembarque/ Cargas	-	7,1%	35,7%	42,9%	14,3%	-
Embarque e desembarque/ Pessoas	-	7,1%	35,7%	35,7%	21,4%	-
Estacionamento	-	28,5%	21,4%	42,0%	7,1%	-
Média 3ª Campanha	-	24,1%	32,9%	30,7%	5,8%	8,4%

Este equipamento apesar de não possuir estrutura de atracação construído pela Norte Energia, foi avaliado de acordo com os moldes da pesquisa aplicada aos demais pontos de atracação da cidade de Altamira. De forma geral, o local foi avaliado como regular, de acordo com 32,9% dos entrevistados.

Os principais pontos de insatisfação dos usuários são em relação ao tamanho do atracadouro, embarque e desembarque de carga e estacionamento. Este último, se dá principalmente pela necessidade de uma rampa de docagem a fim de viabilizar as atividades realizadas no local.

Em relação aos pontos positivos têm-se a iluminação e os locais de alimentação, visto que, apesar de informal, há variados locais disponíveis neste seguimento.

3.3.2.1. Mobilidade Urbana

Esta dimensão tem como objetivo levantar junto aos entrevistados sua percepção quanto à acessibilidade aos portos, no que se refere a itens como:

- Localização do atracadouro;
- Acesso (terrestre ou aquático); e
- Condições das vias de acesso.

De forma geral, para esta dimensão, há índices favoráveis segundo a percepção dos entrevistados. Aqueles que avaliaram como ótimo e bom os aspectos relativos à mobilidade urbana nos portos correspondem a 83%, enquanto aqueles que a

classificaram como regular, ruim e muito ruim, juntos representam 17%, conforme **Figura 5.1.8-19**.

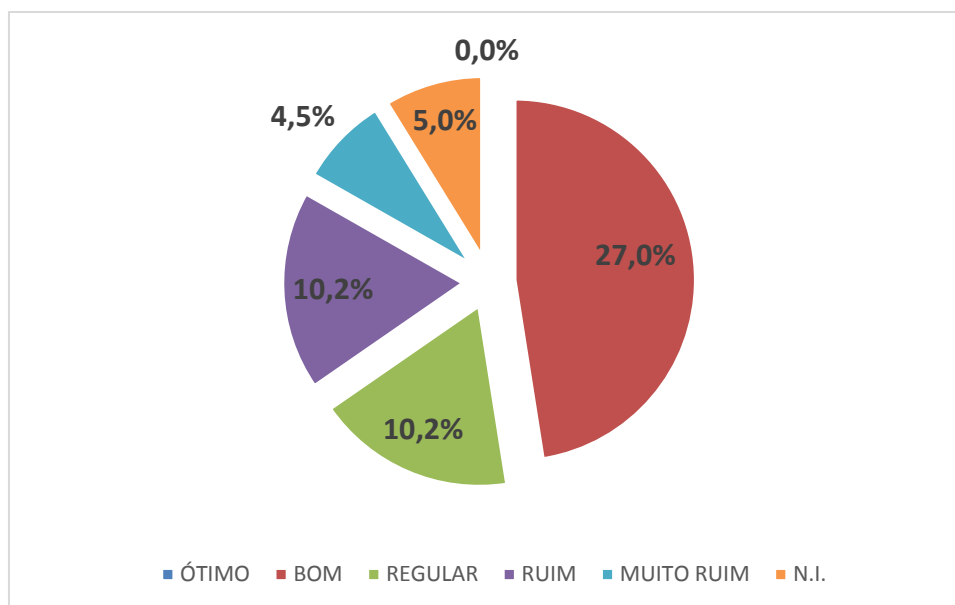


Figura 5.1.8-19 – Percepção dos Usuários quanto a Mobilidade Urbana nos Atracadouros, em %.

