



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS - IFCHS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURA NA
AMAZÔNIA**

**ESSE RIO É MINHA RUA: PERSPECTIVAS PARA O TRANSPORTE FLUVIAL DE
PASSAGEIROS NO AMAZONAS**

Robert Carvalho de Azevedo David

MANAUS-AGOSTO-2019

ROBERT CARVALHO DE AZEVEDO DAVID

**ESSE RIO É MINHA RUA: PERSPECTIVAS PARA O TRANSPORTE FLUVIAL DE
PASSAGEIROS NO AMAZONAS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, como requisito para a obtenção do título de Doutor em Sociedade e Cultura na Amazônia, na linha de pesquisa 2 – Redes, processos e formas de conhecimento.

Orientador: Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira

MANAUS
2019

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

David, Robert Carvalho de Azevedo

D249e Esse rio é minha rua: perspectivas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas / Robert Carvalho de Azevedo David. 2019
231 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira
Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Transporte Fluvial. 2. Expressos. 3. Técnica. 4. Amazonas. I. Oliveira, Prof. Dr. José Aldemir de II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

*Não temas, porque eu sou contigo; não te assombres,
porque eu sou teu Deus; eu te fortaleço, e te ajudo, e
te sustento com a minha destra fiel.*

Isaias 41:10

DEDICATÓRIA

À Giselle, por amor e companheirismo nos difíceis momentos dessa caminhada.

Às Anas, avó e mãe, a quem serei eternamente grato pelo amor e cuidado abnegado.

Aos meus filhos, Pedro e Lucas, meus maiores presentes, que sem perceber me ensinam a cada dia sobre o amor.

A Deus, a quem tudo devo. Por ser amigo fiel e protetor. A Ele toda honra e glória.

AGRADECIMENTOS

Ao prof. Dr. José Aldemir de Oliveira, pelo testemunho de seriedade e competência na orientação deste trabalho e pelo exemplo de profissional e ser humano.

Aos professores e colegas da Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, cujas discussões contribuíram para o encaminhamento ideias e obtenção de novos conhecimentos.

Ao Flávio e Lusieli Lima, a quem tenho imensa gratidão pelo auxílio despendido em diversas circunstâncias.

Às Secretarias Municipal e Estadual de Educação, pelo apoio concedido.

A Jucelino da Costa, pelo diálogo e troca de informações que foram de grande serventia nesta pesquisa.

A José Aguiar, inventor, navegador, uma pessoa sensacional que batalha a cada dia por uma Amazônia mais integrada.

Aos meus amigos, pelo apoio e encorajamento.

Aos meus alunos, cuja curiosidade me estimula a continuar na permanente busca do conhecimento.

À Giselle David, pelo companheirismo e amor dispensado a mim ao longo desses anos.

Aos meus familiares, que mesmo distantes geograficamente, fazem parte da minha vida.

RESUMO

A Amazônia sofreu substanciais mudanças em diversos aspectos. No transporte, que não foge à lógica capitalista de transformação do espaço, essas se deram principalmente na velocidade, a partir da especialização do transporte de passageiros e na modernização dos barcos Expressos. A tese investiga a dinâmica do transporte Expresso na rede fluvial amazônica, a luz das transformações sociais ocorridas no espaço regional-global, para isso, busca-se compreender as principais rotas e conexões onde esses barcos se fazem presentes. Utilizamos como bases analíticas os conceitos de espaço, técnica, fluxos e redes, que se colocam como dispositivo analíticos importantes nas ciências humanas, devido à capacidade para compreender a articulação entre os lugares, pois a sociedade, assim como os meios de transportes, organiza-se em redes. Para principal obtenção de dados utilizamos o trabalho de campo, que foi realizado a partir de entrevistas e viagens nas embarcações, bem como visitas a órgãos competentes. Tomamos como ponto de partida o Porto da Manaus Moderna, visto que o fluxo da navegação amazonense acontece predominantemente a partir deste porto. Após essa etapa investigamos mais profundamente as calhas do Rio Amazonas e Solimões, priorizando as seguintes rotas: Manaus-Tabatinga, Manaus-Coari-Tefé. Investigamos também o funcionamento dos Expressos em Itacoatiara, já que essa cidade apresenta função de distribuição na rede fluvial para outras cidades do entorno. O crescimento do uso dos barcos Expressos, cuja prioridade é o transporte de pessoas, é evidente em várias rotas, que eles realizam viagens mais velozes do que as embarcações de transporte misto, ao tempo em que apresentam custo maior para os passageiros. Estes barcos estão presentes em várias rotas do transporte regional, modificando a maneira tradicional de articulação entre cidades na Amazônia, pois o tempo dos deslocamentos é consideravelmente reduzido com a utilização dos Expressos. Desta forma, percebe-se uma tendência de expansão deste serviço para outras rotas no Amazonas, basicamente ligando as principais cidades do estado à capital Manaus, maior mercado de origem e destino de passageiros.

Palavras Chave: Transporte Fluvial, Expressos, Técnica, Amazonas.

ABSTRACT

The Amazon was based on a physical space, air transportation, the passenger transportation industry and the modernization of Express transportation. A investigates the dynamics of the Express transport in the Amazon network, the light of the social transformations did not produce any regional-global space, for that, sought to understand as main routes and the connections as the boats are present. Use the analytical bases of the concepts of space, technique, flows and networks, which are part of an important analytical device in the area of Geography, due to an ability to understand the articulation between places, as a society, as well as means of transport, organization in networks. The main types of data used are the field work, being carried out from interviews and trips on the vessels; and visits to a competent body. Starting point of the Port of Manaus Moderna, since the Amazon navigation flow happens predominantly from this port. In this stage, we will investigate more deeply such as the Amazon River and Solimões rails, prioritizing the following routes: Manaus-Tabatinga, Manaus-Coari-Tefé. Also investigate the operation of the Expresses in Itacoatiara, in which the network flows to other surrounding cities. The growth of boats Expressions, which is the priority of the transport of persons, is applied in several routes, they occupy the fastest journeys greater that the embarcations of mixed transport, the time that major cost for the passengers. The touristic groups are present in several regional transportation routes, modifying the traditional way of articulation between the cities in the Amazon, because the movement of the displacements is considerably reduced with the use of Expressos. In this way, there is a trend of expansion of the economy to other routes in Amazonas, as well as the main cities of the state of Manaus, the largest market of origin and destination of passengers.

Key Words: River Transport, Expresses, Technique, Amazon.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Custo fragmentado da passagem no trecho Manaus-Tabatinga utilizado por vendedor.....	91
Figura 2 – Embarcação de transporte misto em direção a Tefé-AM.....	91
Figura 3 – Barco regional de transporte misto, primeiro convés, no Amazonas.....	93
Figura 4 – Barco Regional Misto estilo Ferryboot na Balsa Branca, Manaus Moderna.....	95
Figura 5 – Barco Ajato 2000, Amazonas, 2019.....	122
Figura 6 – Equipamentos de motorização de lancha Expresso no Amazonas, 2018.....	125
Figura 7 – Anuncio de Lancha diesel no OLX, Manaus-AM, 2018.....	126
Figura 8 – Propaganda de Expresso através de redes sociais, Manaus-AM, 2018..	127
Figura 9 – Lanchas que fazem o trecho Manaus-Parintins-AM, 2018.....	128
Figura 10 – Lancha Missone, atracada margem direita do Rio Negro.....	128
Figura 11 – Lancha Eloyn, sem climatização.....	129
Figura 12 – Projeto de embarcação elaborada por José Aguiar.....	130
Figura 13 – Porto Privatizado de Manaus.....	139
Figura 14 – Porto Organizado de Manaus-AM.....	141
Figura 15 – Terminal Ajato Manaus-AM.....	145
Figura 16 – Guichê de venda passagem na Manaus Moderna.....	147
Figura 17 – Guichê de envio de material em no Terminal Ajato.....	148
Figura 18 – Barco Madame Crys, construída no Estaleiro Aguiar.....	151
Figura 19 – Lancha em manutenção no estaleiro do Sr. Aguiar.....	152
Figura 20 – Motores disponíveis para substituição no estaleiro do Sr. José Aguiar, Manaus-AM, 2018.....	153
Figura 21 – Lancha em construção no estaleiro do Sr. Aguiar, Manaus-AM.....	154
Figura 22 – Construção e manutenção no estaleiro do Louro, Manaus-AM.....	155
Figura 23 – Balsa Verde na Manaus Moderna.....	156
Figura 24 – Expresso entre barcos regionais, Manaus-AM.....	157
Figura 25 – Barco Expresso atracado na Balsa denominada Amarela, Manaus....	166
Figura 26 – Expresso A Noiva, ancorada na Manaus Moderna-AM.....	170
Figura 27 – Estrutura flutuante para barcos Expresso com destino a calha do Rio Negro.....	172

Figura 28 – Propaganda através de banner e ponto de venda de passagem.....	172
Figura 29 – Embarcação mista do mesmo proprietário do Expresso.....	174
Figura 30 – Guichê de venda dos Expressos em Tabatinga-AM.....	185
Figura 31 – Venda de passagens e Barcos Expresso em Tabatinga-AM com destino ao Peru.....	186
Figura 32 – Local de atracação em Benjamin Constant-AM.....	187
Figura 33 – Ponto de Saída de Expresso: Jauari e Porto da Colônia, Itacoatiara-AM, 2018.....	197
Figura 34 – Novo Porto Público de Itacoatiara-AM.....	198
Figura 35 – Venda de passagens em Itacoatiara.....	205
Figura 36 – Barco Expresso em Maués-AM.....	206

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Barcos regionais com destino Coari-Tefé.....	97-98
Quadro 2 – Barcos mistos Tabatinga-AM.....	98-99
Quadro 3 – Barcos regionais para Parintins-Santarém (10/18).....	100
Quadro 4 – Comparação de viagens entre modais na região.....	118
Quadro 5 - Projeção básica de custos de barco Expresso no Amazonas, 2018.....	125
Quadro 6 – Estimativa da população da RMM – 2018.....	136
Quadro 7 – Distância por modal de transporte de Manaus-AM e municípios da RMM.....	136
Quadro 8 – Barcos de transporte misto no porto organizado.....	140
Quadro 9 – Embarcações terminal Ajato.....	149
Quadro 10 – Balsa Verde, Manaus Moderna Manaus-AM.....	156
Quadro 11 – Barcos da Balsa Verde, Manaus Moderna-AM.....	158
Quadro 12 – Expressos que realizam rota para a Comunidade do Janauacá-AM...159	
Quadro 13 – Expresso ancorados na balsa amarela, Manaus moderna, 2010.....	164
Quadro 14 – Expressos que atracam na balsa amarela, Manaus 2018.....	165
Quadro 15 – Tempo de viagem Manaus-Manaquiri.....	168
Quadro 16 – Expressos que fazem viagem para Manaquiri-AM.....	169
Quadro 17 – Embarcações expressos – São Raimundo em Manaus e destinos.....	171
Quadro 18 – Dados censitários dos municípios da Calha do Solimões-AM.....	175-176
Quadro 19 – Comparação entre a duração e preços dos barcos expressos e de recreio a partir de Manaus-AM.....	180
Quadro 20 – Expresso no trecho Manaus-Tabatinga.....	182
Quadro 21 – Esquema operacional Expresso Manaus-Tabatinga e Tabatinga-Manaus.....	183
Quadro 22 – Esquema operacional Expresso Tabatinga-Manaus e Manaus-Tabatinga.....	184
Quadro 23 – Dados censitários dos municípios da calha do Amazonas-AM.....	195
Quadro 24 – Barcos Expressos que partem ou fazem escala em Itacoatiara-AM, 2018.....	199

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Relação oferta-demanda - transporte de cargas (toneladas).....	96
Gráfico 2 – Capacidade de transporte regional misto de passageiros.....	101
Gráfico 3 – Evolução do IDHM – Amazonas.....	109
Gráfico 4 – Crescimento da População de Manaus (1960-2010).....	133
Gráfico 5 – Expressos a partir de Manaus.....	144
Gráfico 6 – Comparação entre Expressos e Barcos de Transporte Misto, Manaus-Tabatinga/AM	180
Gráfico 7 – Renda dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019.....	189
Gráfico 8 – Ocupação dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019.....	190
Gráfico 9 – Frequência de passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019.....	191
Gráfico 10 – Destinos dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019.....	191
Gráfico 11 – Grau de instrução dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019.....	192
Gráfico 12 – Pontualidade das embarcações Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019.....	193
Gráfico 13 – Segurança dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019.....	194
Gráfico 14 – Destinos de passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018.....	201
Gráfico 15 – Ocupação de passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018.....	201
Gráfico 16 – Grau de instrução dos passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018.....	202
Gráfico 17 – Distribuição de escolaridade usuários.....	203
Gráfico 18 – Distribuição de renda familiar dos usuários.....	203
Gráfico 19 – Renda dos passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018.....	204

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Mapa de transporte multimodal do Amazonas.....	105
Mapa 2 – Malha aérea entre principais cidades da Amazônia.....	117
Mapa 3 – Mapa de cidades onde circulam Expresso no Amazonas, 2018.....	124
Mapa 4 – Região metropolitana de Manaus.....	134
Mapa 5 – Principais portos de Manaus.....	143
Mapa 6 – Destino de embarcações - terminal Ajato.....	146
Mapa 7 – Expresso a partir da Balsa Laranja Manaus para Calha do Solimões-AM, 2019.....	150
Mapa 8 – Destino de embarcações - Balsa Verde.....	162
Mapa 9 – Destino de embarcações na Balsa Amarela, Manaus-AM.....	163
Mapa 10 – Rotas de embarcações Expresso – Calha Solimões-AM.....	167
Mapa 11 – Barcos Expresso na Calha do Rio Negro, Manaus-AM.....	173
Mapa 12 – Rotas de embarcações Expresso – Calha do Rio Amazonas.....	200
Mapa 13 – Expressos que ancoram na Balsa Laranja e Amarela Manaus-AM, para a Calha do Rio Madeira, 2018.....	207

LISTA DE SIGLAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário.

AFEAM – Agência de Fomento do Estado do Amazonas.

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

ATRAC – Associação dos Armadores do Transporte de Carga e Passageiros do Estado do Amazonas.

EHA – Estação Hidroviária do Amazonas.

FMM – Fundo de Marinha Mercante.

RMM – Região Metropolitana de Manaus

SINDARMA – Sindicato dos Armadores do Amazonas.

SNPH – Sociedade Nacional de Portos e Hidrovias.

SOCICAM – Sociedade Civil Campineira.

THECNA – Transporte Hidroviário e Construção Naval na Amazônia.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	17
CAPÍTULO 1 – AMAZONAS: ONDE NAVEGAR É MAIS QUE PRECISO.....	30
1.1 – Transporte fluvial e meio técnico-científico-informacional	30
1.2 – Redes, fluxos e produção do espaço na Amazônia.....	42
1.3 – Transporte fluvial e rede urbana na Amazônia: Velhos e novos e desafios.....	60
CAPÍTULO 2 - AMAZÔNIA, NAVEGAÇÃO E MODERNIZAÇÃO.....	76
2.1 – Navegações a todo vapor	76
2.2 – Navegação regional e as transformações espaço-tempo na Amazônia.....	85
2.3 – O Expresso e a nova dinâmica fluvial na Amazônia: encurtando tempos e distâncias.....	103
CAPÍTULO 3 – NAVEGAR COM RAPIDEZ TAMBÉM É PRECISO: O EXPRESSO E A NOVA DINÂMICA NA NAVEGAÇÃO REGIONAL.....	132
3.1 – Manaus e transporte fluvial: a difusão para destinos próximos e distantes.....	132
3.2 – A dinâmica fluvial Calha na calha do Solimões.....	174
3.3 – A dinâmica fluvial na calha do Amazonas e do Madeira.....	195
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	209
REFERÊNCIAS.....	218
ANEXOS.....	223

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa trata de um tema que, pela sua magnitude para o Amazonas, merecia ser mais profundamente estudado: o transporte fluvial, especialmente o transporte de passageiros. São notáveis as transformações que o transporte fluvial tem sofrido ao longo dos anos, demonstrando o dinamismo da região e a sua capacidade de adaptar-se às transformações ocorridas no cenário internacional.

Da Amazônia mítica à região geoeconômica, estão contidas diversas transformações sociais. Esta complexidade de conhecimentos torna a Amazônia desafiadora àqueles que buscam interpretá-la, remetendo ao pesquisador a busca do diálogo com diversos campos do conhecimento. Dessa maneira, a pesquisa teve um caráter interdisciplinar buscando o diálogo com diversos campos do conhecimento científico como a história, sociologia, engenharia, filosofia, geografia, estatística e economia.

O desenvolvimento do transporte na Amazônia não se dá desconectado do que ocorre na contemporaneidade, especialmente, quanto à circulação de pessoas e mercadorias. Foram diversos fatores que contribuíram para os avanços tecnológicos em termos globais. Dentre estes, podemos destacar as inovações, o progresso científico e os avanços técnicos, que acarretaram na maior velocidade da informação. Tais medidas baixaram custos de comunicação e de transportes, eliminando gradativamente barreiras alfandegárias que dificultavam a comercialização entre nações, viabilizando maior fluidez dos bens e serviços criando, assim, um mercado global. Esse desenvolvimento, ao alcançar a maioria dos países, impõe a adoção de ações governamentais que possibilitem a ampliação do processo técnico.

Em virtude da velocidade em que essas transformações vêm ocorrendo, principalmente a partir da introdução de novas técnicas em diversos setores, o novo faz parte continuamente da Amazônia e suas mudanças socioespaciais. Tais transformações criam possibilidades de novos aprendizados e abrem caminhos para uma complexidade de conhecimentos.

A Amazônia se põe como região desafiadora para aqueles que buscam conhecê-la e interpretá-la, não só pela sua diversidade natural, mas também e, principalmente, pela riqueza social existente. Ao se pensar a região, vários estudos privilegiaram o cenário natural, onde o ritmo da vida é ditado majoritariamente pelo tempo ecológico. É bem verdade que os elementos naturais fazem parte de modo importante da vida daqueles que moram em diversos lugares amazônicos. No entanto, a dinâmica do espaço regional sofreu estruturais transformações que afetaram o modo de viver e se relacionar no espaço-tempo.

Na Amazônia, bem como em diversos lugares, as transformações da sociedade podem ser evidenciadas através de materializações, que evidenciam as ações do tempo no espaço. O transporte fluvial, por exemplo, sempre fez parte desse processo. Com a economia gomífera, por exemplo, diversas novas técnicas passaram a fazer parte do cotidiano regional, sendo introduzidas ao saber local e passando a fazer parte do mesmo. Mais recentemente, os Barcos Expressos também demonstram esse caráter interligado das regiões que passam a absorver padrões que anteriormente não existiam. Entretanto, sem abandonar totalmente suas práticas tradicionais.

O navegar amazônico demonstra a luta pela sobrevivência de pessoas obstinadas pela vida, num constante construir e reconstruir, conforme apontava Leandro Tocantins (1975), na obra *Amazônia o Rio Comanda a Vida*. No entanto, atualmente, apesar da importância da natureza para a dinâmica da vida regional, o tempo de interligação entre localidades tem sido reduzido com a utilização de novas tecnologias, como a modernização do transporte fluvial. Nesse sentido, a vida passa a ser comandada por outros elementos espaciais que não estão ligados à natureza, mas à dinâmica de mercado que passa a intervir cada vez mais no cotidiano regional. Nessa dinâmica é visível a convivência entre o tradicional e o novo.

As inovações sempre fizeram parte do processo de construção social amazônico, trazendo elementos novos à vida da população local, como foram os casos da introdução de embarcações motorizadas construídas na Inglaterra e da energia elétrica, que aqui chegou antes de outras partes do Brasil. Nesse sentido, o discurso do atraso sobre a região nos parece muito mais ligado à difusão de novos elementos do que propriamente à presença dos mesmos.

O transporte fluvial na Amazônia apresenta intenso processo de modernização que, apesar de não atingir todos os segmentos da navegação fluvial regional simultaneamente, configura-se numa complexa e nova realidade regional. A partir da implementação dos barcos Expressos, novas opções de viagem com maior velocidade e menor tempo de duração passaram a fazer parte, da conexão entre diversas cidades da Amazônia. Além da velocidade das viagens, vem crescendo a reprodução de práticas capitalistas, nas quais diversos agentes que atuam no transporte fluvial cada vez mais se enquadram às normas e exigências do mercado.

A velocidade, assim como a introdução de novas técnicas e a especialização do transporte de passageiros passam a fazer parte da prática de transporte de passageiros na região com os barcos Expressos que demonstram a materialidade do processo espacial que Santos (1999) denomina de meio técnico-científico-informacional. Pode-se, assim, asseverar que o espaço amazônico apresenta sistemas de objetos (SANTOS, 1999), como os médios e pequenos portos existentes, e de ações, representadas pelas várias instituições e pessoas que participam ativamente do transporte fluvial no estado. Estas mudanças, diretamente relacionadas com a ampliação das relações capitalistas na região, estão ocasionando transformações nos hábitos e costumes locais e estabelecendo padrões de produção dos espaços diferenciados que se afastam dos utilizados tradicionalmente.

O transporte fluvial é componente efetivo na vida daqueles que habitam a Amazônia. Em seu processo de ocupação, assim como também nas posteriores transformações, esse modal sempre se mostrou de grande importância para a região. Assim, para que se compreendam os acontecimentos relacionados à vida na Amazônia o transporte fluvial se apresenta como um tema necessário, pois grande parte da população regional tem a sua vivência relacionada com a dinâmica dos rios e de como se desloca.

O desejo de melhoria no transporte regional amazônico não é recente e se confunde com a história da "ocupação" deste espaço. Isto pode ser verificado em diversos relatos de viajantes e também em outros documentos, principalmente a partir dos escritos de Walter Henry Bates (1944), Alexandre Rodrigues Ferreira (1885), Padre João Daniel (1976), Tavares Bastos (1886), Agnelo Bittencourt (1957), Arthur César Ferreira Reis (1983) e Mário Ypiranga Monteiro (1990). Moraes afirmava que “os defuntos vão para a cova embarcados, embarcados vão os noivos, os padeiros, as procissões, os caçadores, os comerciantes, os trabalhadores, os eleitores, os namorados, os músicos. O rio é a rua” (1960, p. 53).

Diante de diversos e novos elementos que fazem parte das transformações existentes na região, podemos evidenciar o transporte fluvial Expresso, que vem se apresentando como segmento emergente de grande importância na rede fluvial amazônica, visto que vários municípios do Estado e também fora dele, vêm utilizando este segmento como alternativa ao transporte fluvial de passageiros. Desta forma, compreender como vem se expandindo esse segmento nos possibilita também entender a atual configuração do transporte regional, suas transformações e perspectivas.

Tocantins (1984), sobre a questão distância-tempo vem corroborar observando que na Amazônia, diferentemente de outras regiões, as viagens são medidas não por quilômetros ou milhas, mas por horas ou dias. Nesse sentido, para o autor, a vida daquele que mora na Amazônia decorre num tempo diferenciado, o tempo do rio: “Descobri que a viagem era medida pelo tempo. Manaus, quinze dias, Belém, vinte dias. Mas o rio, dominador e dogmático, alterava planos e agendas [...]. A primeira lição que o rio me ensinou. O sentido do tempo” (TOCANTINS, 1984, p. 28).

Com o Expresso, percursos tiveram seu tempo de viagem amplamente reduzido. Estas embarcações funcionam com motores potentes, são leves e velozes, com pontos fixos de parada. Diferente do transporte fluvial amazônico misto, o qual transporta passageiros e cargas no mesmo barco, o Expresso prioriza o transporte de passageiros, tornando as viagens mais rápidas. Para tanto, ressalta-se que essas mudanças não se dão isoladamente, possuindo forte relação com fatores econômicos, culturais e sociais na região. Assim, o transporte não pode ser analisado de forma isolada, pois sua funcionalidade está integrada às transformações socioespaciais.

O transporte fluvial de passageiros no Amazonas apresenta-se como o principal modal utilizado para interligar a rede fluvial do estado (ANTAQ, 2015). No entanto, sua importância não se reflete nas tomadas de decisão por parte dos agentes públicos locais. Apesar da utilização frequente, vários desafios relacionados à manutenção do empreendimento são enfrentados por aqueles que atuam nesse segmento. Ao compreender a dinâmica dos barcos Expressos, estamos adentrando em questões que vão além das atividades de transporte. Esses barcos apontam transformações na organização do transporte fluvial. Tais mudanças nas formas convencionais de transporte nos remetem a questões mais amplas, relacionadas com a dinâmica social da região, outrora pouco formalizadas e não tendo a velocidade com primazia.

Com os Expressos, há crescente modernização das embarcações através de motores mais potentes, utilização da internet para divulgação de venda de passagens, investimento em conforto, além de modernos equipamentos eletrônicos para entretenimento. Assim, podemos elencar algumas problemáticas da pesquisa: Quais as principais transformações espaciais e temporais a partir da difusão dos barcos Expressos no Amazonas? Essas transformações ocorrem de maneira diferenciada entre as diversas rotas regionais? Como ocorre a convivência entre o transporte misto e o Expresso nas rotas regionais? Como o transporte fluvial Expresso se distribui na rede fluvial regional? Quais as perspectivas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas?

