



## **DINÂMICA HIDROVIÁRIA NA ORLA URBANA DE MACAPÁ: Terminal hidroviário do Canal do Jandiá.**

Heloisa Nogueira Nascimento Alves <sup>1</sup>

Welton Alves da Silva <sup>2</sup>

Emmanuel Raimundo Costa Santos <sup>3</sup>

### **RESUMO**

O Transporte Hidroviário na Amazônia é um dos modais mais utilizados pelos habitantes regionais pelo seu custo e sua acessibilidade visto que, a Amazônia é drenada por muitos rios, igarapés e lagos. No caso do estado do Amapá, o único que não está ligado por vias terrestres ao restante do Brasil, essa realidade é ainda mais palpável. Este trabalho tem como objetivo principal analisar os terminais hidroviários localizados na orla urbana de Macapá capital do estado do Amapá, mais especificamente o Terminal Portuário do Canal do Jandiá, com o intuito caracterizar a infraestrutura desse terminal, as e as condições dos serviços oferecidos pelas embarcações, partindo de formulários e entrevistas abertas realizadas com os passageiros e tripulantes das navegações que atuam no local. A pesquisa baseou-se em conceitos de Redes Geográficas, mais precisamente o conceito de Redes Naturais, em que os rios se destacam como um dos meios de interligar as regiões e promover circulação para que existam as relações de troca das regiões que dependem da capital, retratando essa conexão e a sua importância social, visto que os seus usuários utilizam tanto para lazer, quanto como ferramenta de comércio e também para fins médicos, procurando serviços que não são fornecidos no seu local de origem.

**Palavras-chave:** Rede Geográfica, Terminais Fluviais, Orla de Macapá.

### **ABSTRACT**

Water transportation in the Amazon is one of the modes most used by the region's inhabitants due to its cost and accessibility, since the Amazon is drained by many rivers, streams and lakes. In the case of the state of Amapá, the only one not connected by land to the rest of Brazil, this reality is even more palpable. The main objective of this work is to analyze the waterway terminals located on the urban waterfront of Macapá, the capital of the state of Amapá, more specifically the Jandiá Canal Port Terminal, with the aim of characterizing the infrastructure of this terminal, and the conditions of the services offered by the vessels, based on forms and open-ended interviews carried out with the passengers and crew of the vessels that operate there. The research was based on concepts of Geographical Networks, more precisely the concept of Natural Networks, in which rivers stand out as one of the means of interconnecting regions and promoting circulation so that there are exchange relationships between the regions that depend on the capital, portraying this connection and its social importance, since its users use it both for leisure, as a tool for commerce and also for medical purposes, seeking services that are not provided in their place of origin.

<sup>1</sup> Graduada do Curso de Bacharelado em Geografia da Universidade Federal do Amapá - AP, [unifapheloisa@gmail.com](mailto:unifapheloisa@gmail.com);

<sup>2</sup> Graduado pelo Curso de Bacharelado em Geografia da Universidade Federal do Amapá - AP, [weltonunifap@gmail.com](mailto:weltonunifap@gmail.com);

<sup>3</sup> Professor orientador: Professor Associado III da Universidade Federal do Amapá/UNIFAP do curso de graduação e do Programa de Pós-Graduação em Geografia PPGEO/UNIFAP, [emmanuelrcsantos@gmail.com](mailto:emmanuelrcsantos@gmail.com).



**Keywords:** Geographic Network, River Terminals, Macapá Waterfront.

## INTRODUÇÃO

O transporte hidroviário na Amazônia tem grande relevância e importância para os moradores da região, mas apesar de ser um modal muito utilizado, não possui investimentos necessários, em particular isso acontece nos terminais hidroviários que estão localizados nas cidades, vilas e comunidades e são responsáveis por uma grande articulação regional de trocas de mercadorias e serviços. Na orla urbana da cidade de Macapá/AP podemos observar uma concentração desses terminais hidroviários que são usados para esse fim, e cotidianamente recebem passageiros que embarcam e desembarcam na procura de serviços de saúde, lazer ou para vender produtos primários vindo das ilhas e localidades adjacentes, como açaí, camarão, farinha etc., e apesar desse potencial logístico, não possui investimentos que possa fornecer um serviço de qualidade com segurança para seus usuários. O trabalho visa abordar a temática da Geografia Urbana, iniciando pela categoria de análise de Região, e se limitando os conceitos de Fluxos, partindo de Santos (2012) e Ullman (1972). O objeto de estudo será o terminal hidroviário do Canal do Jandiá Macapá/AP que faz parte dessa rede de terminais que recebem um grande fluxo de passageiros e cargas vindo principalmente do distrito do Bailique/AP e do município de Chaves/PA, e o objetivo geral será analisar esse terminal nas suas condições de infraestrutura, as principais rotas hidroviárias que partem dele e condições dos serviços oferecidos pelas embarcações. Para isso, a metodologia do trabalho está ligada primeiramente em analisar o transporte hidroviário na Amazônia, especificamente a Amazônia Setentrional Amapaense- ASA, realizando um recorte geográfico da sub-região que engloba a área da orla urbana de Macapá caracterizando-a, e por fim detalhar com maior ênfase o terminal hidroviário do Canal do Jandiá, tendo assim como orientação, a articulação regional desse subespaço a partir da compreensão de conceitos de região, somado ao conceito de interações espaciais. A importância desse trabalho se deu, pois existe uma lacuna muito grande de trabalhos analisando esse modal de transporte na cidade de Macapá, visto que é um meio de locomoção que sempre esteve em evidência por conta da localização geográfica na foz do rio Amazonas e também pelo fato desses terminais hidroviários atuarem como grandes agentes sociais que servem como porta de entrada para cidade de Macapá/AP e serem utilizados com frequência por moradores do distrito do bailique/AP, e regiões vizinhas paraenses.