3.3.2.1.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras

O **Quadro 5.1.8 -20** apresenta a percepção dos usuários do Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras quanto à mobilidade urbana no Atracadouro Laranjeiras, segundo suas declarações¹⁷.

Quadro 5.1.8 -20 – Percepção dos Usuários quanto à Mobilidade Urbana na Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras, em número de entrevistados.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Localização do Atracadouro	50,0%	20,0%	10,0%	-	20,0%	50,0%
Acesso a este Atracadouro	40,0%	30,0%	10,0%	-	20,0%	40,0%
Condições das vias de acesso ao Atracadouro	20,0%	10,0%	40,0%	10,0%	20,0%	20,0%
Média 3ª Campanha	36,7%	20,0%	20,0%	3,3%	20,0%	36,7%

¹⁷ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no atracadouro, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

Os atributos relacionados à mobilidade urbana foram amplamente aprovados pelos entrevistados, obtendo um total de 36,7% avaliações para o índice bom. Em seguida aparece os índices bom, ruim e muito ruim todos com 20%.

As condições das vias de acesso obtiveram avaliações variadas, embora as avaliações positivas sejam maioria.

3.3.2.1.2. Porto Pepino

O **Quadro 5.1.8-21** apresenta a percepção dos usuários do Porto Pepino quanto à mobilidade urbana naquele porto, segundo suas declarações¹⁸.

Quadro 5.1.8-21 – Percepção dos Usuários quanto a Mobilidade Urbana no Porto do Pepino, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Localização do Atracadouro	-	44,4%	33,3%	11,1%	11,1%	-
Acesso a este Atracadouro	-	44,4%	33,3%	-	22,2%	-
Condições das vias de acesso ao Atracadouro	-	33,3%	33,3%	22,2%	11,1%	-
Média 3ª Campanha	-	40,7%	33,3%	11,1%	14,8%	-

Atracadouro inserido no perímetro urbano, mais precisamente na área central, os atributos relacionados à localização e acesso a este atracadouro, foram avaliados positivamente pelos entrevistados, com índices majoritariamente bom, com 40,7%. Seguindo da avaliação regular com 33,3%. A avaliações ruins e muito ruins somam 25,9% dos entrevistados.

3.3.2.1.3. Porto Seis

O **Quadro 5.1.8-20** apresenta a percepção dos usuários do Porto Seis quanto à infraestrutura e serviços existentes naquele atracadouro, segundo suas declarações¹⁹.

Quadro 5.1.8-20 – Percepção dos Usuários quanto a Mobilidade Urbana no Porto Seis, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Localização do Atracadouro	-	87,5%	12,5%	-	-	-
Acesso a este Atracadouro	-	87,5%	12,5%	-	-	-

¹⁸ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no atracadouro, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

¹⁹ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Condições das vias de acesso ao Atracadouro	-	75,0%	25,0%	-	-	-
Média 3ª Campanha	-	83,3%	16,7%	-	-	-

O acesso a esta estrutura foram os atributos mais bem avaliados, como bom pela maioria dos entrevistados com 83,3%. As condições das vias de acesso não receberam nenhuma avaliação negativa.

Diferentemente do Porto do Pepino, onde as vias de acesso à estrutura é responsabilidade do empreendedor, aquelas de interligação ao Porto Seis são operadas e geridas pela municipalidade.

3.3.2.1.4. Porto da Carroças

O **Quadro 5.1.8-21** apresenta a percepção dos usuários do Porto das Carroças quanto à infraestrutura e serviços existentes naquele atracadouro, segundo suas declarações²⁰.

Quadro 5.1.8-21 – Percepção dos Usuários quanto a Mobilidade Urbana no Porto das Carroças, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Localização do Atracadouro	-	85,7%	14,3%	-	-	-
Acesso a este Atracadouro	-	35,7%	50,0%	14,3%	-	-
Condições das vias de acesso ao Atracadouro	-	35,7%	50,0%	14,3%	-	-
Média 3ª Campanha	-	52,4%	38,1%	9,5%	-	-

Os atributos desse local de atracação, em termos gerais, foram bem avaliados, com 52,4% de satisfação por parte dos entrevistados, com destaque para a localização do porto, avaliado com 85,7% como sendo bom.