As transformações ocorridas na Amazônia durante o século XX, que não fogem à lógica capitalista de apropriação do espaço, refletem-se no transporte regional. O transporte fluvial tem sofrido grandes alterações, principalmente no que diz respeito à duração das viagens. O que antes era feito em dias, hoje, com a implantação dos barcos que priorizam o transporte de passageiros, os chamados “Expressos”, pode ser feito em horas, numa nova dinâmica na qual, conforme afirma Nogueira (1999, p. 82) “evidencia-se (...)uma questão primordial para o transporte, e principalmente para o capital: o tempo”.

Assim, o Expresso demonstra a materialização das mudanças globais em um transporte que era tradicionalmente conhecido pela baixa qualidade e por estar inserido numa rede temporalmente classificada, como sustenta Corrêa (1999). Compreender a dinâmica dessas embarcações nos remete à diversas relações econômicas e sociais que vêm ocorrendo na Amazônia nos últimos anos.

Essas alterações, principalmente no que diz respeito à duração das viagens, estão ligadas ao aprimoramento técnico, implementados nas diversas modalidades de transporte, principalmente pela utilização de motores mais potentes em embarcações gradativamente mais leves. No Amazonas, o surgimento das embarcações conhecidas como o Expresso, demonstram a materialização das mudanças globais articuladas na rede de transporte que é tradicionalmente lenta e possui uma difícil interligação entre as cidades da região.

A Amazônia dos transportes não funciona isoladamente, articula-se com as mais variadas empresas, numa relação de interdependência, onde o leva e traz de produtos mantém o pleno funcionamento das transnacionais instaladas no Polo Industrial da Zona Franca de Manaus. Assim como a sociedade é dinâmica, as redes de transporte também o são, apresentando modificações no tempo e no espaço. Nesse contexto, o transporte fluvial Expresso transformou-se, nas últimas duas décadas, em alternativa de organização, flexibilidade e conectividade entre alguns municípios, merecendo, assim, um estudo mais aprimorado de sua atuação e das possibilidades de mobilidade que foram e que podem ser criadas na região amazônica por meio dessa modalidade de transporte.

A rede fluvial regional tem passado por processos de reestruturação, pois assim como a sociedade, apresenta constante dinâmica. A velocidade dos fluxos e a conectividade entre diversas áreas do espaço têm crescido, apresentando modificações no tempo e no espaço, articulando-o cada vez mais em rede. Vale ressaltar que o conceito de redes se transformou nas últimas duas décadas, em alternativa prática de organização, possibilitando processos capazes de responder às demandas de flexibilidade e conectividade.

Esta pesquisa tem como objetivo geral avaliar a dinamicidade espacial e temporal do transporte fluvial Expresso na rede fluvial amazônica, tendo como base a cidade de Manaus e a sua articulação com as calhas do Amazonas-Solimões e como específicos: demonstrar como o transporte fluvial na Amazônia se inseriu no meio técnico-científico-informacional por meio da utilização dos barcos Expressos; analisar as inovações e as transformações no transporte regional a partir da introdução de novas técnicas de navegação no transporte fluvial e como esta modernização contribuiu para a produção do espaço e mobilidade na Amazônia; mapear e caracterizar a rede fluvial de navegação regional nas calhas dos rios Amazonas e Solimões a partir da implementação dos barcos Expressos.

Visando a elucidar os principais pontos teóricos, realizamos o levantamento da bibliografia existente relacionada ao tema, a fim de compreender como a temática do transporte fluvial tem sido trabalhada no meio acadêmico; diante deste arcabouço, realizamos as opções teóricas e metodológicas da pesquisa.

Como ponto de partida, a base teórica e conceitual, para entender as transformações no transporte fluvial mundial e regional fundamentou-se no meio técnico-científico-informacional, proposta Santos (1999). Utilizamos também os conceitos de circulação, transporte, espaço e redes. Tais conceitos nos ajudaram a compreender as transformações ocorridas no mundo contemporâneo que influenciaram a inserção da região no meio técnico-científico-informacional. Além de Santos (1999), esses conceitos e categorias serão visualizados a partir dos escritos de Castells (1999), Corrêa (1998), Pons (1991), Virillo (1996) e Massey (2008).

Visando elucidar o ponto vista regional, adotamos pensadores que escreveram e desenvolveram suas ideias sobre a Amazônia a partir do século XX, ressaltando que seus escritos nem sempre são especificamente sobre transporte, mas sobre conteúdos vastos, no entanto, o transporte é sempre fator presente no processo de transformação e ocupação da região, permeando também seus escritos. Nesse sentido, para isto, utilizamos autores como: Reis (2001), Moreira (1960), Tocantins (1985), Becker (2013), Nogueira (1999) e Nazaré (1993).

Ao se estudar a Amazônia, é interessante perceber também as particularidades da perspectiva do espaço vivido. Uma vez que os projetos engendrados, no processo histórico de ocupação não consideraram as especificidades das populações locais, o efeito resultante dessa indiferença são diversos conflitos entre os gestores, empresas, fazendeiros e as camadas populares, quanto a interesses políticos e econômicos. É bem verdade que a região não está desarticulada do contexto internacional, no entanto existe forças do lugar que estabelecem relações não homogeneizadas no espaço vivido.

Dessa maneira, para compreender a dinâmica e o desenvolvimento do transporte fluvial na Amazônia é preciso fazer uso de possibilidades teóricas gerais e específicas sem perder de vista à articulação entre o global e o local. O espaço amazônico não comporta uma única interpretação, pois necessita de várias teorias para a compreensão. Assim, não podemos restringir a análise do transporte fluvial apenas à perspectiva da natureza, mas também se faz necessário um pensamento sobre o espaço do ponto de vista social, visto que são diversos os sujeitos sociais que compõem a região.

No que tange a pesquisa de campo, primeiramente levantamos as embarcações que realizam interligação entre a cidade de Manaus e os municípios que fazem parte da região metropolitana, compreendendo inclusive algumas áreas e comunidades que possuem interligação a partir de Expressos; posteriormente aqueles que realizam transporte longitudinal, no âmbito estadual e interestadual, como por exemplo, para cidades de Coari, Tefé, Tabatinga, Itacoatiara e Parintins.

Como etapa inicial da pesquisa de campo, realizamos o levantamento dos Barcos Expressos que praticam as rotas a partir das balsas localizadas na área denominada de Manaus Moderna, na área central de Manaus. Essa área foi escolhida mediante a considerável quantidade de embarcações em atividade e que trafegam por diversas cidades da Amazônia, interligando a capital Manaus, principal centro difusor de embarcações no estado. Conforme pesquisas, verificou-se que os barcos Expressos passaram a atuar como novo segmento, utilizando como pontos de atracação as balsas que estão localizadas na supracitada área.

Nesse sentido, a pesquisa mapeou como ocorre o fluxo de embarcações a partir dessas balsas. A maioria dos destinos que partem de Manaus para diversas áreas do Amazonas utilizam o Porto da Manaus Moderna, excetuando-se as embarcações que viajam para o Rio Negro, que tem como porto de atracação o Porto do São Raimundo, que também foram objeto de investigação. Após a etapa de levantamento de embarcações e dos principais destinos, identificamos as rotas que possuem maior número de embarcações e que articulam maior quantidade de municípios a partir de Manaus.

O fluxo de pessoas varia bastante nas rotas, pois cada calha estabelece padrões de navegação diferenciados a partir da demanda de passageiros entre as diversas cidades que a compõe. Dentro da rede fluvial regional, procuramos estabelecer as principais particularidades de cada calha no seu processo de articulação, realizamos aprofundamento nas principais rotas, com o objetivo de acompanhar as viagens, durante o percurso, observamos, fotografamos e através de entrevistas e aplicação de questionários, realizados com proprietários, responsáveis e embarcados, compreendemos como esses agentes do processo estão inseridos nas mudanças no transporte fluvial amazônico e quais as principais motivações para empreenderem nas embarcações do tipo Expresso.

Para compreender melhor o funcionamento desse segmento nos portos das cidades delimitadas, fizemos levantamentos das rotas que são utilizadas com maior frequência, iniciando com as embarcações que partem de Manaus, verificando o fluxo entre a capital e as diversas cidades a partir da identificação por meio de levantamentos e entrevistas.

As entrevistas foram realizadas nos portos em Manaus e, posteriormente, no interior do estado, nas cidades de, Tabatinga, Tefé e Itacoatiara, com proprietários abordando aspectos como: perspectiva de crescimento da frota, principais entraves de crescimento, financiamento, concessão de crédito, incentivos do Estado, principais reclamações dos passageiros, dificuldades de manutenção do empreendimento, condições de atracação e estrutura portuária. Esses levantamentos e entrevistas ocorreram em momentos diferentes: primeiramente no porto da Manaus Moderna, visando realizar o levantamento de embarcações do tipo Expresso. Essa catalogação foi feita *in loco*, a partir da observação e identificação das saídas das embarcações que ocorrem, principalmente, de segunda a sábado, pelo período da manhã, nas balsas elencadas para estudo. Após essa etapa realizamos a análise dos dados, procurando apontar as rotas que apresentam maior frequência de viagens, interligação de Manaus com os diversos municípios e considerável demanda de passageiros.

A rota Manaus-Tefé-Tabatinga apresentou intensa movimentação de pessoas, interligando a capital Manaus a diversas outras cidades compreendidas pelo trecho, além de possibilitar a interligação entre as cidades intermediárias do destino. Apesar da distância geográfica da capital, Tabatinga possui fluxo constante de embarcações que interligam diversos municípios intermediários. Essa rota possui grande importância na interligação regional, sendo estratégica no processo de ocupação, desde o século XIX, através da concessão do direito de navegação ao Barão de Mauá para realizar a rota Belém-Manaus-Nalta, tendo em vista o escoamento de produtos e pessoas nesse trajeto. Por sua posição geográfica, por ser uma cidade fronteiriça no território brasileiro, torna-se privilegiadamente peculiar. Por se apresentar como uma rota de extrema importância, a partir dos levantamentos prévios ficou evidente o crescimento do número de embarcações neste trecho.

Tabatinga apresentou papel de redistribuição na rede fluvial, pois a partir dela se constrói articulação entre outras cidades que fazem parte do trajeto, pois ela é o último ponto entre Manaus e as cidades da Calha do Solimões, tendo papel fundamental na mobilidade regional. Esta articulação com a cidade de Manaus, tanto no fluxo de pessoas e mercadorias, quanto no aumento na oferta de serviços de transporte com embarcações mistas e Expressos, de elevado potencial, demonstra seu papel de centralidade na rede fluvial regional. Nessa rota estão localizadas Coari e Tefé, cidades importantes do Amazonas, que possuem importante articulação e função de centralidade na calha do médio Solimões.

Como a difusão de embarcações do tipo Expresso não se limita ao fluxo existente entre Manaus e suas articulações, buscar-se-á compreender como se dá a composição da rede fluvial regional de Expressos, a partir de outras importantes cidades do estado do Amazonas que fazem parte da rede.

Visando compreender como se originou a implementação dos Expressos no Amazonas, ouvimos os principais nomes citados entre os entrevistados, a respeito daqueles que foram precursores deste segmento do transporte fluvial no Amazonas. O do Sr. José Aguiar, proprietário do Terminal A jato, e os familiares do Sr. José Holanda (pioneiro em Itacoatiara), já que seus filhos continuam atuando no segmento, expandindo suas rotas para outras localidades do Amazonas.

Assim, buscando verificar como Itacoatiara exerce o papel de centralidade no seu entorno geográfico e sua articulação com outros municípios da rede. É o caso de Itacoatiara, que possui importante fluxo de Lanchas do Tipo Expresso, responsáveis pela articulação com alguns municípios que estão localizados no seu entorno, como: Urucará, Urucurituba, Silves, São Sebastião do Uatumã, Itapiranga e outros mais distantes, como é o caso de Maués.

A partir do levantamento de embarcações demonstramos as articulações existentes entre a capital Manaus e os outros municípios com relação ao transporte fluvial Expresso. Para isso utilizaremos gráficos, Quadros e mapas construídos no *software Qgis*. A base de dados será construída em campo, a partir de entrevistas com responsáveis pelas embarcações e outros envolvidos no transporte fluvial regional.

Vale ressaltar que a Capitania dos Portos não possui em seu sistema separadamente o cadastro de barcos tradicionais mistos e Expressos; em decorrência disso, o levantamento dos barcos Expressos será realizado em campo, a partir de entrevistas com proprietários de embarcações, objetivando realizar levantamentos de quantidade, frequência das embarcações nos portos pesquisados, visualizando também itens como capacidade, motorização, principais rotas, valores e cidades de destino.

Como base para as observações, entrevistas e aplicações de questionários, abordaremos fatores como: os fluxos de passageiros, condições portuárias, principais motivações para viajar, renda, escolaridade, condições físicas das embarcações, além dos motivos pelos quais os passageiros optaram por utilizar o transporte fluvial Expresso. Entre as entrevistas realizadas com os proprietários das embarcações serão abordadas questões como manutenção do empreendimento, perspectivas de crescimento a ampliação da frota, qualidade e dificuldades da calha.

Na rota Manaus-Tefé-Tabatinga foram aplicados 104 questionários com passageiros no embarque pelo período da manhã (5:00h), nas Lanchas Crystal, Madame Cris, Cidade de Manaquiri e Glória de Deus IV. Também no período da manhã (5:00h) e da tarde, partir das (15:00h), foram entrevistados de abril a dezembro de 2018 oitenta passageiros, sendo vinte em cada embarcação. Também, foram realizadas entrevistas com os proprietários dos Expressos e responsáveis pelas lanchas.

Nos barcos de transporte regional misto que realizam viagens entre Manaus e Tabatinga, foram abordados 50 passageiros na partida e chegada de embarcação para Tabatinga no Porto Organizado e em Tabatinga, foram preenchidos formulários com passageiros escolhidos aleatoriamente em 3 embarcações: M. Monteiro, Diamante e Esmeralda, além de entrevistas com os responsáveis pelas embarcações

Na Calha do Amazonas foram entrevistados 73 passageiros entre fevereiro e março de 2019 em quatro embarcações: Expresso Fernanda, Safira, Estrela de Nazaré a Noiva II. No período da manhã, antes da partida da embarcação e também durante a viagem. Esses formulários nos auxiliariam na compreensão do perfil dos passageiros do Expresso.

Os Expressos alteram o tradicional padrão de viagens entre as cidades amazônicas por via fluvial, especialmente no que tange ao tempo de duração das viagens. O que possibilita esse tipo de embarcação ser mais leve e mais rápida é, primordialmente, sua construção especializada para o transporte de passageiros, diferentemente do transporte tradicional que ocorre de maneira mista, passageiros e cargas na mesma embarcação. O aumento da procura deste segmento da navegação fluvial amazônica, tem sido constante, ocasionando mudanças no padrão de navegação da Amazônia, pois os deslocamentos eram feitos em sua quase totalidade por barcos de médio e grande porte.

Desde o ano 2000, o transporte fluvial Expresso vem se apresentando como segmento bastante utilizado em viagens para diversas localidades da Amazônia. Tendo a velocidade como proposta de atuação, como o próprio nome sugere, esta opção de navegabilidade se insere consideravelmente na lógica de mercado, demonstrando alterações na tradicional forma de navegação na rede fluvial amazônica, que foi classificada no tocante à sua velocidade como lenta (CORRÊA, 1997).

Nesse sentido, percebeu-se que há temporalidades diferentes no transporte fluvial regional, diante do que Santos (1999), chama de “tempo lento”, ou seja, tempos que funcionam mais afastados da lógica capitalista. Todavia, as diversas transformações, as quais se dão nas relações de trabalho, na construção das embarcações, no perfil da população transportada, inserção de tecnologia de ponta, têm demonstrado que a rede regional fluvial gradativamente materializa processos globais, como é o caso da velocidade, alterando, assim, a tradicional forma de transportar, que ainda ocorre significativamente na região, através de embarcações de porte maior. Observa-se que cada rota apresenta características específicas, visto que há dinâmicas diferenciadas entre as calhas de rio, relacionadas também com as cidades que a compõem.

Compreender as transformações espaço-tempo, estabelecidas no transporte, nos remete a complexas indagações sobre a organização social da região que se configura nas relações interligadas ao mercado global, principalmente no que se refere à questão do condicionamento da vida pelo ganho financeiro, pela velocidade e pela formalização das relações.

No capítulo I, Amazonas: onde navegar é mais que preciso, apresentamos as principais bases conceituais da pesquisa, sob a óptica científica sob a ótica do meio técnico-científico-informacional, articulando as inovações e modificações na gestão e operacionalização dos transportes, nos âmbitos local, regional e global, sua adequação às novas temporalidades e ao mercado, resultando em articulações sociais através de redes.

No Capítulo II, intitulado: Amazônia, navegação e modernização, discute-se, historicamente e geograficamente como o ato de transportar está inserido no contexto Amazônico. Desde tempos pretéritos até os dias atuais. O transporte teve aprimoramentos técnicos, conforme a região se insere na economia de mercado, sendo a velocidade variável de grande importância.

Capítulo III, intitulado: Navegar com rapidez também é preciso: o Expresso e a nova dinâmica na navegação regional, apresentamos resultados da pesquisa, a partir do levantamento dos dados realizados em Manaus e no interior do Amazonas, procurando compreender como as atividades de transporte se expandiram para o interior do estado e quais as perspectivas de transporte no Amazonas.

É interessante frisar que se busca analisar o processo de transformação que está em pleno curso. Logo, há convivência e convergência entre o tradicional, nesse caso representado pelos barcos de transporte misto, e os Expressos, não havendo, atualmente, total ruptura do modelo de transporte tradicional no Amazonas.

Dessa forma, este momento situado entre o que foi, o que está se transformando e o que pode vir a ser, configura-se importante para suprir a carência de investigação sobre o assunto. Urge, portanto, o aprofundamento nos estudos dessas embarcações e da complexa e dinâmica rede fluvial regional, visto que várias rotas passaram a apresentar os Expressos como opções de viagem; não apenas a partir da capital Manaus, de onde parte a maior concentração dessas embarcações, mas também outros municípios do Estado do Amazonas, estabelecendo viagens mais velozes que interferem diretamente no fluxo de pessoas e na intensidade dos serviços nesses municípios, impactando diretamente na produção social do espaço regional.

Capítulo 1 - Amazonas: onde navegar é mais que preciso.

Neste capítulo, apresentamos as principais bases conceituais da pesquisa, visando compreender, sob a óptica científica, as transformações sociais que promoveram inovações e modificações na gestão e operacionalização dos transportes, nos âmbitos local, regional e global. Discutimos, também, como estes fenômenos estão articulados à transição ao meio técnico-científico-informacional, o qual, ao acentuar a competitividade, exigiu adequação às novas temporalidades e ao mercado, resultando em articulações sociais através de redes.

1.1 - Transporte fluvial e meio técnico-científico-informacional.

Todo o melhoramento no campo técnico não pode ser compreendido isoladamente, pois ocorre no contexto social, isto é, a partir da relação homem-natureza, então é necessário que se perceba o espaço geográfico como um híbrido, que contém as técnicas como meio utilizado pelo homem nas transformações do espaço (SANTOS, 1999). Portanto, a análise espacial relacionada com o desenvolvimento das técnicas não deve se restringir às atividades econômicas, mas, alcançar as diversas instâncias da sociedade.

A questão técnica revela-se como de extrema importância para o crescimento dos avanços do transporte, ocorrendo o que Santos (1999), denomina de meio técnico-científico-informacional. Praticamente, todos os segmentos da sociedade são afetados pelos aprimoramentos técnicos ou pela sua busca.

Para Santos (2013), “há uma especialização extrema de tarefas no território, segundo uma vasta tipologia das produções que é tanto mais sutil e necessária quanto essas produções não são um dado puramente técnico: Toda produção é técnica, mas também socioeconômica” (2013, p. 135). Dessa maneira, ao se avançar no campo técnico, há inevitável fuga das transformações sociais que possibilitaram adentrar, nas diversas localidades, ações parametrizadas pela formalização relacionadas ao sistema capitalista:

Trata-se de uma especialização cada vez mais capitalista. Durante muito tempo se escreveu, no caso brasileiro, ser o campo hostil ao capital, um obstáculo à sua difusão, mais o que vemos é o contrário, um campo que acolhe o capital novo e o difunde rapidamente com tudo o que ele acarreta, isto é, novas formas tecnológicas, novas formas organizacionais, novas formas ocupacionais que aí se instalam rapidamente. É uma tendência que claramente se nota nas áreas economicamente mais avançadas, mas que também se faz presente nos subespaços menos avançados (SANTOS 2013, p. 135).

Na visão de Santos (1999), mesmo aqueles que não participam diretamente do processo produtivo tem importante contribuição, em virtude de a sociedade estar interligada por meio de diversas redes. Essas ações, em determinadas situações, podem ocorrer no espaço nacional, regional e local. Para que as relações no espaço ocorram de forma mais rápida, há a busca por conhecimento e informação, objetivando produzir novas tecnologias. Nesse sentido, conforme aponta Santos (2006), o espaço passa a ser utilizado como meio técnico-científico-informacional.

Santos (1999, p. 25), define técnica como sendo: “(...) um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz, e ao mesmo tempo, cria espaço”. As diversas transformações espaciais ocorridas a partir da Segunda Guerra Mundial, voltadas para a abertura dos mercados e da interatividade entre diversos países, culminarão no que ele aponta como meio técnico-científico-informacional. Para que se compreenda o espaço, que também é acúmulo de técnica, se faz necessário que se atrele à concepção de técnico, pois “só o fenômeno técnico na sua total abrangência permite alcançar a noção de espaço geográfico” (SANTOS, 1999, p. 31):

Na realidade, toda técnica é história embutida. Através dos objetos, a técnica é história no momento da sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história (SANTOS, 1999, p. 40)

As técnicas não funcionam isoladamente, pois estão atreladas ao contexto social vigente. Este processo técnico manifesta o que Santos (1999), denomina de “empiricização do tempo”. A partir dos sistemas técnicos e sua materialização no espaço, compreendemos a história dos lugares, situando-nos no tempo e no espaço, permitindo assim, entendermos a história dos lugares.

A partir das técnicas, podemos “(...) empiricizar o tempo, tornando-o material e desse modo o assimilamos ao espaço, que não existe sem a materialidade. A técnica entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente” (SANTOS, 1997, p. 44). Dessa maneira, ele nos aponta uma evolução das formas espaciais, onde inicialmente predomina o meio natural, passando pelo meio técnico, chegando à formação atual, que é o meio técnico-científico-informacional, conforme (SANTOS, 1999).

Santos (1999), aponta-nos as etapas sucessivas das técnicas para a compreensão do desenvolvimento das sociedades. A primeira ocorre a partir do século XVIII, no contexto da revolução industrial. Neste período podemos destacar o crescimento da vida urbana, na Europa, e considerável crescimento populacional no velho continente. Para ele, vivenciamos cinco “paradigmas tecnoeconômicos”: a) primeira mecanização – de 1770 a 1840; b) máquina a vapor e estrada de ferro – 1830 a 1890; c) eletricidade e engenharia pesada – 1880 a 1940; d) produção fordista de massa – 1930 a 1990; e) informação e comunicação – 1980. (SANTOS, 1999, p.139). O que marca a passagem de um período para o outro é a implantação de novas técnicas sobre as antigas.

Já no século XVIII, a navegação apresentava grande crescimento técnico, a partir de diversos elementos e inovações advindas da Revolução Industrial que ocorria na Europa, tais inovações tornava a navegação a vapor objeto de diversas discussões e investigações, com o intuito principal de intensificar os fluxos entre diversos países com menor tempo possível, com intuito de diminuir a dependência natural, como dos ventos, que apresentavam mudanças e intempéries às vezes imprevisíveis, o que afetava bastante o tempo de viagem. Com o transporte a vapor, inaugura-se um novo estágio com diminuição de imprevisibilidades e maior eficiência.

Houve diversos avanços tecnológicos que foram propagados para diferentes lugares, de maneira mais intensa. Podemos apontar que isso ocorreu a partir da década de 1970, denominado por Santos (1999), como meio técnico-científico-informacional quando a técnica, a ciência e a informação adquirem papel essencial na sociedade. Toda técnica traz consigo várias informações que se conectam através de diversas redes na sociedade. Torna-se imperativo conectar o espaço por meio da difusão das técnicas, aprimorando-as constantemente; para isto, mudanças políticas e adequações à economia de mercado passam a ocorrer rapidamente, o meio técnico-

científico-informacional está, portanto, entrelaçado ao processo de globalização (SANTOS, 1997, p. 191).

A materialização no espaço da interdependência entre ciência e informação constitui-se como o meio técnico científico-informacional, permitindo simultaneidade nas transformações espaciais. Mesmo com diferentes intensidades de absorção, as técnicas estão presentes em todos os lugares, ocasionando a unicidade da técnica através da expansão das relações capitalistas em escala mundial. Corroborando com essa ideia, Thompson (2009), aponta que:

O advento da telecomunicação trouxe uma disjunção entre o espaço e o tempo, no sentido de que o distanciamento espacial não mais implicava o distanciamento temporal. Informação e conteúdo simbólico podiam ser transmitidos para distâncias cada vez maiores num tempo cada vez menor [...] (THOMPSON, 2009, p.36)

Nesse contexto, o conceito de espaço para a análise do conjunto espaço-sociedade, que se faz essencial sob a ótica do todo ou de sistema. O conceito de espaço se expressa, segundo Santos (2006), como instância da sociedade e, como tal, se relaciona num conjunto de instâncias (economia, política, cultura) agindo dialeticamente como continente e conteúdo, paradigma e sintagma.