## METODOLOGIA



A metodologia do trabalho está fundamentada em analisar o transporte hidroviário na Amazônia, especificamente a Amazônia Setentrional Amapaense- ASA, realizando um recorte geográfico da sub-região que engloba a área da orla urbana de Macapá caracterizando-a, e por fim detalhar com maior ênfase o terminal hidroviário do Canal do Jandiá, tendo assim como orientação, a articulação regional desse subespaço a partir da compreensão de conceitos de região, somado ao conceito de interações espaciais.

Realizou-se um levantamento de dados obtidos da plataforma pública, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, como a obra Região de Influência das Cidades-REGIC/2018, e dados de transportes como, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Foi feito um levantamento bibliográfico partindo de trabalhos acadêmicos empíricos sobre a configuração de redes geográficas nos espaços de orlas das cidades de Macapá.

Foram realizados formulários e entrevistas abertas com passageiros e tripulantes/comandantes de embarcações buscando um levantamento sobre as condições e a qualidade do serviço fornecido, especificamente no Canal do Jandiá, e por fim, para espacialização da área de estudo foi utilizado o software QGIS 3.22.

## **REFERENCIAL TEÓRICO**

O transporte hidroviário é imprescindível para locomoção da região Norte, pois a Amazônia é drenada pela maior bacia hidrográfica do planeta, e ela possui uma malha navegável de vários quilômetros de extensão, e pelo preço acessível às comunidades que moram nessa área. A população nortista sempre esteve em contato com o rio, principalmente a população ribeirinha da Amazônia Setentrional Amapaense- ASA, mas especificamente nas áreas estudadas neste trabalho que abrangem a região da orla da cidade de Macapá e a ligação dos municípios paraenses com a cidade. O Recorte da ASA foi proposto em 2012, pelo autor Emmanuel Raimundo Costa Santos, buscando interpretar uma das “Amazônias” dentro da Amazônia, compreendendo como se deu o processo de formação socioespacial dessa sub-região amazônica, analisando também sua configuração espacial através das articulações de suas redes geográficas, com destaque para os eixos fluviais e rodoviários, e visou de forma a sub-regionalizar a ASA caracterizando as particularidades dessas subunidades regionais pensando para além dos limites políticos administrativos.

Pode-se afirmar que no Golfão Marajoara está localizado o principal eixo de articulação inter-regional da ASA. Por ele circula os maiores fluxos de cargas e pessoas, uma interação espacial intensa e constante feita através de navios, balsas e

barcos regionais de vários portes, entre os dois estados, Amapá e Pará, que representam as duas maiores aglomerações urbanas da Amazônia Oriental. Nessa porção da região, os rios, os furos e as baías, funcionam como verdadeiras rodovias com movimentos ininterruptos. Durante a noite, luzes vermelhas e verdes sinalizam os lados e as dimensões das embarcações cortando em ritmo lento a escuridão e o espaço amazônico (SANTOS, 2012, p.61).

Segundo a REGIC, pode se verificar que a cidade de Macapá/AP está no lugar de centralidade abrangendo o estado do Amapá e municípios do Pará como Afuá e Chaves, em áreas como: Centralidade da Saúde, média e baixa complexidade; Atividades Culturais; Centralidade da Gestão pública; Centralidade para compra de Vestuário, Calçados, Móveis e Eletrodomésticos; Centralidade do Ensino Superior; Centralidade para aquisição de insumos para a Produção Agropecuária e Centralidade para aquisição de maquinários e implementos para a Produção Agropecuária. Revelando que mesmo havendo municípios do Pará que poderiam contar com a Metrópole Belém-PA, por conta da sua posição geográfica, cria-se essa teia de trocas maior com Macapá como fornecedor de serviços e bens (IBGE/REGIC, 2018).