Apesar de pouco significativo, houve avaliações negativas em relação ao acesso ao porto. No momento da pesquisa, como já mencionado, as vias adjacentes ao local de atracação se encontravam em obras de reconfiguração, pavimentação e implantação de calçadas, refletindo assim na percepção dos entrevistados quando da avaliação.

²⁰ Nos casos em que a infraestrutura ou serviço não está disponível no porto, a pergunta sobre sua percepção não foi feita ao entrevistado.

3.3.2.2. Uso dos Atracadouros

Esta dimensão tem como objetivo levantar junto aos entrevistados sua percepção no que se refere a:

- Presença de ambulantes;
- Quantidade de barcos;
- Quantidade de atracadouros;
- Construção/reforma do atracadouro; e
- Avaliação geral.

Aqueles que avaliaram como regular contam com 38,5% dos entrevistados, seguido do índice bom com 28,5%, enquanto aqueles que a classificaram como regular, ruim e muito ruim, representam 38,5%, 21,8% e 5,3% respectivamente, e somente 3% avaliaram como ótimo, conforme **Figura 5.1.8-20**. Apenas 2,9% dos entrevistados não responderam tais questionamentos.

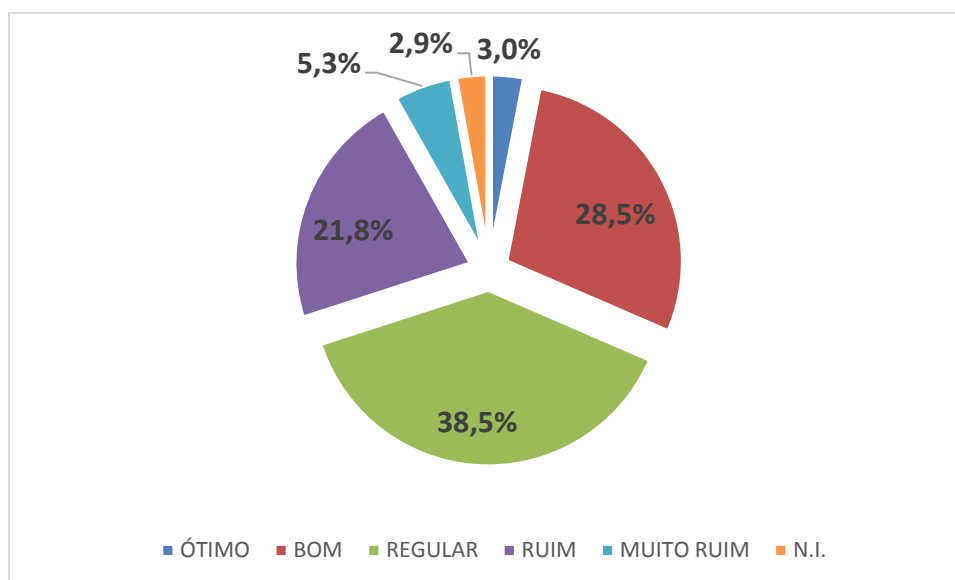


Figura 5.1.8-20– Percepção dos Usuários quanto ao Uso dos Atracadouros, em %.

3.3.2.2.1. Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras

Para os usuários entrevistados no Atracadouro Laranjeiras, de uma forma geral o índice de satisfação bom obteve o menor número de respostas, quando comparado aos

demais. Contudo, em virtude do número baixo de entrevistados a variância assumida por estes é grande, não sendo possível correlacionar tal distinção de resultados.

A presença de ambulantes na área foi avaliada como ruim por 60% dos entrevistados nesta localidade, bem como para o item relativo à quantidade de barcos no atracadouro, a percepção do público está aquém do esperado, com avaliações concentradas no indicativo regular, com 70%.