Portanto, o espaço é resultante e resultado do conteúdo e é alterado com o movimento social, de modo que o conteúdo se encaixa e interage a cada nova forma que, por sua vez, renova a sua concepção formal. Os elementos são mutáveis no tempo, assim como se transformam com o deslocamento do lugar. Um elemento sob as mesmas condições, em lugares diferentes, desenvolve-se de formas diferentes (SANTOS, 1999).

Sabemos que as mudanças na divisão do trabalho alteram os processos sociais. Várias relações são afetadas, gerando a imposição de uma nova racionalidade em diversas esferas. Isso pressupõe, segundo Santos (2012), que cada país é portador de uma temporalidade própria, mas que sofre influência da temporalidade do mercado. “Trata-se de um tempo interno próprio de cada país que decorre paralelamente ao tempo externo, dado pelo modo de produção dominante” (SANTOS, 2013, p.64).

As transformações são possíveis a partir do aprofundamento do conhecimento científico que se converte em aprimoramento técnico. Sob estas condições, os lugares passam a se transformar, incorporando novas tecnologias, por meio das interações, que também são possibilitadas por modificações políticas e sociais, como é o caso do neoliberalismo e do estabelecimento de redes geográficas.

Para Santos (2013, p. 74), “em cada momento histórico os modos de fazer são diferentes, o trabalho humano vai se tornando cada vez mais complexo, exigindo mudanças correspondentes às inovações”. Por meio das novas técnicas, vemos a substituição de formas de trabalho por outras, de configurações territoriais por outras, e por conta disso o fator geográfico depende tanto do desenvolvimento técnico. Por outro lado, o melhoramento técnico não pode ser compreendido isoladamente, pois ocorre no contexto social, isto é, a partir da relação sociedade- natureza, pois:

Um inventário dos estudos empreendidos sobre a técnica deixa ver que esse fenômeno é frequentemente analisado como se a técnica não fosse parte do território, um elemento de sua constituição e de sua transformação. Alguns exemplos o mostram. Concluindo o seu livro de 1985, D. Mackenzie & J. Wajcman referem-se às diversas preocupações dos estudos sobre a tecnologia, mas o espaço não é mencionado nem mesmo em um lugar secundário, como o capítulo 'outros temas' (SANTOS, 1999, p. 30).

Os elementos estão constantemente se relacionando no espaço (SANTOS, 1999), podendo influenciar e serem influenciados pelo mercado e suas instituições. Esta intercambialidade demonstra o caráter sistêmico do espaço, cujo funcionamento é reflexo da multiplicidade de seus elementos. Assim, é necessário que se perceba o espaço geográfico como multifacetado, contendo as técnicas para utilização da sociedade nas suas transformações. Portanto, faz-se necessário que a análise do espaço se relacione com o desenvolvimento das técnicas, não se restringindo às atividades industriais, mas alcançando, também, diversos segmentos sociais, visto que:

a relação, que se deve buscar, entre o espaço é o fenômeno técnico, é abrangente de todas as manifestações da técnica, incluídas as técnicas da própria ação. Não se trata, pois de apenas considerar as chamadas técnicas da produção, ou como outros preferem, as chamadas “técnicas industriais”, isto é, a técnica específica, vista como um meio de realizar este ou aquele resultado específico (SANTOS, 1999, p. 31).

Os avanços das técnicas têm sido parte da vida daqueles que moram na Amazônia, pois a partir dos avanços técnicos, diversas transformações sociais têm ocorrido no espaço, desde o processo de construção das embarcações como também na motorização. O meio técnico-científico-informacional se banaliza por meio das melhorias técnicas que possibilitam maior fluxo de pessoas.

A maior fluidez no espaço é possibilitada pela ampliação das técnicas, em diversos segmentos, e pelos investimentos em infraestrutura, que visam facilitar a mobilidade no espaço. Esse cenário torna a mobilidade um elemento essencial, onde os diversos modais de transporte passam a ter importante função entre a conexão de diversas localidades no espaço:

A aceleração contemporânea não escapa a esse fato. Ela é tanto mais suscetível de ser um objeto da construção de metáforas porque, para repetir Jacques Attali, vivemos plenamente a época dos signos, após havermos vivido o tempo dos deuses, o tempo do corpo e o tempo das máquinas. Os símbolos baralham, porque tomam o lugar das coisas verdadeiras. A primeira tentação é a de, outra vez, nos tornarmos, como na aceleração precedente, adoradores, dubitativos ou firmes, da velocidade (SANTOS, 2013, p. 12).

As diversas inovações implementadas na sociedade industrial levaram à produção do espaço com características cada vez mais atreladas à vida urbana. A economia industrial passa a exercer mais influência na organização da sociedade, intensificando-se o processo de urbanização. Essa nova organização social estabelece diretrizes pautadas numa produção de escala, visando garantir o constante crescimento da indústria. Alicerçados na ideologia liberal, vários países passam a adotar essa visão, procurando expandi-la para o maior número de lugares possíveis, visando a maior fluxo de produtos.

Na busca por atender novas necessidades de mercado, a ciência e a tecnologia passam a ter papel importante no contexto das melhorias para a sociedade. A pesquisa científica se torna fundamental para orientar a produção industrial, que busca adentrar de forma mais veloz diversas áreas do planeta. Com os avanços técnicos e científicos no âmbito dos transportes, novos espaços passam a ser explorados e conhecidos. Já no contexto da sociedade urbano-industrial, e áreas como a Amazônia configuram novas fronteiras expansionistas, uma redefinição do trabalho entre os diversos países:

Junto com uma nova evolução das potências e dos rendimentos, com o uso de novos materiais e de novas formas de energia, o domínio mais completo do espectro eletromagnético, a expansão demográfica (a população mundial triplica entre 1650 e 1900, e triplica de novo entre 1900 e 1984), a explosão urbana e a explosão do consumo, o crescimento exponencial do número de objetos e do arsenal de palavras. Mas, sobretudo, causa próxima ou remota de tudo isso, a evolução do conhecimento, maravilha do nosso tempo que ilumina ou ensombrece todas as facetas do acontecer. A aceleração contemporânea é, por isso mesmo, um resultado também da banalização da invenção, do perecimento prematuro dos engenhos e de sua sucessão alucinante. São, na verdade, acelerações superpostas, concomitantes, as que hoje assistimos. Daí a sensação de um presente que foge (SANTOS, 2013, p. 12).

A comunicação assume papel imperativo para que a fluidez ocorra de modo mais intenso no espaço. Com a ampliação do processo produtivo e diversificação da produção, a mídia procura tornar os produtos mais conhecidos em diversas partes do planeta; assim, a comunicação de massa e a aplicação de ciência e tecnologia nesse processo possibilitam a acelerada criação de novos consumidores. Essa interligação entre ciência e comunicação viabilizaram a proliferação de diversos produtos e maior interação cultural, criando uma abrangência mundial para acesso a diversos produtos:

Esse efêmero não é uma criação exclusiva da velocidade, mas de outra vertigem, trazida com o império da imagem e a forma como, através da engenharia das comunicações, ao serviço da mídia, ela é engendrada, um arranjo deliberadamente destinado a impedir que se imponham a ideia de duração e a lógica da sucessão. Este tempo de paradoxos altera a percepção da História e desorienta os espíritos, abrindo terreno para o reino da metáfora de que hoje se valem os discursos recentes sobre o Tempo e o Espaço. Falta, certamente, agora, aceitar o desafio conceitual. A aceleração contemporânea tem de ser vista como um momento coerente da História. Para entendê-la, é necessário e urgente reconstruir, no espírito, os elementos que formam a nossa época e a distinguem de outras (SANTOS, 2013, p. 13).

A partir da década de 1980, no contexto do processo de globalização, torna-se visível a busca pela homogeneização dos processos sociais. Diversos lugares do planeta adotam a postura de abertura dos mercados atrelados a ideia do estado mínimo. Nesse sentido se percebe a temporalidade sistêmica que busca alcançar diferentes áreas do planeta. Utilizando-se da maior possibilidade de fluidez e da abertura dos Estados, as empresas transnacionais passam a flexibilizar a produção, intensificando ainda mais a interação no espaço:

Temos, sem dúvida, um tempo universal, tempo despótico, instrumento de medida hegemônico, que comanda o tempo dos outros. Esse tempo despótico é responsável por temporalidades hierárquicas, conflitantes, mas convergentes. Nesse sentido todos os tempos são globais, mas não há um tempo mundial. O espaço se globaliza, mas não é mundial como um todo, senão como metáfora. Todos os lugares são mundiais, mas não há espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares. O que existe são temporalidades hegemônicas e temporalidades não hegemônicas, ou hegemônicas. As primeiras são o vetor da ação dos agentes hegemônicos da economia, da política e da cultura, da sociedade enfim. Os outros agentes sociais, hegemônizados pelos primeiros, devem contentar-se de tempos mais lentos. Quanto ao espaço, ele também se adapta à nova era. Atualizar-se é sinônimo de adotar os componentes que fazem de uma determinada fração do território o lócus de atividades de produção e de troca de alto nível e por isso, consideradas mundiais. Esses lugares são espaços hegemônicos, onde se instalam as forças que regulam a ação em outros lugares (SANTOS, 2013, p. 13)

Diversos elementos que compõem o espaço passam a competir e se articular entre si, visando se estabelecer num maior número possível de áreas; o capital mundializa-se e as empresas criam estratégias de consolidação e ampliação no mercado. Neste cenário, “a fluidez é a condição, mas a ação hegemônica se baseia na competitividade” (SANTOS, 2013, p. 07), com isso a ampliação das redes de transporte se torna necessidade imprescindível ao estabelecimento e consolidação de novos mercados, e a Amazônia não fica imune a esse processo.

Nessa dinâmica social, cada vez mais simultânea, Santos (2013, p. 117) aponta que “hoje, cada momento compreende, em todos os lugares, eventos que são independentes, incluídos em um mesmo sistema de relações”. Os diversos lugares, apesar de fazerem parte de um processo de transformação das relações produtivas com preceitos globais, a concebem de maneira diferenciada.

Durante o século XX, a partir de 1950, inicia-se o processo de abertura e integração de diversas economias mundiais no contexto do pós-guerra, culminando no que se denomina de globalização. Nesse sentido, intensificaram-se a relação econômica entre vários países, impulsionando adequações no campo infraestrutural para inserção no processo. Na década de 1980, esta visão de mundo expande-se para países menos desenvolvidos tecnologicamente, acarretando abertura política e o acesso a novas tecnologias do mundo globalizado.

No contexto do capitalismo, a sociedade tem passado por diversas transformações caracterizadas por maior flexibilidade e mobilidade. Essa mobilidade é possibilitada pela articulação em redes, apontando a dinamicidade do espaço e também um confronto de interesses para sua utilização. Nessa perspectiva, Santos (1999), sustenta que não podemos afirmar a existência de um espaço global, mas espaços onde ocorre a globalização, ou seja, não há tempo global e único, mas processo de interação onde as diversas redes globais que interligam o universal ao local. Desta forma, as redes locais possibilitam as condições técnicas para a transformação do espaço.

Na mesma linha Castells (1999), aponta que o surgimento de uma economia pautada principalmente na informação, caracteriza-se pelo desenvolvimento de diferente lógica organizacional, que está relacionada com os aprimoramentos da tecnologia, mas não depende apenas deles. São a convergência e a interação entre um novo paradigma tecnológico e uma nova lógica organizacional. Esta forma de organização social manifesta-se de diferentes maneiras, em vários contextos culturais e institucionais. Dentro desse contexto, há propagação de informações e tecnologias entre diversos lugares, levando a transformações em práticas cotidianas. Na Amazônia, tal processo pode ser evidenciado no transporte regional, principalmente a partir da década de 1990, com marcantes modificações nas convencionais maneiras de se realizar transporte de cargas e passageiros entre pontos da região.

Assim, há o processo de conexão crescente no mundo globalizado. Este processo é incorporado de forma diferenciada nos diversos locais do planeta, o que nos leva pensar a sociedade na perspectiva das redes geográficas. A palavra rede é bem antiga e vem do latim *retis*, significando entrelaçamento de fios com aberturas regulares que formam uma espécie de tecido. A partir da noção de entrelaçamento, malha e estrutura reticulada, a palavra rede ganhou novos significados, passando a ser empregada em diferentes situações como fluxos que ligam fixos, como assevera (SANTOS, 1999).

O mundo globalizado torna-se gradativamente mais instantâneo, possibilitando, através do aperfeiçoamento e da eficiência nas tecnologias informacionais, uma simultânea comunicação dos acontecimentos. Estes fatores geram a aproximação entre lugares distantes, e, em alguns casos, um distanciamento entre lugares próximos. Assim, tais transformações tornam o meio técnico mais abrangente e coercitivo, ocorrendo o que Santos (2012, p.147) aponta como “a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais de economia internacional”. Sendo assim:

A aceleração de todas as formas de circulação e seu papel crescente na regulação das atividades globalizadas, com o fortalecimento da divisão territorial e da divisão social do trabalho, e a dependência deste em relação às formas espaciais e as normas sociais (jurídicas e outras) em todos os escalões (SANTOS, 2012, p. 147).

As mudanças na divisão do trabalho alteram os processos sociais. Várias relações são afetadas, gerando a imposição de nova racionalidade em diversas esferas. Isso pressupõe que cada país é portador de temporalidade própria, mas sofre influência da temporalidade internacional fornecida pelo modo de produção. “Trata-se de um tempo interno próprio de cada país que decorre paralelamente ao tempo externo, dado pelo modo de produção dominante” (SANTOS, 2013, p.64).

Tais mudanças estabelecem-se entre o espaço local e o espaço global, sendo direcionadas por um processo racionalizador que estabelece normas de tempo e organização social, a partir de centros de tomadas de decisões em distantes lugares. Visando a atender essa racionalidade global, os componentes dos diversos territórios passam a se organizar em redes. Diversas entidades internacionais, como BIRD, FMI, Banco Mundial, governos de países, estão envolvidas neste processo, procurando torná-lo realidade cada vez mais frequente dentro dos países, movimentando, assim, suas economias dentro da lógica capitalista de acúmulo de capital.

Essa configuração político-econômica intensificou-se a partir da década de 70, quando diversos países passaram adotar o modelo econômico de maneira mais efetiva, inserindo seus parâmetros de decisão numa funcionalidade supranacional. Para Santos (2013, p. 142), “quando se fala em mundo, está se falando, sobretudo em mercado, que hoje ao contrário de ontem, atravessa tudo, inclusive a consciência das pessoas”.

A visão de mercado não se estrutura apenas como material, ela também atua no campo das ideias, passando a fazer parte do cotidiano e transformando gradativamente condições preestabelecidas. Cada lugar recebe o mundo de maneira diferente; neste processo, velho e novo convivem e estão em contínua metamorfose, impulsionada pela relação entre os fatores externos e internos, conforme aponta Santos (2013, p. 142), “se a convivência conhece uma regulação exterior, esta se combina com formas nacionais e locais de regulação. O conflito entre essas normas deve, hoje, ser um dado fundamental da análise geográfica”.

Os objetos culturais tendem a conter cada vez mais conteúdos técnicos e específicos, sendo construídos para atender a fins sistemicamente preestabelecidos. As ações, por sua vez, também se ajustam a esse contexto racional, fazendo parte da tomada de decisões mais alinhadas às dinâmicas do mercado (SANTOS, 2013). Neste processo de expansão das atividades econômicas, o todo está em constante transformação, comprovando-se, assim, a dinamicidade do espaço, pois, a cada época, novos objetos são inseridos e novas ações são realizadas, modificando a forma e o conteúdo dos objetos.

Essa multiplicidade geraria espaços diferenciados, ou subespaços, nivelados por diferenças tecnológicas e de informação. Sendo assim, haveria áreas de maior densidade (luminosas), áreas que pouco se modificaram nesse processo (opacas) e grande quantidade de áreas intermediárias que estão vivenciando o processo de enquadramento a um ritmo global. Tais transformações dão nova dinâmica ao espaço, transformando seus elementos em diversas escalas. No Amazonas, por exemplo, ao longo da segunda metade do século XX, houve intensas transformações no espaço regional, relacionadas a mudanças no padrão de transportar e na temporalidade do cotidiano que passou a adotar ações padronizadas por elementos que anteriormente não faziam parte do convívio regional.

O espaço torna-se o espaço dos fluxos em diferentes níveis, obtendo uma diversidade de orientações. A fluidez torna-se, então, a grande ambição e desafio para que os espaços se tornem mais propícios à regulamentação do mercado. As redes, nesse contexto, revelam-se um importante meio pelo qual os variados produtos e pessoas se conectam.

O desafio de se movimentar mais rapidamente no espaço, transforma-o de maneira substancial ao criar estruturas para que isso ocorra. Portos, aeroportos, estradas, ruas, avenidas, passam a ser construídas, frequentemente de maneira emergencial, para que o fluxo ocorra de forma a viabilizar a competitividade.

No âmbito dos transportes, novas tecnologias passam a ser utilizadas - como o GPS(*Global Position System*), a ecobatimetria e a comunicação via satélite -, dissipadas em várias partes do mundo no bojo da globalização. A motorização e o design também foram afetados na busca por mais velocidade, pois ligar dois pontos não é mais suficiente, é importante que esta conexão seja realizada de forma rápida e eficiente. Nesse sentido, não se muda apenas características das embarcações, mas também o que está no entorno delas. A tecnologia é acessada e utilizada de forma diferenciada em diversas partes do globo, fatores como cultura, abertura econômica, estrutura política, interferem na maneira de acomodação do novo no espaço, visto que “o novo nem chega em todos os lugares e quando chega não é mais no mesmo momento” (MASSEY, 2008, p. 99).

Isto posto, podemos perceber que o tempo se materializa no espaço como um acúmulo de ações ligadas ao trabalho humano, ocasionando diversas transformações sociais, conforme afirma Massey (2008, p. 99), “se um dia, foi o “tempo” que mudou o ângulo privilegiado da abordagem, hoje como é dito frequentemente este papel foi ocupado pelo espaço”. A autora conclui que “se o tempo se revela como mudança, então o espaço se revela como interação” (MASSEY, 2008, p.97).

O espaço então se revela no campo das relações sociais, da interação, no contexto de localismos, como também de globalismos. O local e o global passam a conviver juntos, num processo de constante interação. Por sua vez, os lugares percebem o tempo de forma diferenciada, se adequando ou resistindo a seus processos, os quais sofrem forte influência das questões macroeconômicas, permitindo-nos aceitar que “os motores inquestionáveis da historização da “globalização” das desigualdades geográficas do mundo são, em diversas combinações, a economia e a tecnologia (MASSEY 2008, p. 197)”.

Para Santos (1997), espaço e tempo fazem parte de uma estrutura de análise, pois a sociedade se define através dos acontecimentos que ocorrem no espaço. No entanto, estes não podem ser desarticulados. O espaço é, assim, resultado da produção social ao longo do tempo, em vista disso, entender a sociedade nos remete à compreensão do espaço geográfico e das diversas relações existentes.

Dessa forma, a partir das transformações espaciais que ocorreram no contexto do século XX, diversos lugares passaram a interagir politicamente, economicamente e culturalmente, para que isso ocorresse de maneira mais efetiva houve amplo desenvolvimento no âmbito técnico, levando a elevados investimentos em melhorias no transporte e comunicações ampliando a velocidade desses elementos em vários pontos do planeta.

1.2 – Redes, fluxos e produção do espaço na Amazônia.

O transporte sempre se configurou como importante meio para análise e organização do espaço. Desde o século XVI, com o crescimento das grandes navegações, tendo-se em vista a expansão territorial e obtenção de matérias-primas para os países europeus, houve incessantes buscas por novas tecnologias e aprimoramentos técnicos no campo dos transportes, levando a ciência moderna a investigar mais sobre essa temática. Mesmo com visíveis transformações que atingiram grande parte da humanidade, a busca por maior fluidez no espaço permanece constante, sendo assim, o transporte é fator primordial para a produção do espaço, pois engloba e movimenta diversos segmentos da sociedade.

No campo político, os transportes se articulam com o aumento territorial de vários Estados Nacionais, gerando o reordenamento espacial que levou à busca iminente por domínio e poder. Meios mais rápidos de transporte podem romper com estruturas sociais preexistentes e impulsionar novas configurações, figurando, portanto, como instrumento fundamental às políticas expansionistas.

No campo ambiental, podemos evidenciar que o transporte gerou grandes transformações ligadas à superação das barreiras naturais sobre a sociedade. Nesse sentido, a construção de estradas ou de ferrovias, produz grandes impactos na natureza, modificando a estrutura original, ramificando espaços e interligando cidades.

Em termos econômicos, o transporte é fundamental, pois a escolha dos modais utilizados em um determinado país são facilitadores ou inibidores do desenvolvimento futuro, o que está diretamente ligado à quantidade de gastos ou investimentos que o governo realizará. Este processo decisório interfere na manutenção da sustentabilidade da mobilidade de uma região e, por consequência, na cadeia produtiva e nos preços de diversos produtos.

O transporte também possui grande importância no aspecto sociocultural, pois o mesmo revela o acúmulo de hábitos e a organização social de determinada região. Na Amazônia, o transporte fluvial sempre se apresentou como o principal meio interligador entre as comunidades da região. Sua forma de construção e temporalidade de funcionamento revelam muitas características de seu povo.

Estes aspectos, ao mesmo tempo que são independentes, articulam-se na realidade local. No Amazonas o transporte fluvial possui papel imperativo na mobilidade entre as cidades, demonstrando a importância do transporte para a vida daqueles que moram na região, fazendo parte do cotidiano, dos ritos, do comércio e da economia local.

No contexto científico, o transporte se apresenta como importante meio para se compreender o espaço, sendo relacionado a fatores econômicos, políticos, sociais e ambientais. Para Bey e Pons (1991), a análise dos transportes ganha importância a partir de 1950, com as ideias de Richard Hartshorne, cujo enfoque locacional possibilitou importante compreensão das diferenças entre os lugares. A prioridade dos estudos realizados, até aquele momento, visava a compreender as viabilidades econômicas dos lugares, a partir de análises dos fluxos, levando em conta, principalmente, os custos de implementação dos sistemas de transportes. Uma perspectiva eminentemente quantitativa:

A análise do espaço está, por conseguinte, ligada ao tempo, principalmente quando pretendemos compreender a distância. Assim, a compreensão da distância está ligada à medida do tempo. O controle das fontes de energia, a mobilidade econômica, o desenvolvimento das comunicações, a informatização, a aceleração dos mecanismos de produção e consumo, não são os únicos exemplos do poder que a velocidade confere que pode controlar isto. Porque a velocidade, em definitivo, não é mais que a coberta de um espaço, fisicamente medido (distância espacial), em uma unidade de tempo (distância temporal) (BEY e PONS, 1991, p 32, [tradução do autor]).

Naquele momento, os grandes desafios da humanidade estavam relacionados à posse material do espaço, com o domínio da terra, a conquista e exploração do território. Mas, para que isto ocorresse, as distâncias entre os diversos continentes do globo terrestre precisavam ser vencidas.

Como anteriormente assinalado, o espaço é dinâmico e em seu contexto ocorrem múltiplas inter-relações. A sociedade funciona conectada ao espaço, sejam por relações econômicas, sociais ou culturais. Deste modo, a utilização do conceito de redes auxilia na compreensão da sociedade cujas características organizacionais predominantes perpassam a flexibilidade, a conectividade e a descentralização, sendo que “a fluidez é a condição, mas a ação hegemônica baseia-se na competitividade” (SANTOS, 2013, p. 15).

Portanto, o ato de transportar não pode ser desvinculado da dimensão econômica e social que ocorre no espaço, pois entender o espaço está além de analisar apenas as técnicas ou estruturas (SANTOS, 1999, p. 51). Esta complexidade sugere que, para a sua análise precisa, utilize-se um método baseado na apreensão de paradigmas. Essa decomposição resulta no que o autor denomina elementos.

O transporte sempre foi essencial ao desenvolvimento social e econômico de qualquer civilização, encontrar meios de levar pessoas e produtos de forma cada vez mais veloz sempre desafiou a humanidade. Na Amazônia, devido à sua dimensão geográfica, esse desafio torna-se ainda maior. Com aproximadamente cinco milhões de km² só no território brasileiro, a região se impõe como desafiadora para aqueles que desejam desbravá-la.

A partir das transformações vivenciadas pela sociedade a partir da segunda metade do século XX, as relações sociais de produção passam por processos de profunda reestruturação, caracterizada por maior flexibilidade de gerenciamento; descentralização das empresas e sua organização em redes, tanto internamente quanto em suas relações com outras empresas. Dessa forma, há uma espécie de imposição de relações que se contrapõe, em muitos casos, com o modo de viver de uma área específica, evidenciando a dinamicidade do espaço, mas também o confronto de interesses para a utilização do mesmo (CASTELLS 1999).

Há aumento da concorrência econômica global, num contexto de progressiva diferenciação dos cenários geográficos e culturais para a acumulação e gestão de capital. Diversas ações exercidas em um lugar derivam de necessidades de fora do lugar, o que nos remete à diferenciação entre a escala de suas realizações e a escala de seu comando. Também não se deve separar, na análise geográfica, objetos e ações, pois a eficácia de uma ação se relaciona com a adequação ao objeto.