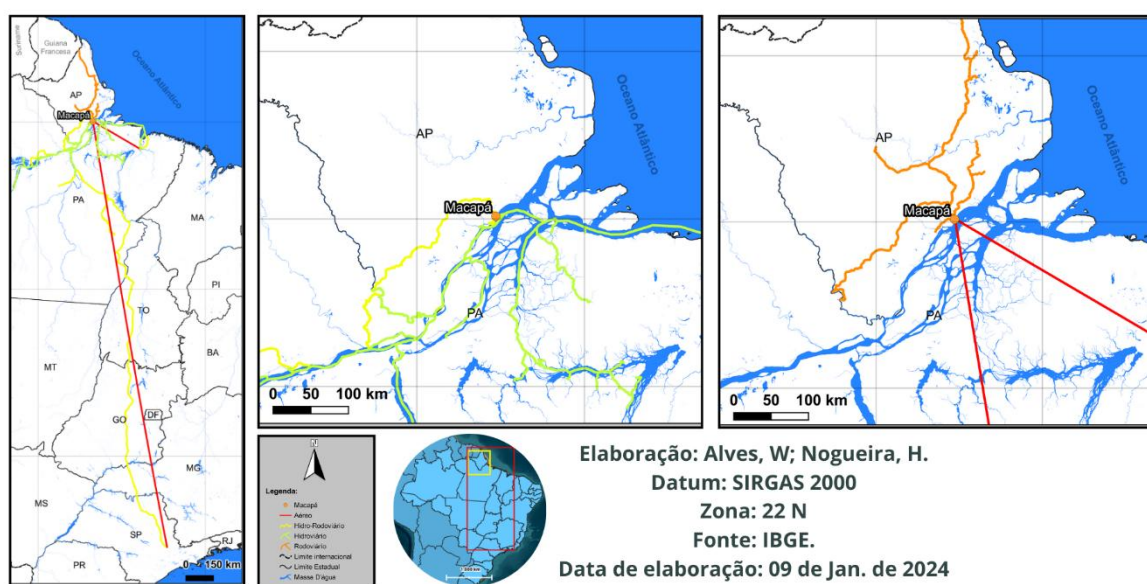


Figura 1- Mapa da Regiões de Influência de Macapá em relação ao Brasil.  
Elaboração: Autores.

Isso remete à importância de estudos sobre os terminais hidroviários para compreender a dinâmica geográfica amazônica e através desta a relevância destinada ao seu desenvolvimento, para tanto, observam-se os fixos e fluxos, que segundo Santos (1994), são os objetos materiais, isto é, aquilo que é concreto, material, que sofreu um processo de transformação ou criação humana e passou a adquirir uma função, um sentido (SANTOS 1994),



“Dito isso os fixos como exemplo são, casas, portos, armazéns, plantações, fábricas, dentre outros” (SANTOS, 2007).

Já os fluxos são os movimentos que acontecem através dos fixos, por exemplo, é a teia de ligação que ocorre de um ponto a outro. O conceito de fluxo está relacionado a ações, ao movimento, a prática e que é entendido como uma força que dá dinâmica aos fixos. Admite que “Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam.” (SANTOS 2008).

A região amazônica não é somente conhecida por seus grandes territórios verdes e protegidos, mas ela apresenta condições para a navegação que mantém essa intensa interação com outras regiões que fazem limites em suas extensões, porém muitas dificuldades ainda existem no setor de seu transporte hidroviário e nas condições de seus terminais e embarcações regionais.

Os terminais hidroviários, em sua maioria são responsáveis pelos escoamentos de produtos oriundos de polos de distribuição, e no caso do Amapá, o transporte hidroviário movimenta uma economia onde os produtos das ilhas fomentam comércios locais como açaí e farinha.

Segundo Milton Santos, as Redes Geográficas são divididas em duas grandes matrizes: a que apenas considera o seu aspecto, a sua realidade material, e outra, onde é também levado em conta o dado social. Já o autor, Roberto Lobato Corrêa, diz que as redes geográficas são redes sociais espacializadas e trata-se de um conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos. O autor ainda descreve que redes geográficas são:

Um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações. Este conjunto pode ser constituído tanto por uma sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e desenvolvimento, suas fábricas, depósitos e filiais de venda. Pode ser constituído pelas agências de um banco e os fluxos de informações que circulam entre elas, pela sede da Igreja Católica, as dioceses e paróquias, ou ainda pela rede ferroviária de uma dada região. Há, em realidade, inúmeras e variadas redes que recobrem, de modo visível ou não, a superfície terrestre (CORRÊA, 2011, p.107).

Na área da Geografia as redes podem ser apresentadas como linhas que se cruzam e intersectam, formando uma teia de relações, interações e ligações que podem resultar em uma nova organização social. SANTOS (2002):

Essas redes geográficas, desenvolvidas e configuradas através de um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, formam o espaço, pois o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e aos seus habitantes (SANTOS, 2002).

Trazendo então para nossa realidade, a população amapaense e paraense dessas localidades forma essa rede, e resulta no que interage e conceitua o que Corrêa (2015), diz como Interações Espaciais que são um conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

O estado do Amapá, administrativamente, está dividido em dezesseis municípios, e de um total de 750.912 habitantes (IBGE, 2015), 89,77% estão concentrados nas áreas urbanas, e 74,2% estão concentrados em apenas duas cidades: a capital Macapá (59,49%) e Santana, distante 16 km da capital (14,72%). O estado é cortado por duas grandes rodovias: a BR-156, cortando o estado de norte a sul e ligando o Amapá internacionalmente com a Guiana Francesa, através da Ponte Binacional, localizada no Rio Oiapoque e a BR-210, cortando de leste a oeste. Apesar da importância desses eixos rodoviários para o estado, a região está cercada pelos rios Jari, Oiapoque e Amazonas, impossibilita a conexão do Amapá com o restante do Brasil.