Em relação à quantidade de atracadouros na cidade, as avaliações se concentram nos indicadores regular e ruim, ambos com índice de 40%.

Em virtude do número ínfimo de entrevistados neste equipamento as relações e análises estatísticas não serão realizadas. O **Quadro 5.1.8-22** apresenta esses resultados.

Quadro 5.1.8-22 – Percepção dos Usuários quanto ao Uso da Área Adjacente ao Atracadouro Laranjeiras, em número de entrevistados.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Presença de ambulantes no atracadouro	-	-	10,0%	60,0%	10,0%	20,0%
Quantidade de barcos no atracadouro	-	-	40,0%	40,0%	-	20,0%
Quantidade de atracadouro na cidade	-	30,0%	70,0%	-	-	-
Avaliação da construção/reforma atracadouro	10,0%	-	10,0%	60,0%	10,0%	10,0%
Avaliação geral do Atracadouro	-	-	10,0%	40,0%	50,0%	-
Média 3ª Campanha	2,0%	6,0%	28,0%	40,0%	14,0%	10,0%

3.3.2.2.2. Porto Pepino

Conforme informado no item **3.3 Resultados Usuários dos Atracadouros** deste relatório, foram entrevistados 41 usuários nesta localidade. As respostas com relação à percepção destes usuários se concentraram no índice regular com índice de 51,1%, seguidas de 31,1% das avaliações boas, 11,1%, avaliações ruins, muito ruim com 4,4% e ótima com 2,2%, como mostra o **Quadro 5.1.8-23**.

Em relação à avaliação da quantidade de atracadouros na cidade e construção/reforma do atracadouro, os resultados se mostraram também favoráveis, com índices bons na ordem de 55,6% e 44,4% cada.

As avaliações negativas (ruim e muito ruim) atingiram juntos 15,5% dos entrevistados, sendo o a presença de ambulantes o mais mal avaliado, com 11,1% de ruim e 122,2% muito ruim. No que diz respeito à quantidade de barcos, conforme exposto ao longo deste relatório técnico, o Porto Seis e o Porto do Pepino admitem os maiores fluxos de usuários e condutores. Portanto, o incômodo de alguns usuários neste quesito é reflexo

da dinamicidade do local. Por outro viés, a falta de fiscalização e gestão do equipamento por parte da municipalidade instiga essa sensação e avaliação negativa nestes usuários.

Além disso, questões relativas à variabilidade da vazão do rio Xingu impacta negativamente nestas avaliações, como no caso da atual pesquisa, que fora realizada no período de estiagem, quando as cotas assumem os menores valores neste período.

Quadro 5.1.8-23– Percepção dos Usuários quanto ao Uso do Porto do Pepino, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Presença de ambulantes no atracadouro	-	22,2%	44,4%	11,1%	22,2%	-
Quantidade de barcos no atracadouro	-	55,6%	44,4%	-	-	-
Quantidade de atracadouro na cidade	11,1%	-	77,8%	11,1%	-	-
Avaliação da construção/reforma atracadouro	-	44,4%	33,3%	22,2%	-	-
Avaliação geral do Atracadouro	-	33,3%	55,6%	11,1%	-	-
Média 3ª Campanha	2,2%	31,1%	51,1%	11,1%	4,4%	-

3.3.2.2.3. Porto Seis

Os entrevistados do Porto Seis classificaram de uma forma geral a estrutura como sendo boa, segundo as características de uso, com um total de 52,5% no índice bom, sendo a estrutura mais bem avaliada neste requisito, como mostra a **Quadro 5.1.8-24**.

Ainda em relação às avaliações positivas, aproximadamente 75% declararam bons os atributos relacionados à construção/reforma do atracadouro e avaliação geral do atracadouro.