Na visão de Santos (1999), não há espaço global e sim espaços de globalização, ou seja, não existe um tempo global e único, mas sim um processo de interação onde as redes globais que interligam o universal ao local. As redes locais possibilitam as condições técnicas para transformação do espaço. Desse modo, “o espaço se globaliza, mas não é mundial como um todo, senão como metáfora. Todos os lugares são mundiais, mas não há espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares” (SANTOS, 2013, p. 31).

Assim, percebemos o processo de desenvolvimento que prioriza a conectividade, não apenas entre o chamado mundo desenvolvido, mas entre os segmentos e territórios dinâmicos das sociedades, em diversas partes do globo, fomentando, assim, a corrida desenfreada por aprimoramentos tecnológicos na tentativa de servir à lógica de mercado mundializada. As mudanças sociais são tão drásticas, mas não acompanham o processo de transformação tecnológica e econômica; dessa forma, a sociedade passa a se organizar em redes de diversas dimensões.

Essas dimensões permitem identificar a configuração interna da entidade estruturada em rede, a duração da rede, a velocidade dos fluxos e a frequência com que a rede se estabelece, além de compreender a escala, a forma espacial e a conexão. Metodologicamente, o estudo de redes é um amplo conteúdo que favorece a formulação de novas propostas, na medida em que se modificam os papéis e as funções dos centros geradores de capital.

Para Santos (2002, p. 82) o “território das regiões superpõe-se um território das redes”, sendo que as redes geográficas não são virtuais e sim realidades concretas, “(...) formadas de pontos interligados que, praticamente se espalham por todo o planeta, ainda que com densidade desigual, segundo os continentes e países”. Elas são a base da configuração da sociedade atual, possibilitando que a economia global se esparrame para os diversos lugares. Dessa maneira, as diversas redes vão

possibilitar a distinção e hierarquização entre os diversos lugares do planeta a partir da diferenciação de conexões existentes.

A sociedade passa a organizar-se em redes de diferentes formas, sendo que este processo de propagação se intensifica com a difusão de novas tecnologias da informação, a partir da segunda metade do século XX. A adesão por diversos países, ligados a políticas de abertura de mercado favorecem esse processo. Assim, as redes empresariais passam a se estabelecer “sob diferentes formas, contextos e expressões culturais diversas”, inclusive sob a forma de redes familiares, como descreve Castells (1999, p.255), “existe uma concorrência global, forçando redefinições constantes de produtos, processos, mercados e insumos econômicos, inclusive capital e informação”, podendo os diversos governos locais e regionais virem a atuar como facilitadores durante o processo de difusão da inovação.

Há um processo de conexão crescente no mundo globalizado, sendo este incorporado de forma diferenciada nos diversos locais do planeta. Tais transformações nos levam pensar a sociedade na perspectiva das redes. A palavra rede é bem antiga e vem do latim *retis*, significando entrelaçamento de fios com aberturas regulares que formam uma espécie de tecido. A partir da noção de entrelaçamento, malha e estrutura reticulada, a palavra rede ganhou novos significados, passando a ser empregada em diferentes situações como fluxos que ligam fixos (SANTOS, 1999).

Aponta Castells (1999), que a rede na contemporaneidade, se relaciona ao surgimento da economia fundamentada na informação e na lógica organizacional e aos aprimoramentos da tecnologia, mas não depende apenas dela. São a convergência e a interação entre o novo paradigma tecnológico e a nova lógica organizacional que constitui o fundamento histórico da sociedade atual. Essa forma de organização social, segundo o autor, manifesta-se de diferentes formas e em vários contextos culturais e institucionais.

Para Virilio (1996), as diversas inovações tecnológicas, como a motorização, geram intensas transformações que passam a fazer parte do cotidiano das pessoas, relacionando-se com a forma de viver. A motorização busca o aumento da velocidade na produção, no transporte interferindo no ritmo da vida; modifica a arquitetura das cidades, seus modos de transporte e também à maneira como as pessoas se relacionam. Para ele, “tornou-se inútil falar do desenvolvimento das tecnologias sem

se perguntar imediatamente da dimensão, o dimensionamento das novas técnicas” (VIRILIO, 1996 p.91).

Para Corrêa (1997, p.152), “há em realidade, inúmeras e variadas redes de modo visível ou não na superfície terrestre”, funcionando na lógica capitalista de organização do espaço, que, por sua vez, tem diversas formas de manifestação, variando suas dimensões de análise dependendo do contexto econômico e político que está inserida. O autor conceitua redes geográficas da seguinte forma: “Por rede geográfica entendemos um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por certo número de ligações” (CORRÊA, 1997, p. 107). As redes geográficas são tal como qualquer materialidade social, produto e condições sociais, assim, no momento em que convivemos no atual estágio do capitalismo estamos inseridos em alguma rede geográfica e ainda excluídos ou ausentes de um número ainda maior de redes. Essas redes podem se apresentar em três dimensões: organizacional, temporal e espacial.

O espaço é dinâmico e em seu contexto ocorrem múltiplas inter-relações. A sociedade funciona conectada ao espaço e tempo, seja por relações econômicas, sociais ou culturais, assim, a utilização do conceito de redes auxilia a compreensão dessa sociedade, detentora de organização e inserida no contexto da flexibilidade, conectividade e descentralização.

Nessa linha, Corrêa (1997), analisa as dimensões espaciais e temporais dos acontecimentos no espaço, as quais se manifestam em diversas escalas e possibilitam várias visualizações do espaço. Para ele, a cidade é a concretude das relações sociais espacializadas. Por mais que os eventos cheguem ao mesmo tempo nos lugares, as condições objetivas são diferenciadas. Assim, Corrêa (1997) propõe a periodização que consiste em dividir tempos espacialmente para a construção da rede urbana na Amazônia. Dessa forma, “a periodização da organização espacial é, neste sentido, a história espacializada, espacializando-se e a espacializar-se” (CORRÊA, 1997, p. 183).

Os diversos aprimoramentos tecnológicos são produzidos na tentativa de servir à lógica de mercado mundializada. As mudanças sociais são tão drásticas quanto o processo de transformação tecnológica e econômica; dessa forma, a sociedade passa a se organizar em redes de diversas dimensões. Nesse contexto, as redes não têm fim em si mesmas, e sua dinâmica motivada pelo movimento social, que é influenciado por grandes organizações, de cunho global e local.

Para Castro (1996), a premissa para a existência das redes geográficas são os fluxos, sejam estes de pessoas, mercadorias ou informações. Na sociedade global, as redes estão presentes de forma intensa na organização sociedade, possibilitando um maior fluxo entre as diversas escalas.

Os fluxos de produtos e a busca de maior velocidade a fluidez resulta, por consequência, num elevado investimento em ciência que garanta a existência das redes. “A primeira propriedade das redes é a conexidade – qualidade de conexo -, que tem ou em que há conexão, ligação. Os nós das redes são assim lugares de conexão, ligação de poder e de referência (CASTRO, 1996, p. 148)”. A maior intensidade nestes fluxos, que ocorrem em diversas escalas, possibilita a formação de redes. Para Corrêa (1997, p.152), “há em realidade, inúmeras e variadas redes de modo visível ou não na superfície terrestre”, funcionando dentro da lógica da organização do espaço, que por sua vez tem diversas formas de manifestação, variando suas dimensões de análise a depender do contexto econômico e político em que está inserida.

Os deslocamentos fazem parte da dinâmica do espaço geográfico e suas transformações, que se intensificaram bastante a partir da difusão das políticas neoliberais e da competitividade por mercados, possibilitando a intensificação de diversos fluxos. Percebe-se, assim, que os meios de transporte se apresentam cada vez mais estruturados em redes.

Tais transformações manifestaram caráter planetário e nos desafiam a refletir como as diversas regiões se inseriram no processo. Dessa forma, pensar a Amazônia nos remete a inseri-la no contexto de relações que vão do local ao global, visto que o processo de relações interfere em sua organização social e nos modos de vida existentes, estabelecendo diferentes condições de trabalho e produção do espaço na escala regional.

Os diversos deslocamentos fazem parte da dinâmica do espaço e suas transformações, que se intensificaram a partir da difusão das políticas neoliberais e da competitividade por mercados. Percebe-se, assim, que mesmo nos lugares mais distantes os meios de transporte se apresentam, tendencialmente, cada vez mais estruturados em redes. Para Pacheco (2004), o transporte sempre se apresentou como um importante meio de investigação da geografia, pois:

Neste contexto, a importância do fator transporte nas explicações sobre a organização do espaço geográfico, agora no sentido da deslocação de algo ou alguém de uma origem a um destino porque ocorreu uma decisão para encetar essa transferência, encontrou terreno fértil de desenvolvimento nas ciências sociais e humanas. No âmbito da Geografia, os anos 70, ficaram marcados pela publicação de alguns trabalhos, agora intitulados de Geografia dos Transportes, nos quais se enfatiza a estrutura das redes de transportes, ora abordadas segundo os meios e/ou modos de transportes, ora pela comparação entre a situação nos países desenvolvidos e subdesenvolvidos (PACHECO, 2004, p. 51).

Nesta dinâmica, o espaço interligado apresenta diferenças, o que levou Corrêa (1997) a buscar compreender as dimensões espaciais e temporais sob a perspectiva de escala. Uma escala reduzida apresenta mais generalidades, no entanto, o que será importante é o que se manifesta particularmente nos fixos ligados pelos fluxos, no caso específico da Amazônia as cidades. Aqui a cidade aparece como a concretude das relações sociais no espaço, pois, por mais que os eventos cheguem ao mesmo tempo nos lugares, as condições objetivas são diferenciadas. Nesse sentido, Corrêa (1997), partindo das ideias de Fernand Braudel sobre Tempos longos e curtos - onde periodização consiste em dividir tempos espacialmente - propõe periodizações para a construção da rede urbana na Amazônia, segundo o qual “a periodização da organização espacial é, neste sentido, a história especializada, especializando-se e especializar-se” (CORRÊA, 1997, p. 183).

Quando um novo momento chega para substituir outro, ele encontra no espaço geográfico formas preexistentes às quais ele deve se adaptar para poder se estabelecer (SANTOS, 1999). Nesse sentido, o espaço é a condição para o acontecimento das transformações espaciais, onde novas formas convivem com formas pretéritas. No entanto, em determinados momentos, essas formas mais antigas podem ficar subjugadas para possibilitar novos fluxos no espaço, visando o atendimento de interesses hegemônicos, pois:

[...] o mercado é tornado tirânico e o Estado tende a ser impotente. Tudo é disposto para que os fluxos hegemônicos corram livremente, destruindo e subordinando os demais fluxos. Por isso, também, o Estado deve ser enfraquecido, para deixar campo livre (e desimpedido) à ação soberana do mercado (SANTOS, 1999, p. 34).

Há impactos da revolução das tecnologias da informação sobre o espaço e suas organizações, considerando que estas buscam influenciar conjuntos de pessoas e meios para a execução de objetivos específicos. Em especial, as profundas transformações pelas quais a sociedade vem passando, seja do ponto de vista institucional, das relações de poder, demonstram um novo papel da sociedade e do Estado neste processo (CASTELLS, 1999).

Castells (1999), ainda aponta que, as mudanças sociais são drásticas quanto os processos de transformação tecnológica e econômica, havendo redefinição fundamental das relações. Passa a se considerar que os indivíduos, nas organizações, procuram alcançar objetivos pessoais, do seu grupo de interesse ou os objetivos mais amplos da coalizão onde estão integrados. Por isso, é fundamental, no sentido de melhor compreender as organizações, não desvincular a questão do poder das mudanças profundas e rápidas que estão ocorrendo no ambiente organizacional, em função do avanço científico e tecnológico, especialmente nas áreas da comunicação e informação, visto que essas geram cada vez mais ações integradas no espaço geográfico. “Enquanto isso as redes globais de intercâmbio instrumentais conectam e desconectam indivíduos, grupos, regiões e até países, de acordo com a sua pertinência na realização dos objetivos processados na rede, e o fluxo contínuo de decisões estratégicas (CASTELLS, 1999, p.23) ”.

O transporte teve e tem papel fundamental no processo de interação entre nações. A partir do crescimento de exigências como a velocidade e qualidade no transporte, os agentes locais buscam se inserir no mercado, instaurando novas técnicas de transporte, objetivando a adequação aos novos ditames de competitividade e sobrevivência dos seus empreendimentos. Essas mudanças socioeconômicas ocasionaram várias outras nos padrões de transporte existente, como por exemplo, a diminuição do tempo das viagens e a inserção de equipamentos tecnológicos na navegação fluvial.

Para que se tenha clara compreensão de como o transporte ocorre no espaço, se faz necessário relacionar os acontecimentos mundiais aos locais, pois eles se encontram em constante interação. Portanto, a compreensão do espaço está diretamente relacionada às relações desenvolvidas entre aqueles que compõem a sociedade. Economia, cultura, política são componentes importantes deste processo relacional (SANTOS 2013).

A internet e a comunicação também se tornam fator diferencial aumentando a velocidade do processo. Muito se fala na homogeneidade do espaço no contexto do sistema econômico mundial, pois, gradativamente, os diversos lugares vão adquirindo costumes comuns, já que a propaganda e a comercialização de diversos produtos adquirem uma escala internacional. No entanto, as mudanças não ocorrem da mesma maneira nas várias porções do espaço. Para Santos (2013, p. 106) “combinação de elementos com idades diferentes. O arranjo de um lugar pela aceitação ou rejeição do novo, vai depender da organização dos fatores de organização existentes nesse lugar, quais sejam o espaço, a política, o social e o cultural”.

Assim, o processo numa mesma periodização não é igual, sendo a periodização função da escala espacial. Uma escala maior dará conta de um espaço menor, enquanto períodos longos não significam longas cronologias, mas acontecimentos importantes. Período, portanto, está ligado aos acontecimentos, como, por exemplo, o pombalino na Amazônia, que se apresentou curto cronologicamente, mas longo e rico nos acontecimentos e transformações sociais. Podemos definir que “a periodização é a função da escala espacial que se considera: maior a escala espacial, isto é, menor a região ou a cidade, mais complexa é a periodização, pois esta irá refletir uma particularização mais aguda dos processos gerais (...)” (CORREA, 2006, p. 185).

Mesmo que o objetivo das grandes empresas seja cultura hegemônica com viés globalizante, buscando a expansão dos mercados, novo e o velho convivem no espaço, já que cada lugar combina variáveis de tempos diferentes, pois “o novo nem sempre é desejado pela estrutura hegemônica da sociedade. Para esta, há o novo que convém e novo que não convém. O novo pode ser recusado se traz uma ruptura que retira o poder das mãos que a detém” (Santos, 2013, p. 206).

Para Santos (1999), as relações sociais ocorrem no contexto de localismos como também de globalismos, assim, o local e o global passam a conviver juntos, num processo de constante interação. Os sujeitos sociais, por sua vez, percebem o tempo de forma diferenciada se adequando ou resistindo ao processo que sofre forte influência das questões macroeconômicas. Portanto, “os motores inquestionáveis da historização da “globalização” das desigualdades geográficas do mundo são, em diversas combinações, a economia e a tecnologia” (MASSEY, 2008, p. 197).

No lugar do mundo com lugares delimitados, somos agora apresentados ao espaço de fluxos. Em vez de identidades isoladas, temos entendimento do espacial como relacional, através das diferentes conexões. A própria palavra “globalização” implica o reconhecimento da espacialidade (MASSEY, 2008, p.126). Ainda para a mesma autora:

E de qualquer forma entender a globalização com instantaneidade é ambíguo desde o início. Por um lado, é alegado que está conosco, pelo menos implicitamente. Por outro, é a própria promessa do futuro-por-vir que a globalização sustenta. E esta última proposição permite que aqueles “ainda” que não estão integrados nessa única globalidade sejam descritos como atrasados, como ainda, temporariamente, atrás (MASSEY, 2008, p. 120).

Espaço e tempo fazem parte da mesma estrutura de análise, pois apesar da sociedade se definir por meio dos acontecimentos que ocorrem no espaço, estes não podem ser desarticulados. O espaço é resultado da produção social ao longo do tempo, dessa forma, entender a sociedade nos remete à compreensão do espaço geográfico e das diversas relações existentes. Torna-se necessário insistir no conceito de estrutura espaço-temporal para sua compreensão, pois a sociedade pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, numa decorrência da sua história (SANTOS, 1999).

O transporte é primordial para a produção do espaço, movimentando diversos segmentos da sociedade, considerando que o ato de transportar não pode ser desvinculado da dimensão econômica e social. Essas inter-relações ocorrem no espaço, cuja a formação se faz “(...) por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 1999, p. 51). Portanto, entendê-lo está além de analisar apenas as técnicas ou estruturas, pois

as transformações da sociedade ocorrem no espaço através de seus diversos elementos que se encontram constantemente em interação.

Virilio (1996) aponta que a velocidade permeia a contemporaneidade na relação sociedade - máquina, fundamental à compreensão dos processos sociais pós-modernos. Para o autor, a sociedade vai se envolvendo em uma relação de dependência para com os motores que cria. Esses aprimoramentos técnicos acabam por fazer parte de diversas tomadas de decisões no contexto político, econômico e social.

Os meios de comunicação passam a ter função imperativa no processo de transformação da sociedade, através das tecnologias de transmissão, como jornais impressos, televisão, rádio e cinema. Eles possibilitam a expansão das relações culturais, políticas e econômicas entre diversos países, ampliando, dessa maneira, o acesso a determinadas tecnologias, modificando-se, por fim, a noção de distância. A utilização da divulgação em escala global, viabilizada pela imprensa e diversos meios de comunicação, propagam as mudanças de forma cada vez mais simultâneas.

Para que a sociedade industrial se desenvolvesse, fazia-se necessário dotar as cidades com infraestrutura que possibilitasse a fluidez das pessoas que nela habitavam e também o de mercadorias. Criar e atender a demanda do mercado se torna o principal planejamento social, dirigido, nesse período pelos países da Europa ocidental e, pouco mais tarde, pelos Estados Unidos. Nesse sentido, expandir seus produtos e ideias se torna fundamental a sobrevivência do sistema, e para que isso ocorresse o investimento em transporte e tecnologia era primordial. Não basta produzir rápido, é preciso escoar a produção na maior velocidade possível. Com isso, são realizadas diversas pesquisas e investimentos com o objetivo de tornar os meios de transportes mais velozes.

Para Santos (2013), seria interessante inserir a formação social como teoria e como método, pois são as dinâmicas sociais que transformam as formas. Para que se tenha uma clara compreensão do espaço se faz necessário que se relacione os acontecimentos mundiais aos locais, pois eles se encontram em constante relação. Assim, a compreensão do espaço está diretamente relacionada com as relações desenvolvidas entre aqueles que compõem a sociedade. Economia, cultura, política são componentes importantes desse processo relacional.

O mundo globalizado torna-se gradativamente mais instantâneo, possibilitando, mediante o aumento do nível de comunicação, uma imediata divulgação dos acontecimentos simultâneos. Esses fatos geram uma aproximação entre lugares distantes e em alguns casos o distanciamento entre lugares próximos. Assim, tais transformações tornam o meio técnico mais abrangente e coercitivo, ocorrendo o que Santos (2012, p.147), aponta como “a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais de economia internacional”.

Sendo assim, nesse processo de expansão das atividades econômicas o todo está em constante transformação, comprovando-se a dinamicidade do espaço, pois, a cada época, novos objetos são inseridos e novas ações são realizadas, modificando a forma e o conteúdo dos objetos. Essa multiplicidade geraria, como resultado, espaços diferenciados, ou subespaços, nivelados por diferenças tecnológicas e de informação.

O espaço torna-se o espaço dos fluxos em diferentes níveis, obtendo uma diversidade de orientações. A fluidez se torna então a grande ambição e desafio para que o espaço se torne mais propício à regulamentação do mercado. As redes, nesse contexto, tornam-se importante meio pelo qual os diversos produtos e pessoas se conectam. A articulação no espaço passa ser desafio nos diversos âmbitos, orientando estratégias de produção e fixação de infraestrutura para viabilizar a mobilidade.

O desafio de se movimentar mais rapidamente no espaço o transforma de maneira substancial, criando estruturas para que isso ocorra. São portos, aeroportos, estradas, ruas, avenidas, que passam a ser construídas de maneira emergencial para que o fluxo ocorra de forma mais intensa. A economia passa a ter um viés que viabiliza esse processo, pois além das vias se faz necessário que haja capital para adquirir carros, caminhões, ônibus, trens, e também os equipamentos de manutenção desses meios de transporte. A inserção de diversos países nesse sistema acaba, por sua vez, estabelecendo a competição padronizada pela fluidez.

Nesse sentido, utilizamos da visão de totalidade proposta por Santos (2006), segundo a qual fenômenos e eventos ocorrem nas escalas global-local, estando continuamente em processo de transformação e interação no espaço, dessa forma, seria ineficiente analisar o transporte na Amazônia de modo isolado. Compreendê-lo nos remete à visão mais complexa, pois há diálogo entre o global e o local. Na análise

do espaço ou da sociedade não são os elementos na natureza que lhes dão a forma, deve-se compreender os elos entre os elementos e/ou suas estruturas; ou seja, o que lhes acrescenta a sociedade (SANTOS,1999). Assim, esses elos podem ser compreendidos de dois modos principais: "relações simples" e "relações globais", estando estes dois interagindo no espaço.

Santos (1999), se refere ao meio ecológico, afirmando que este se define, em parte, como meio técnico ou infraestrutural e até mesmo a dita natureza selvagem já foi substituída pela artificial. Isto porque, a partir do momento que o homem se tornou homem social, o raio de ação de sua interferência no espaço afetou a existência da chamada natureza-primeira.

Assim, podemos afirmar que os elementos que compõem o espaço são estruturados pelos seus papéis, seus estados, relações e condições, estabelecidas a partir de diversas relações formalizadas ou não. Na visão de Santos (1999), o homem, mesmo sem participar diretamente da produção (aposentado, desempregados e crianças), caracteriza-se como elemento do espaço já que estrutura o contexto social, o que representa sua condição de elemento.

Para Santos (1999), o elemento está sujeito a transformações no momento em que se desloca no tempo, isto porque o movimento histórico lhe soma qualidades e quantidades segundo essa ordem. Os valores qualitativos são os primeiros que devem ser captados, pois são as necessidades sociais que resultam numa expressão quantitativa.

Os Expressos, no Amazonas, de certa forma, podem ser alcançados por essa visão retratada por Santos (1999), especialmente no que tange à velocidade dos transportes, já que esse segmento rompe em diversos aspectos com as tradicionais maneiras de ser movimentar no espaço regional, buscando atender ensejos antes não utilizados no mesmo. No entanto, isso não se dá na sua inteireza, já que ocorre no caso da Amazônia, na periferia do sistema, ocasionando transformações incompletas que se misturam aos saberes e práticas locais.

O espaço geográfico é, portanto, um híbrido, que contém as técnicas como meio utilizado pela sociedade nas suas transformações. Faz-se necessário que a análise esteja relacionada com o desenvolvimento das técnicas e alcance os diversos segmentos sociais, pois:

(...) a sociedade opera no espaço geográfico por meio dos sistemas de comunicação e transportes, eles estão certos, mas a relação, que se deve buscar, entre o espaço é o fenômeno técnico, é abrangente de todas as manifestações da técnica, incluídas as técnicas da própria ação. Não se trata, pois de apenas considerar as chamadas técnicas da produção, ou como outros preferem, as chamadas "técnicas industriais", istoé, a técnica específica, vista como um meio de realizar este ou aquele resultado específico (SANTOS, 1999, p. 31).

Assim, a análise dos transportes não ocorre desconectada. As transformações sociais, estas podem ser evidenciadas como materializações da dinâmica espacial. Para Pons e Bey (1998), a análise dos transportes esteve presente na ciência, desde o século XIX, num contexto descritivo, ganhando importância a partir de 1950, com as ideias de Hartshorne, o qual buscava compreender as diferenças entre os lugares a partir do enfoque locacional. Assim, a análise do espaço passa a ocorrer mais na escala regional, sofrendo notáveis influências de outras ciências, como a Matemática e a Economia. A prioridade dos estudos realizados até aquele momento, visavam compreender as viabilidades econômicas dos lugares a partir das análises dos fluxos, levando em conta principalmente os custos de implementação dos sistemas de transportes, uma visão científica eminentemente quantitativa:

(...) a ciência geográfica é essencialmente descritiva e está preocupada com a localização dos acontecimentos em causa, determine com precisão a posição que ocupam e a extensão da área que abrangem. Essa concepção do espaço, que a geografia defendeu desde Humboldt e manteve-se através de autores de prestígio no século XIX como Hettner, Hartshorne e a escola francesa vidaliana, nasceu no século XVII com a física newtoniana. Isso, por sua vez, é sustentado com base na sobrevivência da geometria euclidiana, que remonta a 300 a.C. e que permaneceu praticamente inalterada até o século XIX da nossa era (BEY & PONS, 1991, p.28).