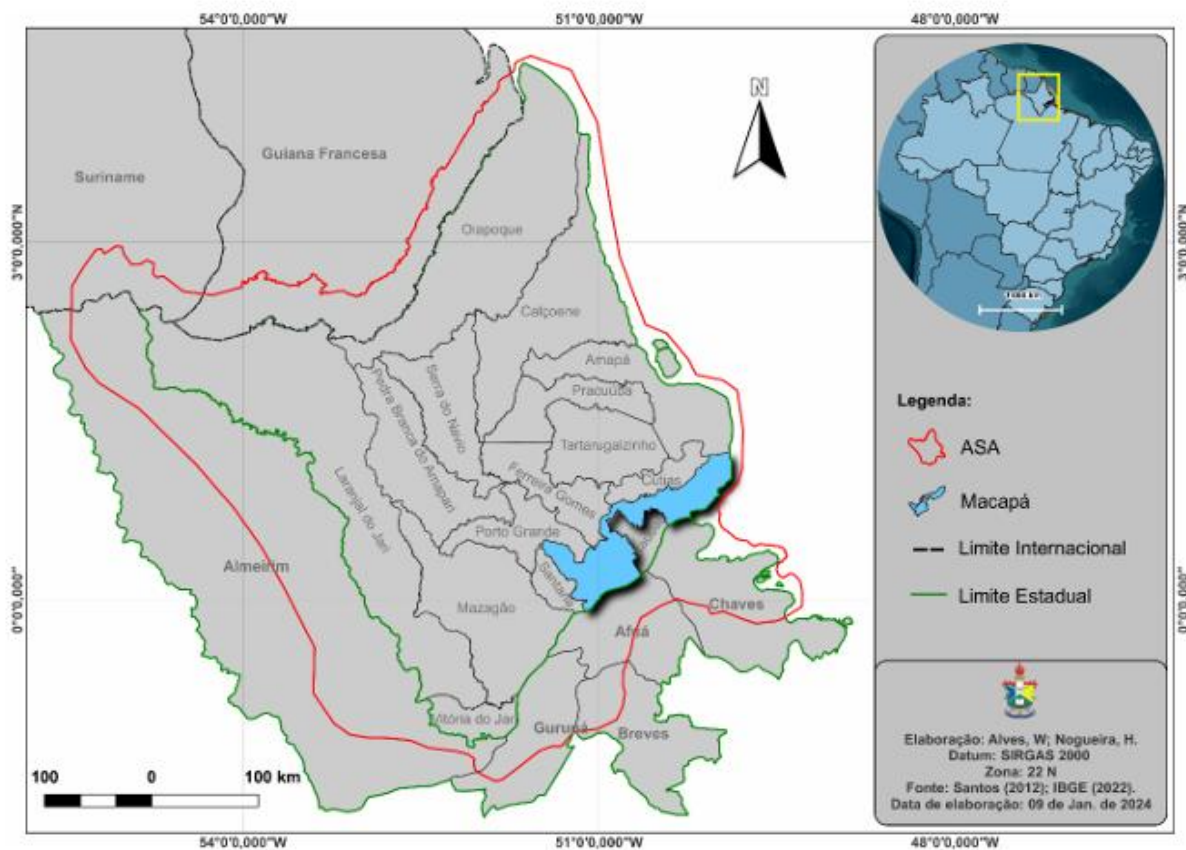


Figura 2- Mapa de localização de Macapá dentro da A.S.A.  
Fonte: Santos (2012) e IBGE (2022), adaptado pelos autores.

Em relação a Macapá, como capital tornou-se um “polo”, onde abastece várias regiões ribeirinhas, e cria essa intersecção através dos terminais vista a grande importância social deles, pois são agentes que ligam a cidade às pequenas comunidades adjacentes. Todos os dias existem o fluxo intenso entre as instalações portuárias no município de Macapá, e elas se dividem em sete, como: a do Canal do Jandiá; a Doca do Perpetuo Socorro; a Área Portuária do Bairro Santa Inês; a Rampa do Bairro Araxá; o Canal das Pedrinhas, Igarapé da Fortaleza e a Orla da Fazendinha, essas localidades representam principais pontos eficientes de conexão de fluxos para o escoamento da produção ribeirinha e do embarque de pessoas e produtos que abastecem o mercado local e as cidades que existem na beira do rio Amazonas.