Em relação às avaliações regulares, em termos gerais tem-se a participação de 25% dos entrevistados neste índice, seguido daqueles que avaliaram como ruim com 17,5%. Os itens que impulsionaram a primeira porcentagem são aqueles relativos à quantidade de barcos no atracadouro. A insatisfação de parte dos usuários em relação à quantidade de barcos está atrelada à dinamicidade assumida por esta estrutura evidenciada pela falta de fiscalização e gestão por parte da municipalidade, bem como o uso particularizado de empresas de turismo na localidade, impedindo por vezes o uso por aqueles usuários que buscam condutores autônomos.

Por fim, em relação ao índice muito ruim tal classificação não recebeu qualquer avaliação dos usuários.

Quadro 5.1.8-24– Percepção dos Usuários quanto ao Uso do Porto Seis, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO
----------	-----------

	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Presença de ambulantes no atracadouro	12,5%	50,0%	12,5%	25,0%	-	-
Quantidade de barcos no atracadouro	-	37,5%	25,0%	37,5%	-	-
Quantidade de atracadouro na cidade	-	50,0%	37,5%	12,5%	-	-
Avaliação da construção/reforma atracadouro	12,5%	75,0%	12,5%	-	-	-
Avaliação geral do Atracadouro		50,0%	37,5%	12,5%	-	-
Média 3ª Campanha	5,0%	52,5%	25,0%	17,5%	-	-

3.3.2.2.4. Porto da Carroças

De forma geral, o Porto das Carroças, assim como nos demais atributos avaliados em relação ao mesmo, se manteve com índice regular, com média geral de 50%. A presença de ambulantes, foi o que obteve maior índice neste requisito com 71,4%, como apresentado no **Quadro 5.1.8-25**. Em relação aos itens positivos, a quantidade de barcos no atracadouro foi o que obteve melhor avaliação com índice de 42,9%.

Em relação aos itens positivos, tem-se a quantidade de atracadouros, avaliado como bom por 42,9% dos entrevistados. Em relação a avaliação geral do atracadouro, apesar do mesmo funcionar de forma espontânea e improvisada, obteve uma avaliação regular por 50% dos usuários, que se mostraram um pouco mais satisfeitos que os condutores de embarcações neste mesmo requisito.

Quadro 5.1.8-25– Percepção dos Usuários quanto ao Uso do Porto das Carroças, em %.

ATRIBUTO	AVALIAÇÃO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Muito Ruim	N.I
Presença de ambulantes no atracadouro	-	14,3%	71,4%	7,1%	-	7,1%
Quantidade de barcos no atracadouro	7,1%	7,1%	50,0%	35,7%	-	-
Quantidade de atracadouro na cidade	-	42,9%	50,0%	7,1%	-	-
Avaliação da construção/reforma atracadouro	7,1%	28,6%	28,6%	28,6%	7,1%	-
Avaliação geral do Atracadouro		28,6%	50,0%	14,3%	7,1%	-
Média 3ª Campanha	2,9%	24,3%	50,0%	18,6%	2,9%	1,4%

3.3.2.3. Reclamações e Sugestões

Cabe de início relatar que a proposta de construção dos atracadouros como medida de mitigação do impacto causado pela UHE Belo Monte foi bem aceita pelos usuários.

Quando consultados sobre a sua percepção em relação à avaliação geral das estruturas é relevante aqueles que as consideram como boas ou regulares.

Os usuários dos atracadouros são majoritariamente (97,5%) moradores do município de Altamira, revelando que estas estruturas constituem em um importante equipamento para a realização das atividades náuticas do local.

O resultado dessa pesquisa foi capaz de indicar e corroborar alguns problemas gerais que chamam a atenção e sugerem a necessidade de adoção de algumas medidas corretivas a serem tomadas pelos futuros gestores desses equipamentos. Nesse sentido, uma visão geral poderá ser indicada, pautando-se nas reclamações e sugestões manifestadas livremente pelos usuários dos atracadouros durante as entrevistas.