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, houve grandes esforços na tentativa de reerguer as potências enfraquecidas com o conflito, levando-as a recorrer ao uso do planejamento urbano e regional para reestruturação e também para a criação de novos centros. Assim, o planejamento regional e urbano passa a ser realizado a partir da visão economicista e quantitativa. Nesse momento, as redes de transporte assumiram papel de grande importância no ordenamento do território, visto que "(...) a região é um sistema (...), como tal, pode ser estudada com base nas funções que dão coesão, nos fluxos que alimentam essas funções e na organização espacial que deles deriva" (BEY e PONS, 1998, p.14). Dentro desse contexto, houve intenso

desenvolvimento no campo dos transportes em vários lugares, também na Amazônia se intensificaram as melhorias técnicas do transporte e a interação de cidades e o fluxo de passageiro passou a ocorrer de maneira mais intensa na região.

Quanto mais intensas se tornaram as interligações econômicas e sociais, intensificaram-se as investigações científicas; nesse contexto, “a importância do fator “transporte” nas explicações sobre a organização do espaço, agora no sentido do deslocamento de algo ou alguém da origem e do destino, encontrou terreno fértil de desenvolvimento das ciências sociais e humanas” (PACHECO, 2004, p. 51).

A análise do espaço está ligada ao tempo, principalmente quando pretendemos compreender a distância. Dentre as diversas ciências sociais, a compreensão da distância entre os lugares ganhou notoriedade na Geografia, que passou a ser identificada como a “ciência da distância” (BEY E PONS 1991), visto que buscava compreender os limites e as distâncias dos lugares. Assim, a compreensão da distância está ligada à medida do tempo (demora tantos dias para ir daqui até ali, a distância medida pelos extremos noite e dia, as estações do ano e as fases lunares).

Em relação à perspectiva da análise dos transportes, Potrykowski e Taylor *apud* Pacheco (2004), consideram que podem admitir-se tendências nas abordagens referentes aos deslocamentos e aos transportes:

A paisagista, enquadrada por concepções de antropogeografia, que descreve a relação entre os transportes e o meio geográfico, sendo que as comunicações são influenciadas por fatores socioeconômicos; a técnica, na qual se destaca a importância dos meios técnicos na adequação das comunicações ao meio geográfico; a mercantil, mais vocacionada para a descrição das atividades comerciais enquanto fator desencadeador da necessidade de efetuar deslocamentos e, finalmente, a econômica, tal como as anteriores muito descritiva, mas aqui na procura da relação com a distribuição das atividades econômicas no espaço geográfico. (POTRYKOWSKI e TAYLOR *apud* PACHECO, 2004, p.10)

Percebe-se, então, a versatilidade dos transportes nas questões sociais, demonstrando as relações entre a sociedade e o ambiente, desde o transporte nas relações cotidianas, despreocupadas com questões mercantis, tendo como principal objetivo a simples aproximação entre pessoas. Esse tipo de transporte pode utilizar formas tradicionais de tração, como os animais ou motores rudimentares.

O Expresso segue padrões de mercado, onde a velocidade do fluxo entre os lugares se estabelece como prioridade, nesse caso, o transporte acontece dentro de um contexto maior, levando também a relação entre diversas pessoas mesmo com o

objetivo principal a fluidez, como é o caso dos Expressos, embarcações velozes que buscam nova lógica de transporte de passageiros no Amazonas.

A navegação interior no Amazonas tem grande participação dos barcos Expressos, em alguns pontos da rede fluvial regional essas embarcações são a única maneira de interligação ou a mais frequente entre alguns municípios da rede fluvial. Nesse caso, a mobilidade no interior do Estado pode ocorrer de forma diversificada, principalmente por conta da menor rentabilidade entre os armadores praticantes do segmento.

As embarcações que realizam a interligação entre cidades próximas fora do eixo da capital se apresentam na maioria enquadradas no que denominamos de Expressos de pequeno porte. Essas embarcações se apresentam de grande importância, pois tem grande frequência de viagem. O ir e vir dos Expressos entre cidades do interior possibilita maior fluxo de pessoas, aproximando as cidades do ponto de vista econômico e cultural.

O fluxo entre cidades do interior gera também um acréscimo importante à economia local das cidades, já que essa dinâmica movimenta a oferta de serviços periféricos ao transporte, como mototaxistas, taxistas, carregadores, vendedores, etc. Geralmente, esse fluxo está relacionado ao processo de polarização das cidades, que pode conter serviços que não são ofertados, como por exemplo, educacionais, bancários ou de saúde. Maués, por exemplo, recebe moradores de Boa Vista do Ramos, Urucará, São Sebastião do Uatumã, Tabatinga, Benjamin Constant ou vice-versa. Assim, o transporte regional tradicional se apresenta demasiadamente custoso e demorado para a execução desse tipo de serviço.

A circulação entre essas cidades na Amazônia, nesse contexto, tem funcionado na lógica do mercado regional que se materializa a partir do fluxo constante das embarcações, e ao mesmo tempo existem embarcações da mesma cidade que interage diretamente com a capital. Nesse sentido, o microrregional interage com o regional, criando maiores condições para o fluxo de pessoas e mercadorias.

Vale ainda ressaltar que a construção das embarcações de pequeno porte que interligam cidades próximas não apresenta unicidades. As lanchas geralmente não são construídas em estaleiros da capital, mas principalmente nas margens dos rios, utilizando-se mão-de-obra local. Nesse caso, percebe-se que o conhecimento do processo de construção da embarcação tem se ampliado entre aqueles que atuam na

rota, já que a Capitania dos Portos, órgão fiscalizador do item segurança, não padroniza o dimensionamento e capacidade da embarcação, a homologação da embarcação está relacionada com a segurança de navegação apenas.

Mesmo entre essas cidades, é o meio técnico-científico-informacional que regula a interação tempo e espaço entre as cidades na Amazônia. Quanto mais cresce a urbanização das cidades na Amazônia, cresce proporcionalmente a fabricação de Expressos procurando atender as necessidades locais, que estão articuladas com elementos do mercado que criam novas necessidades sociais.

Tais articulações demonstram a multiplicidade do espaço e as transformações inerentes ao processo de globalização da economia que passam a incitar diversas transformações no espaço Amazônico, que funciona de maneira cada vez mais conectada com transformações gerais do capitalismo.

Ao transporte fluvial cabe articular economia local com a dinâmica mais veloz do espaço regional. Nesse sentido, gradativamente os Expressos passam a atuar em diversas rotas entre cidades compondo assim a rede fluvial de transporte Expresso, com o transporte específico de passageiros, algo que não existia no início da década de 90. Dessa forma, apesar da capital apresentar importante primazia e pioneirismo no transporte Expressos, a difusão desse segmento ocorre entre diversas cidades menores da Amazônia, algumas afastadas da capital Manaus. Essas embarcações têm apresentado elevado crescimento de frequência e de capacidade de passageiros, o que demonstra a capitalização do empreendimento também no interior do Estado, haja vista que recentemente alguns armadores que começaram no interior têm ampliando suas atividades realizando viagens a partir de Manaus ou ampliando seu quantitativo de embarcações para mesma rota e também passando a navegar a partir de outras cidades, não se limitando apenas a cidade de origem.

Objetivando interligar cidades, passou-se também a haver o desenvolvimento de transportes e o aprimoramento das técnicas permitem maior conectividade no espaço, possibilitando maior interação entre diversas áreas distantes geograficamente e economicamente. Visando a entender a articulação entre diversos lugares e a intensificação da fluidez, utilizamos como recurso teórico a análise das redes para que, assim, possamos perceber como os diversos fluxos ocorrem no espaço. Na visão de Santos (2013), a fluidez é ao mesmo tempo causa, condição e resultado,

viabilizando a sociedade diversos mecanismos para intensificar os fluxos, como transportes mais velozes.

O desenvolvimento do transporte na Amazônia não se dá desconectado do que ocorre no mundo, especialmente quanto à circulação de pessoas e mercadorias. Foram diversos fatores que contribuíram para os avanços do comércio em termos globais. Dentre estes, podemos destacar as inovações tecnológicas, o progresso científico e os avanços técnicos, que acarretaram na maior velocidade das viagens das embarcações da região.

1.3 - Transporte fluvial e rede urbana na Amazônia: velhos e novos e desafios.

Compreender esta dinâmica é extremamente necessário, visto que grande parte da movimentação de pessoas e mercadorias na região, especialmente no Estado do Amazonas, ainda ocorre através dos rios, o que ensejou a Raymundo de Moraes (1960), afirmar que na Amazônia o rio é a rua. Na mesma linha interpretativa, Leandro Tocantins (1985), demonstrou, em seus escritos, que a vida do homem amazônico está ligada ao curso dos rios, pois, segundo ele, eles inspiram poesia, favorecem o transporte e produção de alimentos e colaboram para manutenção da floresta.

Ao analisar o transporte na região, entramos em contato com um mundo de valores, que nos ensinam bastante sobre a região, visto que na Amazônia, os sentimentos, as emoções, as angústias e a esperança fazem parte dessas longas viagens e emergem nessas embarcações. Nesse transportar da vida, conhecemos cada vez mais a realidade do lugar. Na tentativa de perceber e interpretar as condições de vida e da cultura, através da vivência e sua relação com os diversos elementos, Tocantins (1985), nos traz a seguinte reflexão:

O homem e o rio são os dois mais ativos agentes da Amazônia. O rio enchendo a vida, personificando as motivações psicológicas, onde o rio imprime à sociedade tendências, criando as características da vida regional. O rio, sempre rio, é unido ao homem com todas as lendas e os fatos. Em quase associação mística, que pode ocorrer nas vilas Amazônicas, onde a vista chega a ser, uma dádiva e a floresta o campo de grandes descobertas e realizações, tendo a água como uma espécie de tutor dos destinos humanos (TOCANTINS, 1985 p. 28).

Para Ribeiro (2012), Tocantins (1985), busca compreender os processos sociais e as mudanças ocorridas na região que, relacionadas a questões de ordem econômica, afetaram-na sob diversos aspectos. A concepção de tradição e modernidade, para Ribeiro (2012), articula-se ao papel intelectual que desempenhou na região, ao abordar, em sua obra, questões da vida cultural, regional e nacional. Em meio a essas transformações sociais, Tocantins escreve sua obra; nesse contexto, o teor regional de sua escrita revela a sua vivência na região e vice-versa.

O rio assume um imperativo pedagógico absoluto e ao mesmo tempo relativo no olhar da criança, ele delimita vizinhança, proximidades e distâncias, segundo seu curso e seus afluentes modula as relações sócias no seringal e entre os seringais e a cidade. A linguagem e a escala de valores utilizada dão clara ideia da formação de sua cosmovisão. A Amazônia é representada a partir de um tom sensual que exprime emoções vivas, mas triviais; assombro, admiração, nativismo, um doce ufanismo infantil que anima a fábula de sua trajetória intelectual (RIBEIRO, 2012, p. 95).

É perceptível, a partir da investigação dos autores que escreveram sobre a Amazônia durante o século XIX e início do século XX, a predominância de uma organização regional relacionada, principalmente, à adaptabilidade dos aspectos humanos em relação aos físicos, como expressa Tocantins (1982), ao citar o geógrafo Carl Sauer, e o que este chama de expressão cultural, a harmonia existente entre homens e instituições humanas e a natureza regional, o que o faz afirmar que “na Amazônia, por sua grandeza espacial, pelas condições especialíssimas do meio físico, o homem quase inteiramente na dependência deste, muito pouco pode fazer a favor desta 'expressão cultural'” (TOCANTINS, 1985, p. 6).

Bem antes, no século XVIII, o Padre João Daniel ao escrever sobre a Amazônia também nos remete a exuberância e grandiosidade dos rios caudalosos da região, ao descrevê-los como essenciais à sobrevivência local, menciona que “hão de saber os leitores, que em parte alguma outra, nem região são mais necessárias as embarcações do que na Região do Amazonas” (DANIEL, 1976, p. 272).

Já na contemporaneidade também tratando da importância da dinâmica fluvial para a região, Corrêa (1997) classifica a rede urbana na Amazônia como dendrítica, onde seu fluxo está relacionado com o rio, que é grande via interligadora das cidades pertencentes à região. Estes servem como estradas e, diferentemente de outras porções do território brasileiro, são amplamente utilizados para o transporte de pessoas e mercadorias.

É notório que grande parte daquilo que acontece na Amazônia está relacionada ao fluxo fluvial, principalmente no que se refere ao transporte de passageiros e cargas. A grandiosidade e a extensão dos rios, aliadas à precariedade e à escassez de estradas, acentua a utilização dos rios amazônicos, pois “os defuntos vão para a cova embarcados, embarcados vão os noivos, os padeiros, as procissões, os caçadores, os comerciantes, os trabalhadores, os eleitores, os namorados, os músicos. O rio é a rua”. (MORAES, 1960, p. 53).

Na Amazônia e principalmente no Estado do Amazonas, o transporte fluvial constitui um dos principais de circulação de pessoas e possui grande importância para Manaus e outras localidades, em função do grande número de produtos e pessoas transportados por esses cursos, aliado a isso podemos citar também a malha rodoviária fraca se comparadas ao restante do país e com péssima conservação. No entanto mesmo o transporte fluvial que o modal predominante na região apresenta diversos desafios, como: falta de investimentos em estrutura portuária, pouco incentivo para renovação da frota, falta de mão-de-obra qualificada na área naval, dificuldade de acesso a crédito e financiamento, ausência de sinalização nas vias navegáveis, regulamentação, por parte do poder público, etc.

Para Tocantins (1985), na Amazônia navegar é preciso, pois o rio e a navegação traduzem boa parte da realidade das condições de vida na região. Para ele, os rios, rios divididos e subdivididos, caracterizam a Geografia Humana da Amazônia, que é regida pelo rio e que é acrescida por alguns elementos como estradas e aeroportos, por exemplo. Mesmo diante de diversas transformações, no Amazonas, a força da mobilidade fluvial proporcionada pelo rio nas idas e vindas humanas ainda manifesta-se como primordial, já que a população da Amazonas, em grande parte, ainda depende das embarcações que transportam cargas e passageiros nas estradas hidrográficas que cortam a imensidão da floresta.

Durante o século XIX, posterior a Revolução Industrial, houve novas transformações que foram propagadas por conta do aprimoramento técnico em diversos setores. Neste momento, a Amazônia se insere no circuito internacional com a produção da borracha, voltada, principalmente, para atender necessidades da recém-criada indústria. Para que essa produção ocorresse de maneira mais rápida, se fazia necessário o aprimoramento dos meios de transporte locais para escoar a produção de maneira mais veloz, visando atender as demandas de mercado externo.

Mais voltado para o sentido geoestratégico, a partir da segunda metade do século XX, inaugura-se um novo pensamento sobre a região, pautado no ponto de vista estratégico e geopolítico. A partir daí passa a predominar uma concepção ligada à questão do planejamento, objetivando, assim, estimular o crescimento econômico e populacional, aumentar a apropriação dos recursos naturais e estimular o povoamento das áreas de fronteira.

Para Moreira (1960), a Amazônia não é uma individualidade fisiográfica, pois neste espaço existe uma vasta experiência humana no plano paisagístico. Ele analisa a região a partir da relação homem-natureza, comumente desprezada pelos escritores de sua época, para ele “o homem não é um elemento acrescido à paisagem, uma sorte de acessório destinado a orná-la ou completá-la, pois se assim fosse, seria uma expressão decorativa na superfície do planeta. Na realidade, ele é o fator geográfico por excelência” (MOREIRA, 1960, p. 10). Em seu pensamento, o autor reivindica uma análise da Amazônia cujo habitante da região esteja inserido, visto que “sem o homem, o espaço é uma noção física, não uma noção geográfica” (MOREIRA, 1960, p. 10).

O transporte fluvial configura-se numa importante forma de pensar sobre os processos sociais na Amazônia. Sua análise torna-se importante para a compreensão do pensamento social da segunda metade do século XX. A dinâmica dos rios sempre apresentou valor incontestável na organização da vida cotidiana daqueles que nela habitam. O espaço amazônico apresenta como peculiaridade a predominância da utilização das vias navegáveis para o fluxo entre as diversas cidades existentes na região, no entanto várias transformações têm ocorrido no sentido de aproximá-la ao capitalismo global, que possui a versatilidade e o aprimoramento técnico, fundamentais à fluidez no espaço.

Mesmo com poucos investimentos, durante décadas, o transporte fluvial ainda se mantém como a principal forma de transportar entre cidades na Amazônia, além da questão natural que favorece esse modal de transporte, por conta dos rios caudalosos e navegáveis por todo ano, com aproximadamente 23.000 km navegáveis (ANTAQ, 2015), aliado a isso, há falta de investimentos em outros modais de transporte também contribui, principalmente na Amazônia Ocidental, para a enorme utilização do transporte fluvial.

Nos últimos anos, houve transformações no campo social que afetaram o modo e a forma de viver e de transportar do homem amazônico. Tais transformações possuem relação direta com acontecimentos externos a região, que, por conta do crescente processo de interação entre os diversos países, afetam a dinâmica de lugares diferenciados, estabelecendo novos princípios norteadores para o padrão social local.

Para Santos (1999), esse período em que as transformações econômicas e sociais passaram a influenciar os diversos lugares do mundo, impondo mudanças e adequações sistêmicas, ocorreu a partir da Segunda Guerra Mundial, interferindo também na produção do espaço brasileiro e da Amazônia. Diversas melhorias no campo técnico, nas comunicações e nos transportes mudaram a noção de distância, havendo com isso o encurtamento entre os lugares e como resultado a dinamização de relações políticas, econômicas e sociais.

Apesar da visão idílica de paraíso natural propagada no fim do século XIX e início do século XX, a Amazônia tem passado por um extenso processo de urbanização nas últimas décadas, apresentando crescimento de pessoas residindo em cidades, conforme atestam os dados das agências governamentais e censos demográficos. Os Estados e territórios da Região Norte foram fortemente urbanizados nos anos de 1970 e 1980, ao passo que o restante do Brasil, obteve uma transição urbana mais acentuada na década anterior, em meados de 1960. Diante disso, atualmente, as cidades contemporâneas da Amazônia, estão cercadas por cadeias globais de informações, comércio e política, rompendo com a visão de isolamento que se pensava sobre a região.

Vários espaços na Amazônia se constroem a partir de relações entre os rios e as florestas, pois estes fazem parte de forma muito intensa da vivência regional e do imaginário de identidade da região. É bem verdade que na Amazônia predominam paisagens naturais, no entanto, as cidades são por natureza antinaturais, desse modo, entendê-las nos remete à observação da ação do homem sobre a natureza mediante o trabalho.

Browder e Godfrey (2006), consideram que a organização da Amazônia pode ser descrita como polimórfica, tendo em vista que ela não seguiu um padrão de ordenamento mestre. Portanto, no contexto do desenvolvimento regional, não podemos falar de um projeto para a Amazônia, e sim de vários projetos que seguiram

propósitos diferentes em lugares diferentes. O espaço na Amazônia não comporta, portanto, apenas uma única interpretação e por isso não se deve restringi-lo apenas como espaço natural, pois existe conjuntamente a presença de espaço social factível de análise, uma vez que são diversos os sujeitos sociais que compõem a região.

Diante disso, podemos considerar a fronteira urbana da Amazônia como uma fronteira de caráter geopolítico, e paradoxalmente, uma fronteira desarticulada politicamente, uma vez que o desenvolvimento econômico da região foi articulado principalmente a interesses internacionais. Os centros urbanos, desse modo, são encruzilhadas interligadas as atividades dos circuitos globais.

A Amazônia não segue padrão orientado de organização. No contexto do desenvolvimento regional, não podemos falar de um projeto para a Amazônia, mas de vários projetos que seguiram propósitos diferentes em lugares diferentes. Nesse caso o caráter homogêneo da região, seja no campo natural ou das ocupações urbanas pode levar ao entendimento simplificado das relações existentes na mesma, se fazendo necessário ampliar o ponto de vista, a partir de investigações mais aprofundadas dos fenômenos, através de recortes espaciais ou temáticos (BROWDER E GODFREY, 2006).

Becker (2013), aponta que a Amazônia tem intensificado sua inserção nos moldes de produção capitalista, demonstrando isso através do crescimento do processo de urbanização na região, onde os aspectos urbanos gradativamente têm se sobreposto aos rurais, materializando transformações sociais e modificando a paisagem local, como resultado, as cidades têm passado por processos de intensas transformações ampliando seu acesso a diversos equipamentos urbanos que trazem novos ritmos à vida regional.

Para Browder e Godfrey (2006), devemos pensar, sobretudo, a Amazônia como região fronteira, concebendo as áreas de fronteira como pioneiras no processo de desenvolvimento, abordando como e se esses modelos suportam o desenvolvimento regional. Para eles fronteira a urbana é geopolítica e a Amazônia, como região, já nasce articulada aos interesses internacionais. Assim os centros urbanos são as encruzilhadas que ligam atividades aos circuitos globais. Rural e urbano não devem ser analisados de forma separada, sendo essa dicotomia-ineficaz. Assim, propõem analisar os centros urbanos como portadores de dinamicidade por meio do modelo mercantilista de assentamento, pois ocorrem conexões entre locais distantes mais do

que entre lugares próximos, tendo em vista criar um dinamismo econômico. Nesse sentido, a região de fronteira se dinamiza numa perspectiva de desenvolvimento desigual e combinado. Para os autores as empresas se apresentam como centros inovadores e irradiadores de desenvolvimento na Amazônia. Browder e Godfrey (2006), propõem, ainda, o entendimento da economia espacial considerando os lugares centrais como espaços de articulação estratégicos e de polarização de serviços, servindo como vetores de desenvolvimento.

Assim, para os autores, se relaciona ao fato dos centros urbanos ganharem dinamicidade, por meio do modo mercantilista de assentamento, dado que ocorreram maiores conexões com lugares distantes do que em relação a lugares próximos. Outro aspecto observado, refere-se a urbanização seletiva da fronteira. Nesse viés, haveriam 3 (três) períodos de desenvolvimento fronteiriço: o de periferia pioneira; de periferia especializada; e o de periferia em transição. Esses modelos de urbanização dinamizaram as características de desenvolvimento desigual e combinado. Para os autores, as empresas se apresentaram como centros inovadores e irradiadores de desenvolvimento, rompendo com os padrões espaciais característicos de populações tradicionais.

Corrêa (1997), considera importante estudar a rede urbana como objeto de periodização. Diante desse processo, se faz necessário analisar os elementos de variação espaço-temporal como essenciais a materialização do espaço, sendo a rede urbana uma das principais materializações.

Becker (2002), compreendeu de maneira pioneira as novas características da Amazônia e identificou que a urbanização latente não foi desdobrada em função do processo de expansão agrícola, pois a fronteira do capital eclodiu de forma já urbanizada, sendo resultante de um plano ideológico de ocupação regional engendrado pelo Governo Federal. A tentativa praticada era a de inserir a região no contexto do capitalismo moderno, o que a fez crescer, em termos de urbanização, num ritmo mais acentuado do que o restante do país.

O tecido urbano heterogêneo configurou-se, alicerçado por grande atuação do Governo Federal, sendo ele o principal agente responsável pelo planejamento e aplicação de investimentos em infraestrutura. A soma desses esforços resultou em elevadas taxas de urbanização e diversificação das atividades econômicas em um curto espaço de tempo. Essas mudanças provocaram reorganização dos

assentamentos humanos na região, e o uso do termo “floresta urbanizada” foi bastante difundido a partir da década de 90 para se referir ao processo de ocupação da Região Norte. Essa fronteira capitalista, ou essa “floresta urbanizada” (Becker 1991), deve ser compreendida como uma arena política e social que comporta estratégias do Estado quanto à produção de mudanças espaciais. A região deveria estar alinhada ao capital internacional, estatal e privado, legitimando, dessa forma, o proveito de interesses determinados, e, ao mesmo tempo, o desenvolvimento de um processo de exclusão social.

Para Becker (2002), a Amazônia vem se inserindo mais intensamente nos moldes de produção capitalista a partir da década de 70, em razão de diversas transformações que ocorrem na região. Dentre elas, a autora destaca o intenso processo de urbanização, que não se limitou apenas ao planejamento dos estados, mas a outros sujeitos transformadores do espaço, como organizações não governamentais e grandes corporações. As transformações na Amazônia, à semelhança do que ocorreu em outras áreas, revelam nova vocação social, onde o modo de viver urbano e seus equipamentos gradativamente tem se sobreposto ao rural, modificando a paisagem local. No entanto, percebemos a propagação diferenciada do capital e a incorporação deste a vida local. Vale destacar que onde há interesse de grandes empresas e instituições, com capacidade de fazer investimentos, o capital avança com mais facilidade, transformando de maneira mais rápida os hábitos locais; em outros lugares a expansão não ocorre com tanta facilidade, seja pelo desinteresse dos diversos sujeitos capitalistas e/ou pela resistência local¹.

O Governo Federal exerceu sua liderança na região com o objetivo de integrar a Amazônia, principalmente a partir do incentivo à mobilidade da população, havendo vários estímulos ao deslocamento de pessoas com a finalidade de criar maior mercado de trabalho e povoamento, acentuando sua estratégia geopolítica de controle. Como desdobramento dessa política, foi criada a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia), criada em 1966 e vinculada ao Ministério de Integração Nacional. Sua principal finalidade, de fato, foi promover e coordenar o desenvolvimento econômico da região aliada ao capital privado.

¹ As temporalidades locais se tornam, dessa forma, termômetros desta coerção temporal sistêmica que ocorre de maneira diferenciada no espaço. As diversas regiões do Brasil também não respeitam uniformidade, no que se refere à maneira como adotam as transformações intrínsecas ao sistema dominante.