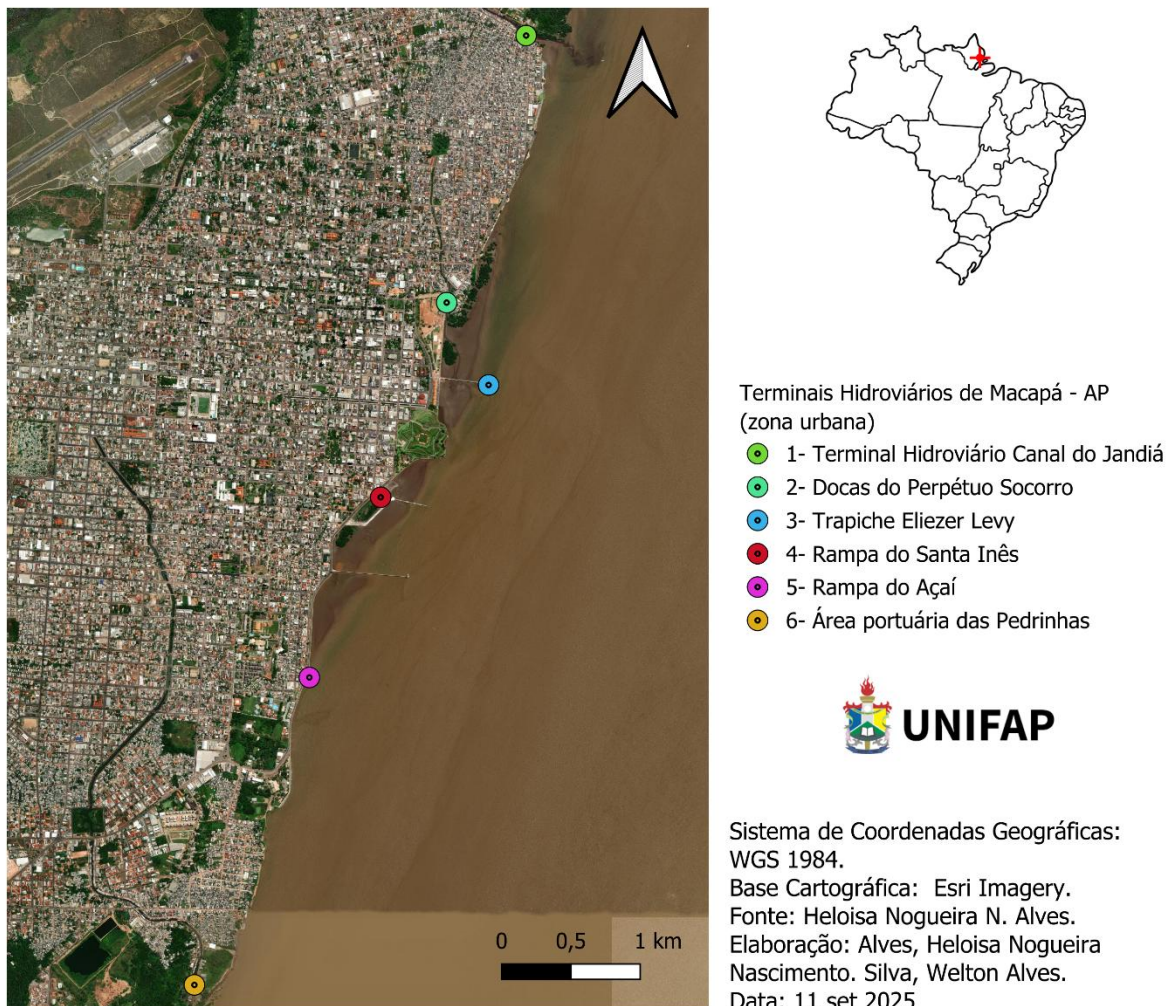


Figura 3- Mapa de localização dos terminais hidroviários na zona urbana de Macapá.  
Fonte: autores.

A partir de dados da ANTAQ por ano, em 2018, as linhas estaduais do Amapá circulavam por mês mais de 5 mil passageiros e no ano, e em 2017, foi estimado um transporte com mais de 62 mil passageiros e 33.432 toneladas de carga, isso dá um número de fluxo de abrangente importância e caracterização de grande demanda. Na época em que foi realizado esse levantamento através da ANTAQ, só foram observados dois trechos, porém apenas um trecho acontecia em Macapá, que era a linha Macapá-Bailique-Macapá.



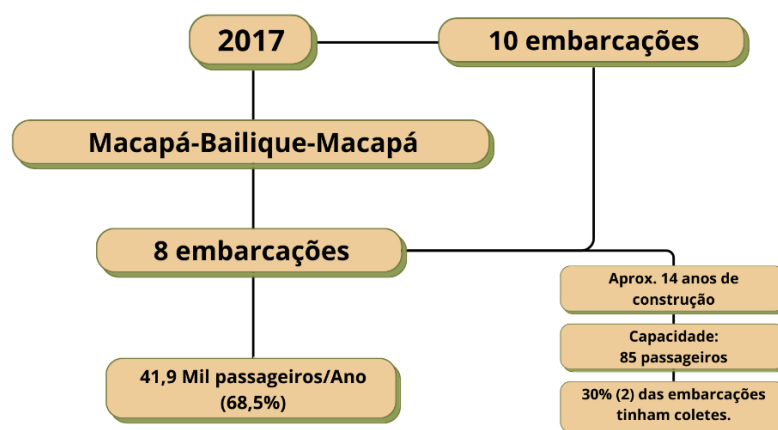
Gráfico 1: Levantamento da ANTAQ linhas Macapá-Bailique-Macapá.  
Elaborado pelos autores.

#### ANTAQ (2017):

A estimativa de movimentação mensal e anual dos trechos correspondentes às duas linhas com destaque para a linha Macapá (AP) – Bailique (AP), com estimativa de transporte de 41,9 mil passageiros no ano. A taxa média de ocupação das embarcações que atuam nessas linhas estaduais foi de 68,5%, com uma tarifa média de R\$ 46,86. Ao todo, estima-se que em 2017 sejam transportados 62,1 mil passageiros. (ANTAQ, 2017)

Em 2017, com o levantamento realizado pela ANTAQ, também foram analisadas as condições das embarcações e segundo o relatório, das 10 embarcações, 8 atuavam em Macapá, com destino ao Bailique, com idades de aproximadamente 14 anos de construção e capacidade de 85 passageiros. Destas embarcações, 30% não tinham colete salva-vidas e falta de acessibilidade.

No quesito segurança, os dados revelam que, no momento da pesquisa, 30% das embarcações não dispunham de coletes salva-vidas e boias de salvaguarda para atender a lotação total da embarcação (incluindo a tripulação), o que demanda a atuação fiscalizadora imediata da Secretaria de Transportes (SETRAP) do estado do Amapá. No quesito acessibilidade, 90% das embarcações dispunham de escada de acesso interno, o que limita o trânsito interno de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida. Todas as embarcações apresentavam cozinha e 60% delas, bar. (ANTAQ, 2017)



Fonte: ANTAQ

Gráfico 2: levantamento da ANTAQ das linhas e embarcações.  
Elaborado pelos autores.