4. CONSIDERAÇÕES GERAIS

4.1. ATRACADOURO LARANJEIRAS

A pesquisa de satisfação realizada no Atracadouro do Laranjeiras reflete as condições de ociosidade da estrutura, visto o uso de área alternativa pelos usuários. Desta forma, os dados apresentados são resultados de coleta realizada na área adjacente ao atracadouro, onde os trabalhadores e usuários elegeram para realizar suas atividades.

Em relação aos pontos positivos, tem-se para uma avaliação satisfatória a localização, acesso e condições das vias de acesso ao atracadouro Laranjeiras. Fica evidente que ações de zeladoria e manutenção do sistema viário, que o poder público executa nessa porção da cidade, tem forte influência sobre a satisfação dos usuários deste atracadouro.

No que se refere aos pontos negativos, sabidamente a avaliação negativa em relação ao atributo relacionado à infraestrutura se deve ao fato deste equipamento não possuir como alternativa de ancoragem, embarque e desembarque de carga/pessoas uma rampa de docagem de acesso às margens do igarapé. Além disso, questões relacionadas à segurança destes usuários, tais como falta de iluminação pública e policiamento, impactam diretamente estas avaliações. Em relação a infraestrutura, ações já em curso pelo empreendedor, como a implantação da rampa de docagem, implicarão em uma melhor aceitação e apropriação por parte da população quanto à estrutura em questão.

4.2. PORTO DO PEPINO

Ao contrário do atracadouro acima mencionado, o Porto do Pepino assume uma característica relevante no que diz respeito às atividades náuticas da região. Seu uso extensivo está ligado não somente àqueles que buscam o equipamento como ponto de

apoio e acesso ao rio Xingu como também àqueles que o utilizam como opção para as práticas de atividades de lazer, tais como pesca, banho, caminhada entre outras. Neste sentido, tem-se como avaliação duas vertentes importantes a serem destacadas, sendo uma advinda dos donos de embarcações e outra daqueles que não tem sua atividade diretamente ligada às atividades náuticas propostas, sendo eles os usuários.

Em relação à avaliação positiva dos donos das embarcações, associa-se a implementação de uma estrutura fixa de suporte às atividades desenvolvidas no local, tais como a plataforma de atracação e a rampa de docagem. Por outro lado, a inexistência de infraestrutura ligadas a gestão e apoio a este público contribui para uma avaliação pouco satisfatória, como é o caso dos equipamentos públicos, sendo eles banheiros e locais para oferta de alimentação. Também a falta de sinalização de segurança, fiscalização e gestão se torna um agravante quando relacionadas às várias atividades desenvolvidas no local. Neste sentido, o envolvimento da municipalidade na fiscalização e gestão deste equipamento é de suma importância para o efetivo uso e funcionalidade da estrutura de atracação.

Em relação às avaliações dos usuários, pouco se comentou sobre as questões estruturais e funcionais do porto, uma vez que, como informado anteriormente, a utilização por parte deste grupo de usuário é majoritariamente ligada à prática de atividades de lazer. Sendo assim, questões como infraestrutura externa e aquelas intrínsecas ao atracadouro, embora tenham tido avaliações positivas, foram aquelas ligadas à fiscalização e gestão que se destacaram negativamente para este público.

4.3. PORTO SEIS

Os atributos positivos destacados para o Porto Seis refletem, em sua ampla maioria, uma satisfação com relação à localização deste equipamento e à infraestrutura. A localização privilegiada deste porto, no centro de Altamira, contribui sobremaneira para uma boa avaliação. Neste sentido, fica evidente que ações de zeladoria e dotação de infraestrutura que o Poder Público execute nessa porção da cidade têm forte influência sobre a satisfação dos usuários.