Para Becker (1990), O projeto de integração foi feito por meio de extensos subsídios financeiros, créditos a juros baixos, isenções fiscais, que serviram para a apropriação de grandes extensões de terras nas mãos de poucos proprietários. Com isso, a população emigrante, apesar de encontrar vasta extensão territorial *in natura*, viu-se obrigada a manter-se nos centros urbanos. Tinha-se um cenário favorável ao deslocamento de força de trabalho e benefícios ao grande capital, permitindo a concentração de terras e a exploração do potencial de recursos da Amazônia. Por conseguinte, desenvolveram-se novas divisões do trabalho, adequados ao processo de capitalização desejado.

A abertura de estradas, tais como as rodovias Belém-Brasília, Cuiabá-Porto Velho, a ampliação da infraestrutura portuária, aeroportuária, entre outras importantes construções, trouxe grande impacto à dinâmica da circulação de pessoas e mercadorias, mudando significativamente o tempo de vida e os hábitos culturais da população amazônica. As adoções de novas estruturas descaracterizaram o que era, anteriormente, típica produção sazonal, proveniente de atividades ligadas ao extrativismo amazônico.

Parte das cidades que ficavam comumente voltadas para os rios, passaram a ter como referência ocupacional agora as rodovias de acesso, permitindo o adensamento de estruturas que visavam à implantação de projetos de mobilidade urbana, de exploração de recursos minerais, agropecuários e hidrelétricos. Cidades se desenvolveram e outras nasceram espontaneamente por conta desse processo migratório. Na medida em que esse cenário aumentava de escala, passou-se a ter uma disputa por territórios e não apenas pela terra.

O significado dessa estratégia adotada pode ser compreendida a partir de três pontos de vista. Devemos considerá-la como: alternativa à migração rural; uma estratégia geopolítica do Estado e um efeito colateral de uma naufragada política de desenvolvimento. Em síntese, Becker considera a urbanização da Amazônia como dispositivo encontrado pelo Estado visando promover o ordenamento do mercado de trabalho regional e a cidade ocupou elevada importância para a circulação de mercadorias, de informações, da força de trabalho, assim como para realocação de emigrantes sem-terra (BECKER, 2002).

Diante do novo cenário, as políticas oficiais de desenvolvimento regional não foram suficientes para equilibrar positivamente o ritmo de transição urbana. Problemas

emergenciais nas cidades passaram a vigorar em grande escala, resultando na eclosão de ocupações desordenadas, na inadequação de infraestruturas e equipamentos urbanos obsoletos, sistema de saúde ineficiente, aumento do índice de violência e criminalidade, sucateamento do sistema educacional, entre outros complicadores que indicam a baixa qualidade de vida da população.

Tais transformações colocariam grande parte da região num sistema de concorrência que foge do tradicional, e para que houvesse desenvolvimento regional no contexto desse novo viés de organização regional, a autora aponta nova proposta na qual ocorreria à valorização das atividades locais, buscando atribuir valor a elas, através de inovações. A ideia é que se renove o velho, aprimorando-o, transformando os recursos em riquezas e essas, por sua vez, transformando-se em bens e recursos para a população local (BECKER 2013).

Cumprе salientar que o processo de ocupação e urbanização da Amazônia foi bastante influenciado ainda pela conjuntura política e econômica temporal, não se desenvolvendo linearmente. No atual cenário, a urbanização da região perpassa por uma tardia estruturação, categorizada ainda como região de fronteira do capital, onde as transformações das cidades são acentuadas, porém, estáveis, permitindo o surgimento de novos assentamentos.

É importante destacar que, segundo, Becker (2002), existe diferença considerável entre o processo de urbanização do território e o processo de urbanização da população, uma vez que 70% da população encontra-se inserida em núcleos urbanos e a parcela restante, que soma 30%, está inserida no contexto urbano. Desse modo, o modelo de transição urbana local possui um enredo específico em comparação ao apresentado no restante do país, pois a fronteira Amazônica é considerada um espaço social polimórfico, composta por diferentes grupos sociais e padrões estruturais de espaço distintos.

A partir da década de 1960, vários programas de desenvolvimento foram, de fato, efetivados na região, dentro da perspectiva de que esses projetos pudessem integrar a Amazônia ao restante do país, pois a região era considerada um território vulnerável que perfazia uma extensa região fronteira com grande vazio demográfico. Inicialmente, esse desenvolvimento fomentado pelo Estado adentrou as cidades centrais, contribuindo para intensificação do êxodo rural na região. Assim, vários nordestinos e sulistas migraram para a Amazônia nesse período. Povoar a região era

parte integrante da geopolítica do Estado, visando manter o controle geopolítico da região.

É importante verificar como esse espaço foi produzido e inserido nos diversos ordenamentos políticos e econômicos engendrados ao longo do tempo. Várias estratégias de ocupação foram implementadas no sentido de envolver a região no projeto desenvolvimentista brasileiro. Fatores endógenos e exógenos contribuíram para a sua expansão econômica, como o auge alcançado pelo setor gomífero (1879-1912), a institucionalização da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), em 1953, por Getúlio Vargas, substituída pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), no contexto da ditadura militar, em 1966.

Para o Governo Federal, a Amazônia apresentava problemas de ordem estratégica e sempre representou um desafio ao processo de integração nacional e de inserção no cenário internacional, devido ao grande vazio demográfico e particularidades relacionadas a questões fronteiriças. Ressalta-se que naquele momento, não existiam agendas governamentais pautadas sobre a problemática de questões ambientais tão presentes atualmente.

As políticas desenvolvimentistas, em determinados casos, não consideraram a complexidade das realidades sociais e econômicas características da região. Desse modo, esses projetos foram engendrados por fatores exógenos, pensando a Amazônia sob o ponto vista da produção do capital. Ao tomarmos como exemplo o declínio da economia da borracha, percebemos uma Amazônia condicionada ao momentâneo e conjuntural contexto de crescimento econômico.

O espaço urbano amazônico foi consolidado por diversos elementos que atuaram em sua organização, com instrumentos e políticas diferenciadas conforme o espaço-tempo e circunstâncias. Dessa forma, o processo de urbanização da Amazônia foi exprimindo um panorama distinto, ordenado pelo estratagema político-econômico do momento. Podemos considerar relevante buscar interpretar historicamente os mecanismos endógenos e exógenos responsáveis por essa transformação.

Na Amazônia, tais transformações se revelam de maneira mais intensa a partir da década de 60, quando os governos militares implementaram diversos projetos de integração regional. Além disso, os meios de comunicação de massa passaram a

fazer, de maneira mais efetiva, parte da vida regional, possibilitando a construção de um imaginário mais ligado às questões nacionais e globais.

Diante disso, as cidades da Amazônia cresceram impactadas por surtos econômicos. Porém, quando essas atividades começavam a entrar em declínio, vários desses lugares passaram por profundos processos de estagnação, havendo a necessidade de se investir em um novo ciclo de reprodução do trabalho que pudesse valorizar as atividades locais e atribuir maior valor a ela. Os recursos naturais, então, foram transformados em riquezas a serem exploradas economicamente. A partir disso, várias das políticas que foram adotadas na região, em meados da década de 1960, emergiram em novas divisões de trabalho, relacionando-se a um novo dimensionamento amazônico adaptado ao capitalismo internacional.

Compreender a Amazônia, remete-nos a buscar compreender além das estruturas, compreender a sociedade e os mosaicos espaciais que contemplam vários sujeitos sociais, pois nessa região contemplamos vasta biodiversidade, sociodiversidade, multitemporalidades e trans-escalas. Nesse sentido, o espaço amazônico não pode ser compreendido como mero produto do capital, mas como um espaço que é produzido socialmente e apresenta diversos sujeitos. Esse espaço se apresenta de maneira multifacetada onde os distintos lugares desafiam a pesquisador a pensar a Amazônia não apenas como uma região de fronteira.

Dessa forma, apesar das diversas políticas desenvolvimentistas na região, algumas delas relacionadas à projetos nacionais, estes por sua vez, relacionados a ditames internacionais. A Amazônia ainda se apresenta como uma região onde afloram possibilidades, relacionadas à criatividade local que é expressada no cotidiano, a exemplo do configurado nas inter-relações sociedade-natureza das ocupações dos espaços da região e nesse aspecto o transporte fluvial tem grande relevância, pois possibilita o deslocamento de pessoas e mercadorias adapta esse processo a cada tempo e a cada lugar.

A partir da década de 1980 a população da Amazônia, se torna predominantemente urbana, como a maior parte das pessoas que habitam a região mora em cidades (IBGE 2000), compreender esse processo se torna desafio intrínseco ao próprio entendimento da região, pois as cidades são produzidas no espaço e, dialeticamente, também produzem o espaço, assim a paisagem urbana engloba história, sentimentos e emoções. Nesse processo, podemos observar o que

foi construído e também o papel de seus construtores, pois suas ações foram materializadas no espaço.

Na Amazônia vários dos aparelhos públicos não se adéquam à conjuntura regional. Muitas vezes não são utilizados como é o caso de diversos portos e pequenas fábricas existentes na região. Demonstrando, assim que muitos projetos não se destoam da realidade regional, talvez por não serem discutidos analisando as particularidades na Amazônia. Assim, quando se analisa a Amazônia é interessante que se considere a escala de análise.

Na região houve rápido processo de concentração populacional, principalmente ao longo dos rios, Becker (2002), ligado a diversos projetos que objetivavam dinamizar economicamente a região. Vários desses projetos de desenvolvimento partiam da ideia de que a Amazônia se apresentava como “vazio demográfico”, tal medida demonstrava, por parte dos mediadores destes projetos, descon sideração com a população que naquele espaço estava localizada há séculos, desenvolvendo sua cultura e ampliando cada vez seu saber sobre a região. O espaço que é produzido socialmente e possui numerosos sujeitos, apresentando-se muitas vezes de maneira multifacetada.

Ao se pensar a Amazônia, deve-se levar em consideração características específicas da região, como o regime dos rios e as produções sazonais existentes no extrativismo amazônico, nesse sentido, teorias como a urbanização de fronteira têm suas dificuldades de interpretação relacionadas principalmente quanto às questões naturais específicas encontradas na Amazônia.

Em outra perspectiva teórica, Oliveira (2000), aponta que se faz necessário compreender a Amazônia a partir das perspectivas do espaço vivido, viabilizando melhorias a partir das potencialidades do lugar. Há de se ressaltar que vários projetos propostos pelo estado, principalmente a partir da década de 1960 do século XX, visando povoar e dinamizar a região, não levaram em conta as populações locais e seu processo histórico de ocupação, motivado por acirrando interesse pelo território e suas, o que ocasionou ou até intensificou conflitos na região. Compreender a Amazônia é pensar além das estruturas, buscando entender a sociedade e seus mosaicos espaciais que contemplam vários sujeitos sociais.

Nesta região, contemplamos vasta biodiversidade, sociodiversidade, multitemporalidades e várias escalas espaciais. Dessa forma, é necessário visualizá-

la além das aparências, verificando a dimensão do uso do espaço no tempo. Segundo Oliveira (2000), na Amazônia a memória não está apenas no construído, mas também em seus construtores, sendo evidenciadas pelas diversas transformações ocasionadas no espaço. Apesar das diversas políticas desenvolvimentistas na região, algumas delas relacionadas a projetos nacionais articulados aos ditames internacionais, a Amazônia ainda se apresenta como uma região onde afloram possibilidades, relacionadas à criatividade local, buscando alternativas e melhorias no cotidiano como no transporte fluvial, que mesmo sem investimentos estatais tem sofrido substanciais melhorias através do transporte fluvial Expresso.

Devido a sua dimensão e posição fronteiriça em relação aos outros países da América do Sul, a Amazônia assume caráter estratégico para o desenvolvimento do Brasil. Nesse contexto, planejar o seu desenvolvimento e a forma no qual envolver o transporte nesse processo passou a fazer parte das discussões políticas e estratégicas sobre a região principalmente a partir da segunda metade do século XX.

Peculiarmente a maior parte da Amazônia é interligada através de rios, o que traz naturalmente uma vocação no que se refere ao transporte mais adequado para a região. Com sua densa rede hidrográfica navegável se tornou possível à implantação de vilas o crescimento de cidades e o escoamento da produção para abastecê-las.

Para melhor movimentação na região, o transporte fluvial desde o início de sua ocupação teve grande importância durante todo o processo de crescimento territorial, tendo o protagonismo nas investimentos e decisões governamentais até meados do século XX.

A partir da década de 1960, com a tentativa de programar um modelo rodoviarista no território brasileiro o transporte fluvial deixa de ser prioridade dentro das discussões para a região dando vez à abertura de vias e construção de estradas, objetivando inclusive a interligação do território nacional, por meio do modal rodoviário.

Essa política governamental impactou bastante as políticas de transporte na Amazônia ao longo do século XX, priorizando determinados elementos em detrimento de outros. A navegação fluvial mais adequada à região fica em segundo plano no âmbito governamental, no entanto, no cotidiano das pessoas ainda continuou sendo o modal mais utilizado para o transporte de cargas e pessoas na região.

A Amazônia possui densa rede hidrográfica, através da Bacia Amazônica que drena aproximadamente 40% da América do sul, possui mais de mil afluentes o Rio Amazonas percorre 6.992,06 km de sua nascente no Peru até a sua foz no Brasil, onde percorre 3.115 km (ANTAQ, 2015), no Amazonas tem grande importância por dar acesso navegável à maioria das cidades, evidenciando sua fundamental importância no desenvolvimento regional, já que pelos rios é transportada a maior parte da produção local que abastece as capitais e também o interior dos estados. Apesar de o transporte fluvial ser o principal meio de mobilidade no Amazonas, já que o número de estradas é escasso ou precário no Estado, os investimentos realizados neste modal são desproporcionais à sua importância para a mobilidade na região.

Nos rios amazônicos trafegam embarcações de diversos portes, como balsas e navios que atuam na cabotagem, mas também pequenos barcos regionais, como canoas, motorizadas ou não. Esta diversidade está ligada a fatores relacionados a construção histórica, cultural e política da região e a dinâmica de cada calha, já que não há diferenças e semelhanças entre elas.

Mesmo com toda esta importância, não há regulação específica, apenas os itens necessários à segurança da navegação e transporte de passageiros são fiscalizados, pela Capitania dos Portos, e as concessões de linhas para viagens interestaduais, pela ANTAQ, fazendo parte, assim, de um processo inacabado de controle estatal. Diferentemente de outros modais, as embarcações e estruturas portuárias não possuem regulamentação sobre a prestação de serviço.

Na Amazônia, essa impressão do tempo no espaço pode ser visualizada de maneira clara no transporte fluvial, materializada pela incorporação de relações formalizadas entre os usuários, os comerciantes e os proprietários de embarcações. Estes últimos, em busca da melhoria técnica e do acúmulo maximizado de capital, por meio do crédito em instituições financeiras e da elevada complexidade das inter-relações, demonstram cada vez mais o distanciamento da economia de subsistência. A partir do século XX, intensifica-se a busca por velocidade, qualidade e competitividade entre estes agentes, demonstrando tendência de mudanças que nos desafiam a pensar as perspectivas para o transporte na região.

Nesse contexto, empreendimentos que eram pautados principalmente por relações familiares passam a se formalizar, e se organizam a partir da competitividade,

buscando atender as necessidades do mercado regional, que estão cada vez mais parametrizadas nos padrões capitalistas.

Mesmo com os avanços e as transformações relacionadas ao modo de produção capitalista, não há abandono completo das formas de mobilidades pretéritas ligadas ao saber local. Isso ocorre, porque os novos processos não são capazes de abarcar todas as demandas e tampouco atingem todos os lugares. Por isso, formas tradicionais de transportar têm formado um híbrido com novas maneiras de se conectar no espaço. Nesse processo de adaptação, as embarcações de madeira, que eram as mais utilizadas, passaram a ter a sua tradicional forma de construção modificada para atender necessidades de velocidade ou capacidade no contexto do transporte regional sistematizado e com isso, “o desenvolvimento da configuração territorial, na fase atual, vem com o desenvolvimento exponencial do sistema de transportes e do sistema de telecomunicações” (SANTOS, 2013, p.134).

Essa formalização nas relações de trabalho intensifica a comercialização e a fluidez entre as cidades da região e de outros lugares do país, pois a mídia e meios de comunicação propagam a ideia de consumo de diversos produtos que anteriormente eram pouco utilizados na Amazônia. Com isso, se faz necessário que haja aprimoramento gradativo de diversos equipamentos de transporte, objetivando interligar diversas partes da região e transportar pessoas e mercadorias de maneira mais veloz.

Capítulo 2 – Amazônia, navegação e modernização.

Neste capítulo discute-se como o ato de transportar está inserido no contexto Amazônico. Desde tempos pretéritos até anteriores a ocupação colonial da Amazônia o transporte fluvial sempre foi o mais importante meio de transporte na região. Esse transporte com o decorrer dos tempos veio ganhando vários aprimoramentos técnicos, conforme a região se insere na economia de mercado, sendo a velocidade variável de grande importância. Assim, neste capítulo objetiva-se fazer reflexão sobre a evolução das técnicas no transporte da Amazônia, levando em conta o contexto político e econômico que o ato de transportar esteve inserido, e em que circunstâncias os Expressos passaram a fazer parte do transporte regional.

2.1 - Navegação a todo vapor.

Para Prado Jr (2008) a introdução da navegação a vapor no Brasil em meados do século XIX, demonstra que o país estava se inserindo de maneira mais efetiva nas práticas capitalistas, favorecendo práticas produtivas locais e a interação com as potências capitalistas da época que tinham no transporte e na inovação meios para alcançar novos territórios. Os barcos a vapor tornavam o transporte mais veloz, levando também a mudanças de costumes e novas temporalidades no cotidiano, ampliando interação entre os lugares e ao mesmo tempo intensificando fluxos comerciais. Em 1843, o primeiro barco a vapor subiu o Amazonas, foi o Guappiassu, que fazia parte da Armada Imperial. Nesse período já se discutia bastante o adentramento da tecnologia a vapor na Amazônia para o transporte comercial de pessoas e mercadorias (TOCANTINS, 1985).

Os impactos da máquina a vapor logo atingiram a navegação fluvial na Amazônia, porque a região naturalmente criava ampla possibilidade para o crescimento da mesma, seja pelas grandes extensões longitudinais entre os pontos de acúmulo populacional e de interesse econômico na região ou pelo interesse que diversos países manifestavam para realizar o transporte a vapor na Amazônia, em virtude principalmente da economia da borracha que crescia bastante no final do século XIX. Além de viagens mais velozes a navegação a vapor possibilitava um volume maior de carga, e risco muito menor de perdas. O aumento da quantidade de

produtos transportados possibilitando considerável intensificação circulação da borracha e de outros produtos regionais com diversos países do globo.

A introdução da navegação a vapor na região amazônica surgiu já no contexto inicial do Império brasileiro. Após inúmeras discussões, percebeu-se que seria interessante para o país viabilizar a navegação a vapor na região amazônica. Segundo essa concepção, a navegação a vapor era defendida como algo positivo para a região norte do Brasil, a questão polêmica estava relacionada com a participação de capital estrangeiro e da atuação de empresas na navegação, o que era visto por boa parte dos políticos do recém-criado parlamento brasileiro, como risco à soberania nacional, podendo no futuro ser prejudiciais aos interesses do Império.

No início da década de 1850, ficava claro que se fazia necessário incorporar a Amazônia na navegação, aliado a isso, houve o aumento das pressões internacionais pela abertura do Rio Amazonas que era de interesse de várias nações. Como solução, decidiu-se realizar a assinatura de contrato entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza, futuro Barão de Mauá, para introdução de embarcações a vapor na região, dentro dessas prerrogativas os capitais utilizados seriam nacionais. Dessa forma inicia-se navegação a vapor no rio Amazonas, em 1852.

Existia forte pressão das potências europeias e dos Estados Unidos para que o governo brasileiro permitisse o trânsito de embarcações internacionais nos rios da Amazônia. Além da pressão externa, também havia brasileiros que se desejam transportar de forma mais rápida com barcos a vapor. Receoso de entregar a navegação na Amazônia, o governo brasileiro optou por conceder a prática de navegação a Irineu Evangelista de Souza. Para que isso ocorresse de maneira mais efetiva, mudanças de cunho político, relacionadas à permissão de navegação no Rio Amazonas e seus afluentes foram realizadas, como a concessão do direito de exclusividade de navegação a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, entre Belém-Manaus e Manaus-Nalta no Peru.

Esse monopólio acarretou fortes críticas de outras nações, que também tinham o interesse de navegar na Amazônia. Após o início da navegação a vapor com os barcos de Mauá, produzidos em seu estaleiro em Areia Branca, houve maior fluidez no espaço regional. A utilização dessa tecnologia na Amazônia tornou a ligação entre

vários pontos da região mais veloz, principalmente entre as capitais regionais e os centros de escoamento da produção local.

Nesse contexto, à medida que os deslocamentos se tornavam mais rápidos, foi possível penetrar aos altos rios para o escoamento de produtos, como a borracha. Nessa busca de melhorias houve adesão a técnicas que se enquadrassem às imposições dos mercados internacionais, que exigiam maior velocidade no transporte. O transporte fluvial que era o principal meio de movimentação na região, passa a utilizar equipamentos produzidos pela revolução técnica da época, resultando no processo de transformação da região voltado, principalmente, ao atendimento do escoamento dos produtos regionais, especialmente a borracha, e também para o transporte entre passageiros que cresceu bastante no período, principalmente entre as capitais regionais.

Foi a partir da atuação de Mauá que a Amazônia dos transportes entrou de forma intensa no contexto do circuito de modernização do capitalismo a partir do final do século XIX. Irineu Evangelista de Souza, implementou a primeira empresa de navegação estritamente fluvial a partir de 1853, com subvenção do Governo Imperial, a Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas. Seus navios, menores do que aqueles que praticavam comércio internacional, tinham máxima capacidade de 250 toneladas. Iniciando com os navios Marajó, Rio Negro e Monarca, com o passar dos anos sua frota obteve considerável aumento. Quinze anos depois, Mauá tinha doze navios em sua frota. Mesmo com diversas previsões pessimistas, a companhia de Mauá teve importantes ganhos financeiros na época (TOCANTINS, 2000).

Com Mauá, a navegação na Amazônia ganha novo dinamismo, pois sua companhia introduziu embarcações mais potentes, favorecendo a movimentação de produtos na região. Tais transformações passam a estabelecer novos padrões na navegação regional, ocasionado graduais mudanças no espaço e no modo de vida da população local.

De acordo com esse contrato, conforme o Decreto n. 1.037, de 30 de agosto de 1852, estava prevista a concessão, de uma subvenção pecuniária mensal, além da exclusividade na realização das atividades de navegação concedidas a Irineu Evangelista por aproximadamente 30 anos. Também seria realizada a cessão de

terras para a fundação, às margens do rio, que poderiam ser habitadas por indígenas ou imigrantes estrangeiros.

Como contrapartida contratual, Irineu Evangelista de Souza teria que operar no mínimo com mil e duzentos contos de réis, deveria também manter linhas regulares de vapores além de fundar e manter colônias nas margens do Amazonas (Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de julho de 1853, p. 152-153). Desse modo, passava a atuar a Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas, em janeiro de 1853 com vapores regulares na linha Belém-Manaus e Manaus-Nalta, no Rio Amazonas.

A atuação da Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas intensificou o processo de exploração dos rios da Amazônia e pode-se sustentar, instaura na região a navegação a vapor. Isso implica modificação na maneira de navegar na região transforma a temporalidade da navegação regional. A viagem entre Manaus e Belém com transporte à vela durava aproximadamente um mês. Com a implementação dos navios a vapor esse tempo foi reduzido para dez dias, intensificando o fluxo de cargas e passageiros entre as duas principais capitais regionais.

Para Reis (1972), a implementação da navegação a vapor estava envolvida num contexto maior que o de transporte, seria também um disseminador de diversas políticas que visavam impulsionar do povoamento e do desenvolvimento econômico local das margens dos rios da região. Entre essas medidas, a introdução da navegação a vapor no Rio Amazonas e nos principais afluentes, surgia como uma das mais importantes, por impulsionar, simultaneamente, tanto o povoamento quanto o desenvolvimento econômico de todo o território localizado às suas margens.

Mesmo com atuação de Mauá, durante a década de 1860 continuam os debates parlamentares sobre a abertura do rio Amazonas a nações estrangeiras. Eram diversas as divergências e propostas de mudanças à concessão realizada a Irineu Evangelista. Com a anulação da cláusula de obrigatoriedade para a formação de povoamentos com o Decreto n.º 934, de 29 de Agosto de 1857, as atividades ficaram concentradas principalmente no transporte, os resultados foram satisfatórios tanto para o transporte de cargas como também para o de passageiros que cresciam

anualmente. Segundo Reis (1972), em 1867, o Barão de Mauá já tinha aumentado grandemente sua lucratividade no transporte da região.

Sua atividade passou a contribuir também para o aumento dos dividendos do império. Esse crescimento expressivo continuava gerando pressões para que o monopólio de Mauá fosse quebrado. A Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas, que desde 1853, navegava sozinha, em meados da década de 1860, visualizou as primeiras concorrentes nacionais.