Hoje em dia, na cidade de Macapá, o fluxo é ainda maior, pois ela como capital, oferta serviços essenciais de saúde, por exemplo, que nas localidades adjacentes não são oferecidos. Através dessa dinâmica, em Macapá, se instalou uma grande rede de transporte hidroviário onde as comunidades tanto amapaenses quanto paraenses necessitam utilizar ora semanalmente, ora mensalmente e até diariamente com a circulação de mercadorias mantendo um fluxo de trocas. Mesmo com a importância desses terminais, e a grande utilização deles para população, o avanço do seu uso tem sido intenso, com fluxos migratórios envolvendo lazer, e até mesmo a economia, todavia não houveram devidos investimentos nas infraestruturas dos portos e terminais hidroviários, que vivem em condições precárias de embarque e desembarque, acostagem de embarcações, e a falta de segurança.

SANTOS E SOUSA, (2021):

Ribeirinhos, atravessadores e comerciantes em geral que configuraram o quadro dos principais usuários do transporte fluvial na região, utilizam terminais menos equipados e com estruturas operacionais inadequadas, geralmente localizados em trechos de orlas fluviais urbanas com diversos tipos de usos conflitantes, o que interfere na regularidade das atividades portuárias. Já os terminais com melhores estruturas de acostagem, melhor acesso e amparo de órgãos oficiais são reservados às embarcações e empresas que transportam grandes volumes de cargas e fazem a integração com os grandes centros consumidores. (SANTOS E SOUSA, 2021, p. 04).

Em relação a qualidade, hoje podemos ver um cenário parecido com o de 2017, pois as embarcações que oferecem este transporte estaduais são maiores, e com maior capacidade de passageiros, no entanto um dado importante da ANTAQ, é que algumas embarcações não



acompanhavam o crescimento da capacidade das embarcações com a segurança dos passageiros.

Quanto à presença de itens de segurança, os dados indicam que nem todas as embarcações possuíam coletes salva-vidas ou boias em quantidades suficientes para todos os passageiros e tripulantes. O percentual de embarcações nas quais a quantidade de coletes salva-vidas e boias era inferior à capacidade de passageiros e tripulantes transportados foi de 12%. Ou seja, uma em cada dez embarcações do transporte interestadual não transportava itens de segurança em quantidade suficiente para atender sua lotação. De posse dessas informações, a ANTAQ fiscalizará essas empresas de forma dirigida. (ANTAQ, 2017)

A definição de Terminal Hidroviário é a parte do sistema de transporte onde se realiza a integração entre dois ou mais modos de transporte ou entre dois veículos do mesmo modal. O terminal funciona como um elemento de conexão e deve oferecer uma infraestrutura, visando um serviço de transporte eficiente, seguro e confortável. No estado do Amapá foram identificados 9 terminais hidroviários operando com linhas estaduais, nos quais 10 embarcações atuavam (ANTAQ, 2017).

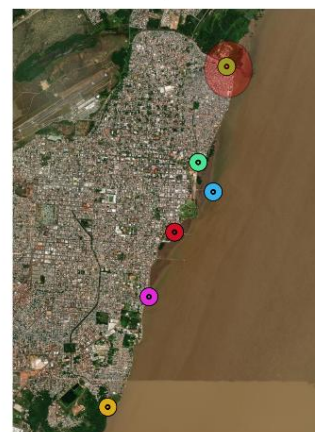
Nas cidades da Amazônia, a utilização de embarcações mistas para o transporte de passageiros e cargas vem crescendo, uma vez que são as que melhor se adaptam às condições de cargas e passageiros e a operacionalidade dos afluentes e subafluentes do rio Amazonas. São essas embarcações que proporcionam a mobilidade dos habitantes da Amazônia e a existência dos comércios regionais entre as cidades, transportando, além dos passageiros, os mais diversos tipos de mercadorias, como: alimentos, bebidas, vestuário, eletrodomésticos, eletrônicos, produtos regionais etc. A partir dessa análise do transporte percebe-se a importância social entre a oferta e demanda desse modal hidroviário na região e a relevância que um investimento adequado teria caso ocorresse, pois apesar de ser um transporte acessível, apresentam características infelizmente ruins como marcas, que seriam a falta de segurança desde os portos até as embarcações, a falta de fiscalização com questões de superlotação de pessoas e cargas, e a negligência do poder público visto que é um meio de locomoção altamente utilizado para fins essenciais como saúde e educação, por exemplo.



Figura 4- Ribeirinhos atravessando em uma comunidade para ir à escola.  
Fonte: Autores.

O terminal hidroviário do canal do Jandiá está localizado no bairro Cidade Nova, na cidade de Macapá-AP, o perímetro da desembocadura no Rio Amazonas até a Ponte da rodovia do Pacoval. A sua margem direita ocupada por casas e comércios informais estão localizadas no bairro Pantanal.