No que se refere aos pontos negativos, os atributos que se destacam, quais sejam, fiscalização, gestão e ordenamento, remetem à falta de um ente beneficiário atuante, atribuição esta que deverá ser assumida pelo poder público, dentro das atribuições que já lhe são inerentes como executivo municipal.

Outro aspecto avaliado negativamente, está associado à falta de banheiros públicos e quantidade de locais para alimentação.

4.4. PORTO DAS CARROÇAS

Os trabalhadores e usuários elegeram o Porto das Carroças como ponto estratégico para o desenvolvimento das suas atividades. Há uma frequência considerável de embarcações neste local, no entanto, mantendo-se dentro do índice bom de saturação.

Entre os pontos positivos, tanto a localização do porto quanto o acesso pelo rio/igarapé, foram bem avaliados tanto pelos condutores de embarcações, quanto pelos usuários, bem como a quantidade de embarcações presente no atracadouro.

Por outro lado, a falta de estrutura no local, refletiu negativamente ao longo desse relatório. Apesar de ser uma estrutura provisória e elegida pelos usuários, mesmo com as ações de organização do local, com presença de placas de sinalização, lixeiras, e segurança das embarcações, as questões estruturais fazem falta para melhoria das condições de trabalho e uso do atracadouro, tais como alternativa de ancoragem, embarque e desembarque de carga/pessoas uma rampa de docagem de acesso às margens do igarapé e instalações de banheiros públicos. Cabe destacar que, mesmo que provisório, a Norte Energia vem implementando atividades para melhoria do local.

5. RECOMENDAÇÕES E CONSIDERAÇÃO FINAIS

A terceira pesquisa de satisfação dos condutores de embarcações e usuários apontou para resultados importantes para a avaliação deste equipamento público. Foi possível ter-se uma relativa clareza sobre os pontos fortes e fracos de cada uma das estruturas de atracação, as razões que a condicionam e mesmo a sugestão de diretrizes quanto às ações corretivas e potencializadoras que poderão ser tomadas.

De forma geral, as considerações pertinentes à avaliação deste público se mantiveram ao longo das campanhas realizadas nestas localidades. No entanto, cabe ressaltar que, embora não efetivado, discussões junto ao Empreendedor vem ocorrendo no âmbito do GT dos Pescadores no sentido de promover tão logo ações corretivas e que viabilizem a efetivação do uso destas estruturas.

Importante destacar que os dados refletem as condições do momento da pesquisa e da própria vivência e apropriação do público com este novo equipamento. Dessa forma, não se pode desconsiderar que situações adversas, como é o caso da variabilidade da vazão do reservatório, impactam diretamente na percepção e avaliação destes usuários.

Assim, de tudo que se expôs das consolidações dos resultados apurados, pode-se indicar, em síntese, as seguintes condições em relação aos atracadouros.

- I. Algumas situações relacionadas a infraestrutura muitas vezes relacionadas ao ordenamento e fiscalização devem ser observados por parte do gestor do equipamento. Além disso, tal condição se constitui em um elemento importante de estabelecimento de uso e apropriação do equipamento. Esta condição tem forte impacto sobre as avaliações;
- II. A fiscalização e gestão dos equipamentos ainda é incipiente, envolvendo questões de planejamento, diretrizes, zoneamento de áreas, sinalização pertinente, sendo uma questão importante para que os atracadouros possam ser apropriados de forma adequada e consolidados como um equipamento de desenvolvimento de atividades náuticas na região, cabendo ao poder público acelerar as ações necessárias nesse sentido;

6. ANEXOS

6.1. 5.1.8-1 – Tabulação dos dados da pesquisa de satisfação condutores de embarcações;

6.2. 5.1.8-2 – Tabulação dos dados da pesquisa de satisfação usuários.

Anexo 5.1.8-1 – Tabulação dos dados da Pesquisa de Satisfação Condutores de Embarcações.

Anexo 5.1.8-2 – Tabulação dos dados da Pesquisa de Satisfação Usuários.