Em 1866, Alexandre de Brito Amorim recebe autorização do império para também realizar navegação a vapor na região, quebrando o monopólio dado ao Barão de Mauá, mas limitando a utilização dos rios amazônicos a navegadores nacionais. A partir do decreto nº 3.898, de 22 de junho de 1867, foi concedido a Alexandre Paulo de Brito Amorim, três linhas de navegação a vapor partindo de Manaus para os rios Madeira até Santo Antônio, Purus até Hyutanahan e Negro até Santa Isabel (CLIB. 1867, tomo XXX, parte II, p. 215). Passava a atuar na região a Companhia de Navegação do Alto Amazonas, através da Lei Provincial do Amazonas de número 158 de 7 de outubro de 1866. Alexandre Amorim tinha com autorização de 25 anos para navegar nos rios da região (LOUREIRO, 2007, p. 57).

Predominava, então, o discurso na navegação a vapor como ponta-de-lança para o crescimento econômico do norte do país. Aliado a isso, boa parte dos políticos passaram a defender a ideia de que a navegação não oferecia riscos estratégicos à nação, assim, com a abertura do Amazonas a navegadores internacionais, os dividendos poderiam ser aumentados.

A partir de diversas discussões, modificava-se gradativamente a visão imperial adotada desde 1826, pela qual os estrangeiros não podiam realizar navegação no rio Amazonas, pois tal ação ocasionaria a quebra da integridade territorial do Império Brasileiro. Assim, em 1871, Irineu Evangelista de Souza recebeu do governo imperial a ordem de repasse de sua Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas a empresários ingleses, que atuariam na região com a The Amazon Steamship Company (CALDEIRA, 1995, p. 481-482). Modifica-se, então, o padrão de navegação, agora com embarcações bem mais potentes, mas não apenas isso. Intensifica-se a utilização de capital estrangeiro na região.

Durante todo o século XIX, a região norte do Brasil sempre se apresentou com desafio ao Império, pois as diversas discussões estavam relacionadas à manutenção

da soberania sobre o território Amazônico. Foram diversas as discussões da elite da época, buscando alternativas para a solução dos problemas que envolviam a região, como por exemplo, a atuação de empresas estrangeiras na navegação. O argumento relacionado à não presença de capitais estrangeiros na atividade de navegação, sempre presente nas discussões da primeira metade do século.

Em 1871, a companhia fundada por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá é vendida para o capital inglês, mudando o patamar da navegação e se abrindo justificadamente ao capital estrangeiro. Com a abertura dos rios da Amazônia às embarcações estrangeiras, acentuou-se o processo de interação regional com novos padrões de navegação e também com aprimoramentos técnicos de origem internacional.

O argumento sobre o temor de perder o domínio no vasto território Amazônico foi se enfraquecendo com a necessidade do aumento dos ganhos e de finalizar subvenção oferecida pelos cofres do Império. A ideia da existência de um privilégio de exclusividade, sempre foi questionada em diversos debates governamentais.

Segundo Tocantins (1985), em 1866 a Coroa Portuguesa concedeu oficialmente o direito de navios internacionais realizarem navegações no Rio Amazonas. A partir dali se instaurava uma navegação ligada aos ditames internacionais, objetivando interligar a região a outras partes do mundo, demonstrando-se isso através viagens regulares entre Belém e Liverpool e Manaus-Belém-Nova-Iorque, realizadas pelas companhias inglesas *Boot Line* e *Red Cross Line*.

Esse período marca também a ida de vários paraenses e amazonenses mais abastados financeiramente para a Europa. Os vapores eram luxuosos e procuravam demonstrar a pujança da sociedade industrial e daqueles que viajavam no mesmo. Mais do que o transporte em si, durante o trajeto os passageiros eram regados à boa comida, vinhos, dormitórios confortáveis e outros adornos para a rica classe da época. Tal crescimento despertou o interesse de empresas de navegação de outros países a praticarem navegação na região, em virtude do emergente crescimento apresentado pela região, relacionado principalmente com a economia gomífera. Os ingleses prevaleceram na região, “mestres na arte do comércio, com pendores naturais à

vivência (bem remunerada) nos trópicos, acabaram sozinhos na navegação internacional” (TOCANTINS, p. 266, 1985).

A exclusividade de navegação que era nacional passou para a Amazon Steamship Company, de capital inglês, responsável pelo monopólio da navegação na Amazônia na década de 1870, perdurando até meados de 1920. Toda essa ambição de navegar na Amazônia ganha ampliação com o crescimento das exportações da borracha que intensificou a necessidade de se transportar mais velozmente na região. Nesse período o transporte de produtos ou pessoas cresceu bastante. Aliado a esse processo, novas cidades passam a existir e outras aumentam seu contingente populacional com a vinda de imigrantes do Brasil e do Exterior. Essa demanda passa a influenciar a reorganização do transporte regional que nesse período se demonstrava como o modal de maior crescimento, quase o único, e também o maior capturador de atenção e investimentos por parte do governo federal.

Com a entrada das companhias estrangeiras na região a The Amazon Steamship Company em 1911 foi substituída pela Amazon River que ampliou e potencializou as atividades mercantis na região. Tais medidas demonstraram que o rio Amazonas se apresentava como grande atrativo para companhias internacionais que objetivam aumentar seus lucros atuando na região. Também demonstram o salto técnico da utilização dos barcos a vapor que trafegavam bem mais rapidamente, intensificando a fluidez entre diversos pontos da região. Arelada à atividade econômica da época, a navegação na região possibilitou inúmeras transformações de cunho econômico e social na Amazônia.

A navegação a vapor rompeu com as características das embarcações utilizadas tradicionalmente no transporte fluvial dos rios da Amazônia, geralmente de porte menor e menos velozes. Em termos organizacionais trazem a formalidade herdada das indústrias europeias com as Companhias estrangeiras que, após a saída de Mauá, mantinham o monopólio nas navegações regionais e internacionais, com frotas adaptadas para os diversos leitos de rios que cortam a floresta, da sua foz até o Acre. No que tange à navegação internacional, havia luxuosos navios que mantinham rota regular entre Liverpool e Belém e que foram estendidas à capital amazonense com itinerário entre Manaus – Belém – Nova York.

Com o declínio da economia da borracha, a região mergulha em recessão econômica, vinculada a uma diminuição da demanda externa, provocada pela

reorganização econômica dos países produtores de borracha, ao fim da segunda guerra mundial (1939-1945), o que resultou na queda da receita dos estados, no aumento do desemprego, crescimento do êxodo rural. Grande parte das riquezas desse período ficara centralizada principalmente nas cidades de Belém e Manaus.

Com a diminuição da economia gomífera, entra em decadência toda a estrutura de navegação instituída para atender aos interesses do transporte da borracha e a mobilidade de pessoas e cargas na região que possuíam forte relação com a mesma. A partir de 1940, a Amazon River passa a ser administrada pela nacional Serviço de Navegação da Amazônia e Navegação do Porto do Pará – SNAPP. Essa empresa passou a atuar nas rotas mais dinâmicas de transporte fluvial de cargas e passageiros. Em 1955, a SNAPP procurou modernizar a sua frota, adquirindo embarcações de origem holandesa como o Lauro Sodré e o Lobo D'Almada, interligando principalmente as duas maiores cidades: Manaus e Belém.

Na década de 60, devido a mudanças políticas e econômicas, uma nova empresa de navegação de predominância acional estatal substitui a SNAPP, era a Empresa de Navegação da Amazônia S.A. a ENASA, que passou a realizar serviços de navegação no transporte de cargas e também no transporte de passageiros, com intenção de recolocar, não nos trilhos, mas no “leito” a navegação regional.

Com a ENASA o transporte de cargas na região passa a ocorrer com empurradores semelhantes ao que ocorria no rio Mississippi, objetivando transportar agora as cargas que atendiam à demanda da recém-criada Zona Franca de Manaus que necessitava do transporte fluvial para o abastecimento do seu polo industrial e escoar mercadorias para a cidade de Belém e daí pelo modal rodoviário chegava aos grandes centros consumidores.

No transporte de passageiros, os navios na ENASA ampliam a malha de atuação e passam a interligar importantes cidades da região, principalmente nas calhas dos rios Amazonas e Madeira, com capacidade aproximada de 500 passageiros. Nas outras partes da região, o transporte continuava a ser realizado a partir principalmente de pequenas e médias embarcações de transporte misto de propriedade de moradores que tradicionalmente operavam na área. Em 1989 a ENASA é extinta, a partir de um decreto do governo José Sarney. Muitos de seus navios foram abandonados em áreas portuárias ou às margens de rios da Amazônia. A partir desse período o transporte de grande, médio e pequeno porte de passageiros

na região passa a ser realizado principalmente por armadores regionais, com pouquíssimo apoio do Estado, que outrora esteve bastante presente nas discussões e participando ativamente da organização do transporte fluvial na Amazônia. No entanto, mesmo sem a contrapartida governamental, o transporte fluvial continua a ser uma das principais maneiras de se transportar a região amazônica. Para Tocantins:

A Amazônia conta - e contará sempre - com centenas e centenas de embarcações, pequenas médias, sejam canoas barcos e motores, batelões, lanchas de propriedade particular, construídas em dezenas de estaleiros locais. Tais embarcações completam o giro das maiores. Auxiliares-mirins, bastante eficientes, aprovadas pelo consenso meio-homem (Tocantins 1985, 273).

Com os governos militares, a partir da década de 1960 a região passa por um processo de inserção na economia nacional a partir da perspectiva integracionista e geopolítica. Nesse contexto, o rodoviarismo passa a ser o carro-chefe da visão expansionista nacional, várias estradas e vicinais passam a ser abertas na Amazônia buscando interligá-la ao restante do país. No entanto, na porção ocidental da região, a interligação por estradas foi projetada, porém não foi concluída ou o foi precariamente não guardando o mesmo dinamismo do restante do território e o transporte fluvial ainda continua a se apresentar como o principal meio utilizado para interligar as cidades do Amazonas, mesmo sem grandes investimentos estatais e carecendo de maiores investimentos privados.

Nesse período, a Amazônia passa a sentir de maneira mais intensa as transformações ocorridas na sociedade pós-industrial, através principalmente da intervenção estatal na região e a vinda de empresas de diversos países, várias áreas passam por transformações. A procura de novas atividades para redinamizar a Amazônia novamente no cenário econômico nacional e internacional, o governo brasileiro passa incentivar a partir da década de 1960, diversos projetos agropecuários, minerais e comerciais buscando dinamizar economicamente a região.

O conjunto dos fatores internos e externos acelerou a dinâmica do processo de inserção de técnicas de transporte na região que deixaram marcas no modo de vida local. Essa dinâmica desenvolvimentista na Amazônia foi dando novo ritmo à vida regional, trazendo novos costumes e necessidades que passam, inclusive, pelo

crescimento do processo de urbanização e a criação de um mercado de consumo regional.

Apesar dos momentos de dinamismo econômico vivenciados na região no período gomífero e nos governos militares, não houve considerável legado infraestrutural e de investimentos para o modal fluvial de transporte interior fora das capitais, de certa forma, nem mesmo elas, possuem infraestrutura fluvial a altura de suas necessidades. O crescimento e manutenção das atividades fluviais ficaram principalmente sob responsabilidade das populações locais. Mesmo assim o transporte regional não se manteve inerte as transformações da sociedade, gradualmente foram sofrendo modificações buscando intensificar a velocidade das viagens se inserindo nos ditames de velocidade influenciados pela temporalidade do mercado.

2.2 - Navegação regional e as transformações espaço-tempo na Amazônia.

O transporte fluvial se configura no meio mais utilizado para a mobilidade de pessoas e cargas no estado do Amazonas, apresentando características bastante peculiares em relação às outras regiões do Brasil, onde o transporte de produtos e pessoas tem como principal modal o fluvial. A utilização dos rios sempre se apresentou como de fundamental importância para o desenvolvimento de diversas civilizações; por meio das vias fluviais as cidades escoaram seus produtos e receberam seus migrantes. Este modal de transporte possibilitou a articulação entre os espaços na Amazônia, pois o fluxo de pessoas e mercadorias na região se apresenta, histórica e geograficamente, numa relação de interdependência de suas águas.

Historicamente os rios serviram de porta de entrada para os colonizadores e outras nações que nela aportaram; por meio de suas águas adentraram aprimoramentos técnicos que transformaram espacialmente a região, como por exemplo, as embarcações inglesas a vapor, precursoras na inovação da motorização no transporte fluvial.

Para navegar com maior velocidade, foram introduzidas inovações técnicas que ocorreram em períodos diferenciados, essa influencia está relacionada a forma da embarcação, com influencia dos navios europeus que atuaram na região e também

na motorização que sempre esteve ligada aos avanços científicos e técnicos de cada tempo. “É uma relação entre condições naturais perenes, e as técnicas, de uma época determinada. Quanto mais distante for o acondicionamento de uma via fluvial, quanto mais próximo estará seu gabarito do máximo atualmente realizável, dentro da hidrologia regional” (GEORGE, 1983, p. 289).

O Brasil apresenta aproximadamente 21.000 km de rios usados para a navegação. A maioria desses rios está na Amazônia. A Região Hidrográfica Amazônica é a maior do território Brasileiro e dispõe de uma extensão aproximada 15.000 km, representando cerca de 71% da rede hidroviária nacional. Fazem parte dessa região as hidrovias do Amazonas, do Solimões, do Madeira, do Negro e Branco, do Purus, do Juruá, do Tapajós, de Trombetas, do Xingu, do Marajó e de muitos outros rios navegados e de menor porte. É utilizada para movimentação de carga geral, petróleo e derivados, transporte de granéis sólidos e passageiros. Os rios também têm a função social de abastecimento e comunicação entre as comunidades ribeirinhas, favorecendo o deslocamento de passageiros, como também para cargas diversas (ANA, 2015).

No Amazonas, a maioria das cidades é alcançada por rios, assim o transporte fluvial é a principal maneira de interligação entre cidades na região. Mesmo com diferenças populacionais e econômicas, a maioria delas tem em comum o deslocamento de pessoas e o movimento de mercadorias pela via fluvial. Para George (1983, p. 290), “a presença de uma rede navegável é, assim, em geral mais formal do que prática, estando o tráfego, com efeito, concentrado em um número reduzido de artérias principais de gabarito elevado, quando o restante possui um movimento ínfimo”.

Há múltiplas formas de utilização dos rios amazônicos. Pescadores, moradores, pequenos produtores e grandes empresas têm suas atividades viabilizadas a partir do usufruto do rio. Em virtude de a economia regional estar relacionada à navegação, a utilização dos rios possui forte relação com a produção do espaço das cidades, que estão interligadas principalmente a partir das calhas que fazem parte. Há de se ressaltar que não há uniformidade entre elas, pois fatores como interligação, extensão do rio, concentração populacional interferem para esta utilização diferenciada. Para George (1983):

A via aquática é considerada quase sempre como de domínio público. O entretenimento de uma rede navegável é, portanto, encargo do Estado, auxiliado, por vezes, pelas coletividades que a utilizam. A utilização de uma rede é entregue a empresas particulares de todos os tamanhos e com todas as funções: artesãos que possuem um único barco, pequenas empresas proprietárias de algum barco circulando em determinado período, sociedades de transportes indeterminados, possuindo unidades em vários setores de navegação, com seus estaleiros de reparação e construção, sociedade de transportes especializados, relacionadas ou não às companhias consumidoras e produtoras de mercadorias a ser transportadas (George, 1983, p. 290).

Cada espaço possui uma herança natural, que pode ser utilizada de diferentes maneiras, a via fluvial está sujeita a descontinuidades, sendo a navegabilidade variável entre os lugares. Países que possuem caudalosos rios, como o Amazonas, podem utilizá-los de maneira favorável ao seu crescimento econômico, visto que, há uma grande possibilidade de se estabelecer fluxos, além dessa função, podem ter importância geopolítica como áreas de fronteira, de abastecimento alimentício com a pesca e do favorecimento da agricultura em suas áreas adjacentes.

A via fluvial possui, em relação à via férrea, o privilégio da antiguidade. Diretamente adaptada às condições naturais, que a técnica decidiu acomodar, no planejamento dos transportes a via fluvial não pode eximir-se de imperativos que limitam sua extensão a domínios relativamente restritos. A distribuição da via aquática, é por definição, descontínua (GEORGE, 1983, p. 288).

Ainda hoje, na Amazônia os rios são o principal meio de mobilidade na região (ANTAQ, 2015), seja por meio de pequenos barcos de madeira e também para a atuação de embarcações de grande porte ligadas ao abastecimento do mercado regional ou a conglomerados comerciais. A região Amazônica possui grande densidade de rios navegáveis, importantes no desenvolvimento dos povos locais, para alimentação e sustento servindo também como principal fonte de alimentação (pescados), nas regiões de várzea, no período da seca, transformam-se em terreno fértil, favorecendo as culturas de subsistência. Também possuem importância estratégica para a circulação na região e na articulação com outros países da América do Sul. O transporte por essas vias possibilitou o desenvolvimento econômico da região e a interação entre culturas que passaram a compor o vasto saber cultural da região.

No estado do Amazonas os rios representam a maior forma de mobilidade populacional, já que a maioria das cidades são interligadas pela via fluvial. Essas cidades apresentam fluxos diferenciados de embarcações, tal variabilidade está relacionada com a dinâmica da calha de rio que o transporte está inserido. Cada rio possui peculiaridades naturais e sociais que ocasionarão diferenças em seu fluxo de passageiros e cargas. Nos rios Amazonas, Solimões e Madeira a movimentação de cargas e passageiros é maior do que nos outros rios da região.

Quem fiscaliza a segurança das embarcações é a Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos; a mesma fiscaliza itens de segurança, como lotação e número de coletes salva-vidas. Sobre a carga, a exigência é que os passageiros não sejam transportados no mesmo compartimento destas. Porém, em muitos casos, isto não é seguido, pois após a vistoria da Capitania, os barcos realizam várias paradas, para embarque/desembarque de cargas e passageiros, sendo a vistoria inicial facilmente invalidada ao longo dos trajetos pelos caudalosos rios da Amazônia.

No que se refere à regulamentação do transporte fluvial, as rotas qualificadas como interestaduais são regulamentadas pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, tendo os barcos que possuir autorização da agência para navegar. São consideradas rotas interestaduais aquelas que interligam cidades de estados diferentes ou cidades que estão em áreas de fronteira, como: Manaus-Tabatinga, Manaus-São Gabriel da Cachoeira, Manaus-Porto Velho, Manaus-Belém. Para navegar nestas rotas o armador necessita submeter o esquema operacional, que contém a programação dos dias e horários de partida e chegada às cidades em que a embarcação vai realizar escala. Somente após a análise favorável da documentação exigida e é emitido o documento de outorga emitido pela instituição. Caso haja mudanças de distribuição das rotas é necessário que o armador comunique a agência.

A definição dos dias e horários de saída das embarcações não enquadradas como interestaduais é do armador e se dá a partir da demanda de passageiros e cargas onde prestam serviço, possuindo estrita relação com a dinâmica de navegação do rio em que embarcação navega e a concorrência com outras embarcações. Assim, muito do que é determinado no transporte misto de passageiros fica estabelecido a partir da autorregulamentação do mercado regional².

² Nas rotas não enquadradas como interestaduais, não há regulamentação por parte do poder público na distribuição de embarcações para cidades, e controle da qualidade dos serviços ofertados.

Segundo a ANTAQ em 2014, a Amazônia tinha 307 linhas regulares de transporte de passageiros, nesses barcos mais de 9 milhões de passageiros transportados por ano, a projeção é que até 2022 o transporte de passageiros crescerá mais de 13%. A agência também apresentou que dessas linhas apenas 59 se encontravam regulamentadas (ANTAQ, 2015).

Nogueira (1999), aponta que poderíamos compreender o transporte fluvial amazônico a partir das seguintes ramificações: transporte de cargas, mais capitalizado, realizado por empresas nacionais e internacionais, através principalmente do *roll-on-roll-off* amazônico, onde a carga é transportada em balsas por empurradores motorizados; transporte de derivados de petróleo, visando ao abastecimento das indústrias em Manaus e também das cidades do interior do Estado que utilizam óleo diesel para geração de energia e transporte misto de cargas e passageiros, que por sua vez, subdivide-se em transporte microrregional³ e transporte fluvial intermunicipal.

No transporte fluvial de passageiros entre cidades, a única opção fluvial, até o final da década de 1990, era o transporte misto. Este segmento, bastante peculiar, consiste no transporte cargas nos porões das embarcações e pessoas que são acomodadas em redes de dormir durante a viagem. O transporte de cargas regionais por embarcações mistas é de grande importância para o abastecimento de cidades do Amazonas, se configurando, inclusive, como a principal maneira de transporte de mercadorias regionais para lugares que não tem opção aérea nem por estradas.

No transporte misto a comercialização de passagens ocorre no interior da embarcação ou através de agenciadores, ligados aos donos das embarcações, que as vendem para diversas rotas, recebendo percentual pelo serviço, que varia de 5% a 10%, o que possibilita a redução do valor da passagem através da negociação e barganha do preço.

As bagagens pessoais transportadas pelos passageiros não são levadas em consideração por quem vende as passagens. Caso haja caixas ou outros volumes, os

³ Dentre os armadores que possuem baixa rentabilidade econômica, Nogueira (1999) já apontava na época de sua pesquisa que boa parte deles faz parte do transporte microrregional, realizado, geralmente, por ribeirinhos que atuam na agricultura tradicional e trazem o excedente de sua produção para a capital Manaus, os quais, em sua maioria, têm dificuldade para a manutenção de suas embarcações. Nesta modalidade do transporte, as viagens realizadas são de curta distância e os armadores dos barcos utilizados quase sempre realizam outras atividades complementares, como agricultura, pesca ou venda de produtos agrícolas.

valores são cobrados sem padronização específica, levando em consideração seu tamanho e não o peso como em outros modais. Já o preço cobrado para o transporte específico de cargas no transporte misto é negociado diretamente com os responsáveis pelas embarcações.

As viagens entre as cidades da Amazônia têm diferenciadas durações e algumas podem durar vários dias. Dependendo da distância, esse tempo de viagem também exige que o proprietário da embarcação fique responsável pela alimentação durante a viagem, gerando um custo bastante peculiar ao transporte regional.

No transporte misto, a alimentação é um dos fatores componentes nos custos das viagens e na composição do preço das passagens. Uma frase bastante emblemática dita por um dos armadores é: “a carga não come”, referindo-se aos gastos com alimentação e ao pagamento de funcionários que atuam no seu preparo. Na viagem entre Manaus e Tabatinga, que dura seis dias, são servidas dezoito refeições (desjejum, almoço e jantar) durante as viagens. Os armadores entrevistados sobre a temática apontam custos altos referentes às alimentações servidas que quando somados a outros de manutenção das embarcações acabam encarecendo o valor da passagem ou criando maior dependência da lucratividade obtida pelo transporte de cargas. Nas viagens da calha do Amazonas, alguns amadores passaram a cobrar o valor da alimentação, sob a justificativa da manutenção do valor da passagem. Para que isso ocorresse, houve acordo entre a maioria para que a alimentação fosse vendida na embarcação. No entanto, nem todos os armadores da rota acataram a controversa decisão.

Figura 1 – Custo fragmentado da passagem no trecho Manaus-Tabatinga/AM

ORIGEM/DESTINO	TAXA ALIMENTAÇÃO	TRANSPORTE	TARIFA CHEIA	PREÇO COM DESCONTO DO BARCO
MANAUS/F. BOA	R\$ 70,00	R\$ 150,00	R\$ 220,00	240
MANAUS/JUTAI	R\$ 100,00	R\$ 155,00	R\$ 255,00	230
MANAUS/TONANTINS	R\$ 135,00	R\$ 140,00	R\$ 275,00	250
MANAUS/SAI	R\$ 140,00	R\$ 150,00	R\$ 290,00	270
MANAUS/AMATURÁ	R\$ 145,00	R\$ 165,00	R\$ 310,00	290
MANAUS/SPO	R\$ 155,00	R\$ 175,00	R\$ 330,00	300
MANAUS/BC/TBT	R\$ 165,00	R\$ 220,00	R\$ 385,00	350

freon

OBSERVAÇÕES IMPORTANTES

- * CRIANÇA DE 0 A 2 ANOS = GRATUITO TOTAL
- * CRIANÇA DE 3 A 5 ANOS = PAGA TAXA DE ALIMENTAÇÃO
- * CRIANÇA DE 6 ANOS = PASSAGEM INTEIRA

Foto: Robert David, trabalho de campo, 2018.

Algumas viagens regionais, nas embarcações tradicionais, podem demorar dias. Os passageiros se acomodam em redes de dormir próprias e objetivando maior comodidade também podem levar utensílios, como lençóis, toalhas e travesseiros, o que gera mais bagagem. As viagens também podem ser realizadas nos camarotes, que, geralmente, apresentam beliches como opção para dormir. São poucos os camarotes das embarcações. Além disso, apresentam um valor bem maior que a passagem comum de viagem na rede.

Figura 2 – Embarcação de transporte misto em direção a Tefé-AM



Foto: Robert David, 2015.

O transporte misto ainda se configura de grande importância para a interligação entre diversas cidades, pois além dos passageiros são transportados nestes barcos vários tipos de produtos que abastecem as cidades da região. No entanto, tal prática pode ocasionar paradas demoradas, para carga e descarga de objetos e produtos e também para o desembarque de passageiros, permanecendo numa lógica contrária a agilidade exigida pelo mercado.