#### LOCALIZAÇÃO TERMINAL HIDROVIÁRIO CANAL DO JANDIÁ



Sistema de Coordenadas Geográficas:  
WGS 1984.  
Base Cartográfica: Esri Imagery.  
Fonte: Heloisa Nogueira N. Alves.  
Elaboração: Alves, Heloisa Nogueira  
Nascimento. Silva, Welton Alves.  
Data: 11 set 2025

Figura 5- Mapa de localização do terminal rodoviário do canal do Jandiá.  
Fonte: autores.



Foram aplicados formulários como amostra da pesquisa, e foi retirado através da plataforma GoogleForms, os resultados das avaliações das condições da embarcação e porto, ao todo foram aplicados 25 formulários com pessoas que utilizam o porto para fins de saúde, trabalho e lazer, etc. Considerando que a lotação das embarcações alcança em média 80 passageiros, o universo da amostra seria de 100%, uma amostra de 31,3% aproximadamente. O formulário foi dividido em sessões que coletavam idade do passageiro, sexo, carga, frequência da viagem, motivação da viagem, tempo de duração da viagem, custo da viagem, as condições da embarcação e do porto e quais melhorias realizaria caso pudesse.

A avaliação das condições do porto foi dividida em 6 categorias, sendo elas: 0- Péssimo, 1- Ruim, 2- Normal, 3- Bom, 4- Muito Bom e 5- Excelente. E nos tópicos foram coletadas avaliações dos seguintes quesitos: segurança nas embarcações, conforto das embarcações, atrasos, condições de infraestrutura de embarque e desembarque e serviços oferecidos pelas embarcações, como refeitório e banheiros.

A idade dos entrevistados variou de 19 a 69 anos de idade, sendo 52% do sexo feminino e 48% do sexo masculino. Em sua grande maioria residentes de Macapá, mas alguns residiam no Distrito do Bailique nas localidades Arraiol e Itamatatuba. Das respostas do formulário na parte de motivação, poderiam ser marcadas mais de uma, sendo assim, 16 delas fazem essa viagem por trabalho, 5 por saúde, 5 para o lazer e 1 na opção “outros” descreveu realizar a viagem para receber o salário na capital.

Motivação da Viagem  
25 respostas

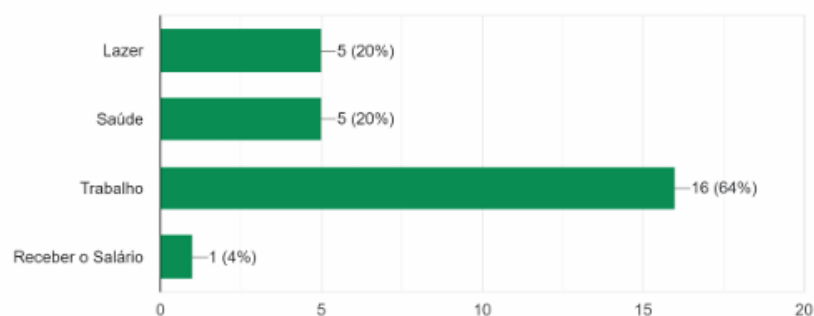


Gráfico 3: Porcentagem em Relação a motivação da viagem dos entrevistados.

Elaboração: autores.

A frequência da utilização das embarcações e do porto variaram de precisão do uso entre: toda vez na semana, a cada 1 mês, a cada 3 meses, a cada 6 meses e 35 em datas comemorativas, e o tempo médio da viagem é de 12h, variando de 8h para chegar em



Itamatatuba e 13h para chegar em Arraiol. O preço médio da viagem é de 75 reais, podendo chegar a 100 reais em épocas festivas.

No quesito segurança, 18 pessoas avaliaram o serviço como Péssimo, 02 pessoas como Ruim, 2 pessoas como Normal e 3 pessoas como Bom, sendo que esses 3 votos na condição bom, são do sexo masculino, retratando como as mulheres se sentem inseguras em viajar nas embarcações, sejam pelas superlotações de cargas ou seja por conta das superlotações de redes, aumentando as possibilidades de assédios e situações desconfortáveis.

No quesito conforto, 19 pessoas afirmam ser um serviço Péssimo, e as 6 demais se dividem entre 3 Ruim e 3 Normal, com entrevistas abertas após aplicações de formulários foi relatado que mesmo a embarcação tendo capacidade média, de 65 a 80 pessoas, muitas vezes essa lotação não é respeitada, chegando às vezes aos passageiros viajarem em pé não tendo lugares para amarrar as redes.

Uma das grandes influências no canal do Jandiá, e abrange quase todo transporte hidroviário amazônico é o regime de marés. Os dias e horários das viagens variam em relação ao horário da Maré, no mês de agosto, a preia-mar ocorria por volta das 18h, enquanto no período atual passa a acontecer em torno das 21h (na época da execução dos formulários em 2023). Dito isso no quesito atrasos, as avaliações foram excelentes, pois os moradores entendem que a dinâmica de maré que influencia os horários das embarcações, que não possuem regularidade fixa para as saídas do porto.

No quesito serviços ofertados nas embarcações, 17 pessoas avaliaram com Péssimo, 3 como Ruim, 3 como Normal e teve um voto em cada uma das outras avaliações, Bom, Muito bom e Excelente. Entretanto com a maioria das avaliações tiveram respostas sobre a falta de limpeza dos banheiros e falta de dedetização dos barcos, alegando ter muitas baratas em algumas embarcações.

No quesito sobre embarque e desembarque no porto, 18 pessoas avaliaram o serviço como Péssimo, 2 pessoas como Ruim e 2 pessoas como Normal, afirmando que em várias vezes, tiveram que desembarcar em apenas uma tábua, causando dificuldades em transportar as cargas e na chegada das pessoas, tornando o embarque e desembarque até perigoso para os passageiros.



Figura 6- Embarque e Desembarque no Canal do Jandiá.

Fonte: autores.

O resultado do gráfico das condições das avaliações dos entrevistados através do formulário foi 80% de resultados negativos, revelando que a maioria dos passageiros que utilizam desse transporte necessitam, mas, no entanto, não se sentem seguros, não fazem viagens confortáveis e não se conformam com a falta de investimentos nas condições infraestruturais do porto e embarcações e seus serviços prestados.

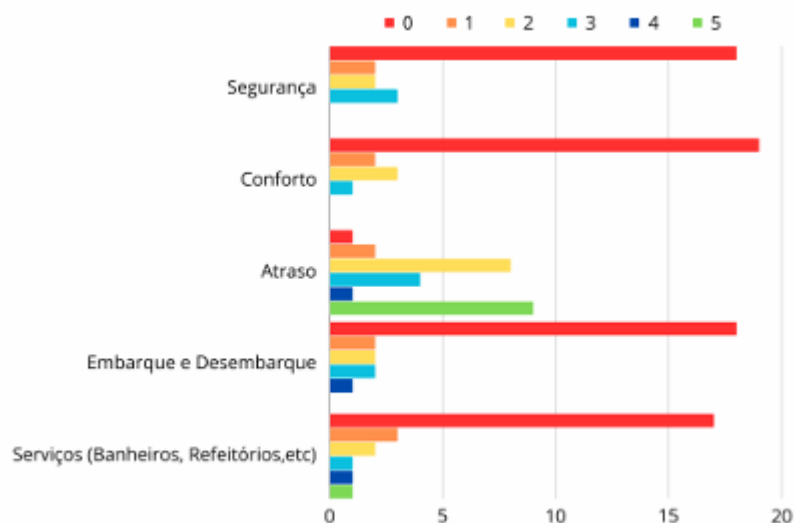


Gráfico 4: Resultados geral das condições das embarcações.

Elaboração: autores.

Aconteceram relatos interessantes para conclusão da análise da qualidade do terminal, em relação aos serviços que seriam a capacitação de funcionários que trabalham nas



embarcações e portos, para que houvesse um serviço com maior qualidade e mais atenção no repasse de informações, pois muitas vezes são mal atendidas ou não são atendidas. Outro ponto afirmado nas entrevistas foi a falta de fiscalização das embarcações pois mesmo tendo uma lotação de 65 a 80 passageiros em 40 embarcações médias, nem sempre são obedecidas e chegam a atingir 100 pessoas, fora a superlotação de cargas pesadas, que não tem se limitado aos porões dos barcos, mas nos corredores das embarcações, limitando espaço e influenciando no peso da embarcação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A orla urbana de Macapá é expressiva e indispensável, nela ocorrem transporte das mais variadas cargas e pessoas advindas de diversas localidades, procurando serviços, lazer, educação, etc. As pessoas que utilizam esse transporte já estão resignadas a maneira que ele funciona, o que não necessariamente quer dizer que estão conformadas com a falta de investimento desse transporte no estado, visto que o Amapá, em relação aos outros estados do Brasil, não possui rodovias interligando-o, tendo como maior veiculação o transporte hidroviário, pois a aviação é um custo muito maior.

Com os resultados obtidos nesse estudo era de se esperar que houvesse maiores investimentos por parte do poder público, em particular, na segurança dos portos, a partir do resultado dos formulários aplicados ficou explícito que os passageiros não se sentem seguros na grande maioria das viagens, por conta das superlotações de cargas e pessoas, e alguns também solicitam fiscalização, para que o direito à segurança fosse alcançado.

É visível que se faz necessário, que os órgãos responsáveis replanejem esses portos, a fim de integralizar com fluidez seu uso, visando um serviço de qualidade, resultando em um transporte hidroviário que funcione com melhor qualidade e segurança.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários- ANTAQ. Universidade Federal do Pará (org.). **Caracterização da oferta e da demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica**. 2. ed. Belém, 2018. 96 p. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/08/Relat%C3%B3rio-Produto-5-Final-21.05.2018.pdf>. Acesso em: 15 de maio de 2022.

IBGE. **Região de influência das cidades– REGIC 2018**. Rio de Janeiro: IBGE/MPOG, 2008. 192p.



AMORIM, João Paulo de Almeida. **Amazônia setentrional amapaense: interações espaciais na sub-região das ilhas da foz do Amazonas**. Natal. 2023. 242 f.

SANTOS, Emmanuel R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas**. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente-SP, 2012.

SANTOS, Emmanuel R. C. SOUSA, Diego A. Sousa. **Dinâmica Regional Na Foz Do Rio Amazonas: Terminais Hidroviários No Aglomerado Urbano De Macapá-Santana/Ap**. XIV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (XIV ENANPEGE virtual). 2021.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Edusp, 2007.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Redes geográficas**. Geografia: conceitos e temas. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. p. 103-121.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2002.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Interações espaciais**. Geografia: conceitos e temas. 16. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015. p. 35-55.