Alguns barcos dessa modalidade apresentam precárias condições e outros possuem melhor qualidade, já que obtiveram investimentos mais elevados na motorização e na matéria-prima básica, que pode ser de ferro ou madeira. Essa diferenciação está relacionada à capitalização dos armadores que ocorre de maneira diferenciada, assim, não há padronização na forma e valor investido na construção da embarcação, podendo variar a partir das diferenças internas na rede regional, seja por conta da população que compõe a mesma ou por fatores econômicos que também diferenciam as cidades que compõem as calhas de rio.

Esse segmento ainda é o transporte predominante para passageiros e para abastecimento de insumos para as cidades. A demanda de passageiros não cobre os custos da viagem e a carga se torna fator importante para a complementação das despesas. Excetuando-se o transporte especializado de combustíveis e de produtos para atender as empresas da Zona Franca de Manaus, outros produtos, como alimentos, medicamentos, estivas, motocicletas e até automóveis, são transportados nesses barcos regionais.

Na construção da embarcação mista não há padronização para o tamanho das embarcações. Assim, os barcos apresentam dimensões diversificadas, a partir de quantidade de cargas ou passageiros que serão transportados, por definição do proprietário da embarcação. Também não há definição específica por parte da Capitania dos Portos, ou de qualquer outro órgão, sobre os locais e maneiras de construção das embarcações. Dependendo do porte e do material utilizado, podem ser construídos em estaleiros terceirizados e de propriedade dos donos das embarcações.

A maioria das embarcações que atuam neste segmento possuem dois conveses exclusivos para passageiros, alguns camarotes e o porão da embarcação onde são transportadas as cargas. Entretanto, mesmo afetando as normas de

navegação (NORMAM 02 DPC, 2018), no caso da lotação de cargas no porão desses barcos, parte do primeiro convés é rotineiramente utilizado para o transporte de carga.

Figura 3 – Barco regional de transporte misto, primeiro convés, no Amazonas



Fonte: Robert David, pesquisa de campo 2015.

Apesar da importância para a economia da região, há grande dificuldade para renovação e melhoramentos da frota para boa parte dos armadores, que nem sempre apresentam a rentabilidade necessária na venda passagens e no transporte de carga, pois várias dessas localidades enfrentam graves problemas sociais e de distribuição de renda.

Mesmo diante dessas dificuldades, a partir da década de 1990, intensificou-se o processo de renovação da frota em algumas rotas regionais, no intuito de melhorar a segurança na navegação, através da mudança de barcos de madeira para barcos ferro⁴. Vale ressaltar que as normas de navegação da Marinha que tratam da navegação interior no Amazonas, consideram o transporte de passageiros e de cargas de maneira separada em suas normas. Sendo assim, não há uma regulamentação específica para o transporte misto, nesse caso, a renovação da frota não é obrigatoriedade para as embarcações do estado.

Na prática, a mudança no material básico da construção passou a estabelecer diferenças de segurança e qualidade nas embarcações de transporte misto, e interferiu na demanda de passageiros. Nas rotas mais lucrativas, que apresentam os barcos com maior capacidade de passageiros e cargas, houve gradativa substituição dos barcos de madeira pelos de ferro. Em detrimento das rotas fora do eixo Manaus e cidades do Solimões-Amazonas e Manaus-Porto Velho, são realizadas por embarcações onde ainda há o predomínio de barcos de madeira. Além dessas medidas, podemos destacar a melhoria da estrutura física dos barcos, o aumento dos investimentos em itens de conforto, com a climatização dos barcos.

Dentre as principais mudanças no transporte regional misto há a introdução de barcos modelo ferryboats, no transporte misto e o crescimento dos Expressos, no transporte específico de passageiros. Esses dois novos segmentos têm trazido outra configuração ao transporte regional de cargas e passageiros. No caso do transporte misto, diversos barcos foram produzidos aumentando sua capacidade de cargas, segundo o estudo do SINDARMA (2014) ⁵, para cada nova balsa que surge, são construídos quatro barcos de transporte misto.

⁴ Essa mudança de elemento essencial na construção, não se tornou medida obrigatória, mas passou a interferir na usual, e menos dispendiosa, maneira de manufatura das embarcações, pois a madeira, abundantemente encontrada na região, foi sendo gradativamente substituída pelo ferro e pelo ferro nas rotas de maior movimentação de passageiros e cargas (Manaus-Tabatinga, Manaus-Tefé, Manaus-Parintins).

⁵ No estudo foram catalogadas os dados técnicos de 76 embarcações de transporte misto compreendendo os principais destinos nos rios Amazonas, Solimões, Madeira e afluentes, dentre as cidades podemos destacar:

Figura 4: Barco Regional Misto estilo Ferryboot na Balsa Branca, Manaus Moderna.



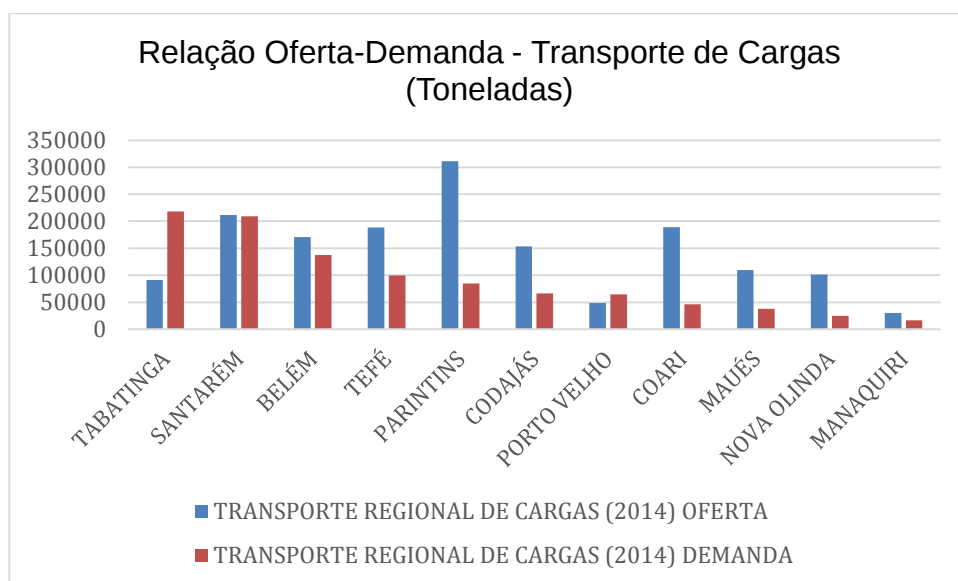
Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

O estudo realizado pelo Sindarma (2014), aponta que no transporte misto a carga é um importante componente na manutenção dos custos da embarcação, é também dela que vem a maior parte da lucratividade adquirida com o transporte fluvial de misto nas rotas pesquisadas. A maioria das rotas tem aumentado sua capacidade de carga nos últimos, através da construção de barcos de ferro de maiores dimensões nas rotas mais movimentadas.

As rotas mais movimentadas que se articulam com Manaus são as que interligam a capital a Coari, Tefé, Tabatinga, Parintins, Porto Velho e Santarém. Essas rotas contêm cidades que possuem grande importância econômica e estratégica na rede fluvial.

Tabatinga, Coari, Tefé, Codajás, Parintins, Maués, Santarém, Belém, Porto Velho e Manaquiri, o estudo foi encomendado pelo Sindarma e foi divulgado em 2014 .

Gráfico 1 – Relação Oferta-Demanda – Transporte de Cargas.



Organização: Robert David
 Fonte: Pesquisa Sindarma, 2014.

A comparação entre oferta e demanda de cargas nas rotas apresentadas demonstra que a calha do Solimões possui desequilíbrio na maioria dos trechos pesquisados, destacando-se o trecho Manaus-Tabatinga onde a demanda é bem maior em relação à oferta. Nos trechos Manaus-Coari e Manaus-Tefé e Manaus-Codajás a oferta de cargas supera a demanda.

Codajás apresenta quantitativo considerável de embarcações que realizam atracação em seu porto, pois recebe embarcações que viajam para Tefé e Coari. Sua função na rede fluvial de transporte está relacionada à sua característica de escala, que possibilita aos passageiros da cidade terem acesso a viagens em embarcações nos barcos que têm como destino Coari, Tefé e nas embarcações que a interligam com a capital, que são de capacidade inferior aos que trafegam em direção a Tefé e Coari. Esses barcos apresentam a madeira como elemento essencial da embarcação e seu principal ponto de atracação é a Balsa Verde, enquanto os que fazem escala na cidade atracam no Porto Organizado de Manaus e ao partirem realizam parada na Balsa Amarela para a entrada de passageiros.

As paradas nas cidades intermediárias são de extrema importância para a manutenção do transporte fluvial misto. Em viagens para Coari e Tefé, por exemplo, é comum as embarcações realizarem escalas nas cidades de Anori e Codajás para

carga de descarga e movimentação de passageiros. Apesar de existirem embarcações que realizam viagens entre Manaus e as cidades intermediárias, nem sempre as embarcações originárias do trecho intermediário conseguem atender às demandas locais de cargas e passageiros. As embarcações de maior porte que interligam Manaus às cidades do Solimões são pertencentes a armadores de Manaus, Coari, Tefé e Tabatinga.

Coari e Tefé possuem embarcações de transporte misto com elevada capacidade de passageiros. Em 2018, Coari recebeu em seu porto 15 embarcações com rotas constantes de transporte misto e Tefé 11, sendo que todas as embarcações que vão para Tefé realizam parada em Coari para a movimentação de passageiros e cargas. A partir de Manaus, as embarcações de Tefé em sua totalidade partem do Porto Organizado, onde o carregamento de cargas ocorre com maior facilidade. Esses barcos possuem grande capacidade para transporte de cargas e passageiros. Há predominância de barcos de ferro com capacidade superior a duzentos passageiros, as idas e vindas de barcos nessa rota é constante, e de grande importância para o abastecimento das cidades do trecho, que têm seus insumos transportados por barcos mistos. Esse fluxo constante de passageiros entre as cidades do médio Solimões ocorre praticamente em todos os segmentos possíveis de transporte fluvial, como barcos de recreio, navios, balsas, Expresso e aviões.

Quadro 1 – Barcos Regionais com destino Coari-Tefé

BARCOS REGIONAIS PARA COARI-TEFÉ		
SAÍDA	NOME DA EMBARCAÇÃO	DIAS DE SAÍDA
PORTO DE MANAUS	Barco: Alnte Nunes II	TERÇA
PORTO DE MANAUS	Barco: Cmte Severino Ferreira	QUINTA
PORTO DE MANAUS	Barco: Elyon Fernandes	QUINTA
PORTO DE MANAUS	Barco: Estrela de Davi	SEXTA
PORTO DE MANAUS	Barco: Fênix	TERÇA
PORTO DE MANAUS	Barco: Irmãos Miranda	SÁBADO
MANAUS MODERNA	Barco: F/B Rainha Esther	QUINTA
MANAUS MODERNA	Barco: Vencedor VIII	QUARTA
PORTO DE MANAUS	Barco: F/B Leão de Judá V	QUARTA
PORTO DE MANAUS	Barco: F/B Letícia Sophia	SÁBADO
PORTO DE MANAUS	Barco: Monte Sinai	QUARTA

PORTO DE MANAUS	Barco: Maresia VII*	SEXTA
MANAUS MODERNA	Barco: Neto Silva *	SÁBADO
PORTO DE MANAUS	Barco: Jesus Me Deu*	QUARTA
PORTO DE MANAUS	Barco: Jesus Te Ama *	SEGUNDA

*Barcos que tem seu ponto final em Coari.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2018.

A rota Manaus – Tabatinga é uma das rotas mais movimentadas do Estado. Apesar de a cidade ficar localizada na tríplice fronteira, no extremo sudoeste, exerce estreita relação comercial com a capital Manaus. Esse trecho apresenta quantitativo considerável de embarcações regionais com capacidade elevada dentro dos padrões regionais para o transporte de cargas e passageiros. São diversos os produtos transportados para Tabatinga nas embarcações mistas, como: Motos, bicicletas, eletrodomésticos, hortaliças, frutas, etc. Nesse trecho, cargas e passageiros apresentam grande dinamismo, sendo vitais para a manutenção dos custos de manutenção das embarcações, que apresenta tempo de duração até o trecho final superior a cinco dias.

Na rota Manaus-Tabatinga, onde a demanda de cargas é maior do que a oferta, as embarcações trabalham sempre no seu limite de peso. Outra prática é transportar carga no primeiro convés que deveria ser ocupado exclusivamente por passageiros. Vale ressaltar que as embarcações mistas que viajam para Tabatinga começam a realizar escala a partir de Fonte Boa, realizando paradas em todas as cidades seguintes, sendo o principal meio de transporte de cargas para região.

Quadro 2 – Barcos Mistos para Tabatinga-AM

BARCOS MISTOS TABATINGA	
2008	2018
Almirante Monteiro	Diamante
Bandeirante III	Esmeralda
Campinho	Fênix II
Cassiquiari	G M Oliveira
Dom Manoel	Itaberaba I
Eclipse II	Itapuranga III
Fênix I	M Fernandes
Itapuranga III	M. Monteiro
M. Monteiro	M. Monteiro II
Manoel Monteiro	Manoel Monteiro II

Manoel Monteiro II	Rei Davi
Oliveira V	Sagrado Coração de Jesus
Pietro Paolo	Voyagers III, IV e V
Sagrado Coração de Jesus	
São Francisco IV	
Voyager III	
Voyager IV	
Ypacaraí	

Fonte: SNPH (2010), Trabalho de campo, 2018.

Nos últimos dez anos (2008-2018), os barcos de transporte misto de Tabatinga tiveram redução do seu quantitativo de embarcações. No entanto, apesar da redução no quantitativo, as novas embarcações apresentam motores mais potentes e também maiores capacidades de passageiros. Cabe destacar que as antigas embarcações que saíram do trecho não deixam de navegar, migram para outras rotas mais convenientes com sua capacidade de transporte. À guisa de exemplo, podemos citar o Barco Manuel Monteiro I que migrou para rota Manaus-Japurá.

Nas viagens entre Manaus-Tabatinga, por transporte misto, as embarcações têm aumentado a capacidade de transporte de passageiros e carga. Seus pontos de parada se restringem às cidades da calha a partir de Fonte Boa, diferentemente de diversas outras embarcações que param em comunidades. No entanto, essa restrição de paradas nem sempre se configura como notória redução no tempo da viagem, pois a quantidade de cargas transportada pela embarcação pode levar horas para ser descarregada.

Na calha do Amazonas, a demanda de cargas é menor do que a oferta, com destaque para a cidade de Parintins que possui elevado desequilíbrio. Vale ressaltar que Parintins possui uma das maiores movimentações de passageiros no transporte misto. Nesse sentido, apesar de haver sobra na oferta de carga, a lucratividade é compensada no transporte de passageiros, já que a mesma embarcação atende às duas finalidades, e está última tem considerável procura.⁶

⁶ A pesquisa Sindarma (2014) considerou as embarcações que têm como destino final Santarém na contabilização da oferta de cargas Parintins, já que todas as embarcações que realizam viagem para Santarém realizam parada em Parintins. Além delas há embarcações que realizam viagem especificamente para Parintins.

Quadro 3 – Barcos regionais para Parintins-Santarém (10/18)

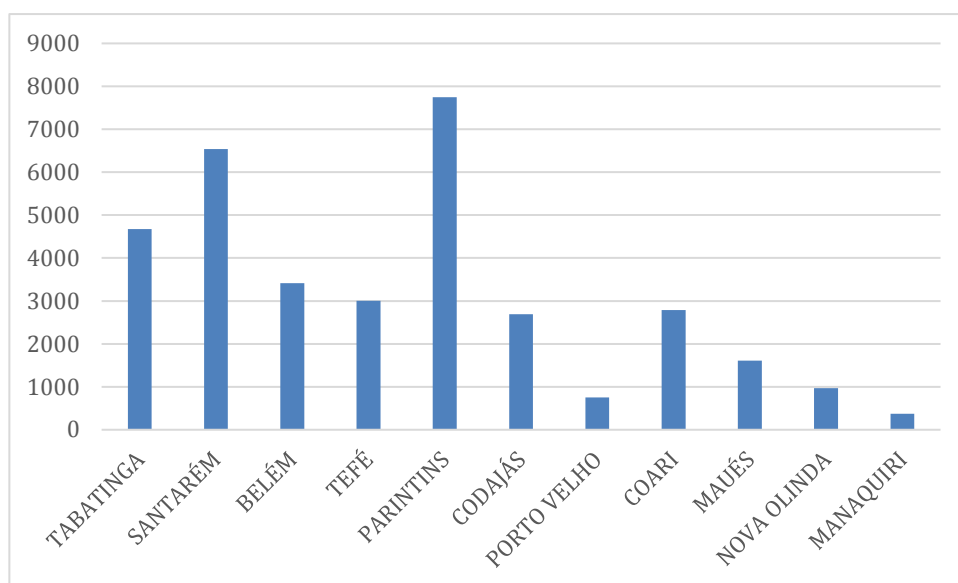
BARCOS REGIONAIS PARA PARINTINS-SANTARÉM (10/18)			
SAÍDA	NOME DA EMBARCAÇÃO	DIAS DE SAÍDA	HORARIO
PORTO DE MANAUS	BARCO: 14 DE OUTUBRO	SÁBADO	11
PORTO DE MANAUS	BARCO: AMANDA LETÍCIA II	SEXTA	11
PORTO DE MANAUS	BARCO: ANA BEATRIZ VI	QUINTA	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: ANNA KAROLINE II	SEGUNDA	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: ANNA KAROLINE VII	SÁBADO	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: CORONEL TAVARES	TERÇA E SÁBADOS	10
ESCADARIA DOS REMÉDIOS	BARCO: CIDADE DE BARREIRINHA	SEXTA	11
ESCADARIA DOS REMÉDIOS	BARCO: CIDADE DE ORIXIMINÁ II E III	QUINTA	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: CLÍVIA	SEXTA (1SIM/1NÃO)	12
PORTO DE MANAUS	BARCO: F/B FRED WILLIAN	TERÇA	11
PORTO DE MANAUS	BARCO: GOLFINHO DO MAR II	SEXTA	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: NAVIO LEÃO DE JUDÁ	SEXTA	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: LUIZ AFONSO	TERÇA	12
ESCADARIA DOS REMÉDIOS	BARCO: M S VITÓRIA	TERÇA	15
PORTO DE MANAUS	BARCO: NAVIO PARINTINS	QUINTA	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: NOVO ALIANÇA	QUARTA	10
ESCADARIA DOS REMÉDIOS	BARCO: OBIDENSE	TERÇA	11
PORTO DE MANAUS	BARCO: OLIVEIRA V	SÁBADO	
PORTO DE MANAUS	BARCO: PRÍNCIPE DO AMAZONAS	SEXTA	10
PORTO DE MANAUS	BARCO: RONDÔNIA	QUARTA (1SIM/1NÃO)	12
PORTO DE MANAUS	BARCO: SÃO BARTOLOMEU III E IV	TERÇA	12
PORTO DE MANAUS	BARCO: F/B SÃO BARTOLOMEU V	TERÇA	11

Fonte: Pesquisa de Campo, 2017-2018

Organizador: Robert David, 2018

Quanto a capacidade de passageiros nas embarcações regionais, dentre as cidades onde mais se destacam as ofertas para o transporte de passageiros nas viagens no transporte misto a partir de Manaus, destacam-se: Santarém, Parintins, Tabatinga, Tefé, Coari, Codajás e Belém. Fora Solimões-Amazonas, a procura é mais intensa para as cidades de Manaquiri, Maués e Nova Olinda do Norte no Madeira (SINDARMA, 2014).

Gráfico 2 – Capacidade de transporte regional misto de passageiros.



Organização: Robert David
 Fonte: Pesquisa Sindarma, 2014.

Além das diferenças entre calhas e cidades, os armadores que trabalham no transporte fluvial regional possuem diferentes características. Sendo assim, os menos capitalizados, possuem embarcações de pequeno porte, em condições mais precárias. Seus barcos são de madeira, usando motores com mais de dez anos de utilização e alguns transportam passageiros e cargas no entorno da capital ⁷, outros transportam cargas entre a capital e as calhas dos rios Purus e Juruá. Esses armadores transportam inferior quantidade de cargas e passageiros em relação aos que atuam nas rotas de maior movimentação como Solimões, Amazonas e Madeira.

Há também aqueles que possuem barcos de maior capacidade de passageiros e dimensão. Suas embarcações são de ferro e atuam nas calhas mais dinâmicas. Esses armadores têm grande importância no abastecimento das cidades em que atuam. Em alguns casos, possuem outro ramo de atividade, como comércios e lojas nas cidades de origem, utilizam parte do capital dessas outras atividades para investir nas embarcações de transporte misto, já que há dificuldade de financiamento para a construção das mesmas.

Além dos armadores que atuam no segmento misto, há também aqueles que atuam no transporte específico de cargas. Bem mais capitalizados que os anteriores,

⁷ O transporte cargas e passageiros a partir de Manaus para cidades mais próximas a capital geralmente com embarcações de madeiras são denominados de microrregional (NOGUEIRA, 1999).

atuam no transporte de diversas cargas, como grãos, derivados de petróleo, insumos para as indústrias locais e distribuição dos produtos da ZFM para o restante do Brasil.

O transporte de cargas pesadas apresenta-se bem mais capitalizado na região do que o transporte regional de cargas e passageiros, principalmente por conta das empresas que possuem grande movimentação de capital, passando a atuar no Amazonas a partir da década de 60, com incentivos relacionados à Zona Franca de Manaus⁸.

O escoamento e distribuição da produção industrial de Manaus é realizado inicialmente pela via fluvial. Assim, devido à dificuldade de interligação com o restante do país por estradas, a movimentação é intensa nos rios da Amazônia para transportar produtos e insumos que abastecem a Zona Franca. De acordo com o levantamento da ANTAQ (2017), no ano de 2016, pelos rios da Região Norte, 9,7 milhões de passageiros e cerca de 3,4 milhões de toneladas de cargas. A região amazônica apresenta enorme disponibilidade hídrica, os rios cobrem praticamente todos os estados da região, extrapolando os limites da Região Norte que abrange. A contribuição média, em território nacional, é da ordem de 132.145 m³/s, isto representa 73,6% do total do território Brasileiro (ANA, 2006).

Esses armadores têm a carga como de suma importância para a manutenção dos custos das embarcações. Esse fato interfere de maneira considerável no tempo das viagens, dentre aqueles que transportam também passageiros. O transporte de cargas na mesma embarcação pode ocasionar a espera de horas para iniciar a viagem com a descarga de diversos produtos levados nas embarcações durante as escalas realizadas nas cidades.

Além desses, há o armador que atua especificamente no transporte de passageiros, no segmento Expresso. Seu principal ponto de diferenciação dos demais está no fato de transportar passageiros de maneira específica, nesse sentido, a construção da embarcação é realizada objetivando transportar com maior velocidade e maior conforto possível, limitando, inclusive, o transporte de carga por passageiro. Para que isso ocorra, essas embarcações são dotadas de motores potentes e

⁸ Segundo entrevistas realizadas na ANTAQ, o principal foco das fiscalizações da agência na Amazônia é o transporte de cargas, devido principalmente à baixa quantidade de funcionários e menor movimentação financeira no transporte de passageiros. Para a ANTAQ o transporte regional de passageiros tem grande importância para a movimentação de pessoas e cargas regionais, no entanto, sua rentabilidade para o Estado é bem inferior que outros segmentos.

materiais de construção mais leves, sua dimensão e design são pensados objetivando o maior desempenho na navegação regional; a rede de dormir que é uma peculiaridade regional dá vez a poltronas. Essas lanchas são dotadas de equipamentos eletrônicos como: televisores, dvd's, condicionadores de ar e eletrônicos que buscam levar entretenimento aos que viajam.

2.3 - O Expresso e a nova dinâmica fluvial na Amazônia: encurtando tempos e distâncias.

A navegação fluvial foi e continua sendo o principal modo para realização de viagens e acesso à Amazônia, pois por meio da utilização dos rios ocorreram diversas transformações no espaço regional. As viagens poderiam demorar dias para serem concluídas, dadas às dificuldades naturais. Vencer o rio, eis o grande desafio para interligação de diversos pontos. No entanto, esse mesmo rio favoreceu o conhecimento da região e a interligação entre diversos pontos. “Mas o rio, dominador e dogmático alterava planos e agendas [...] A primeira lição que o rio me ensinou: O sentido do tempo” (TOCANTINS 1984, p.28).

A necessidade de interligar mais rapidamente a região motivou ações para vencer os desafios impostos pela natureza, objetivando reduzir o tempo de interligação entre pontos no espaço regional. Concordamos com Moreira (1960), quando o mesmo aponta que a Amazônia não é uma individualidade fisiográfica. Para o autor, o “O homem não é um elemento acrescido à paisagem, uma sorte de acessório destinada a orná-la e completá-la [...] Na verdade é um fator geográfico por excelência” (MOREIRA, 1960, p.10).

Após séculos de interações nacionais e internacionais, a Amazônia passou por diversas modificações, tanto no âmbito econômico com também social. Tais transformações impactaram gradativamente o transporte regional. No entanto, boa parte da população regional não se enquadrava às mudanças, vivenciando ainda maneiras tradicionais de transporte.

A partir da década de 1960, houve diversas intervenções estatais no âmbito do transporte, que priorizaram o modal rodoviário, procurando adequar à região as necessidades do mercado nacional e internacional. Dessa forma, movimentar-se mais

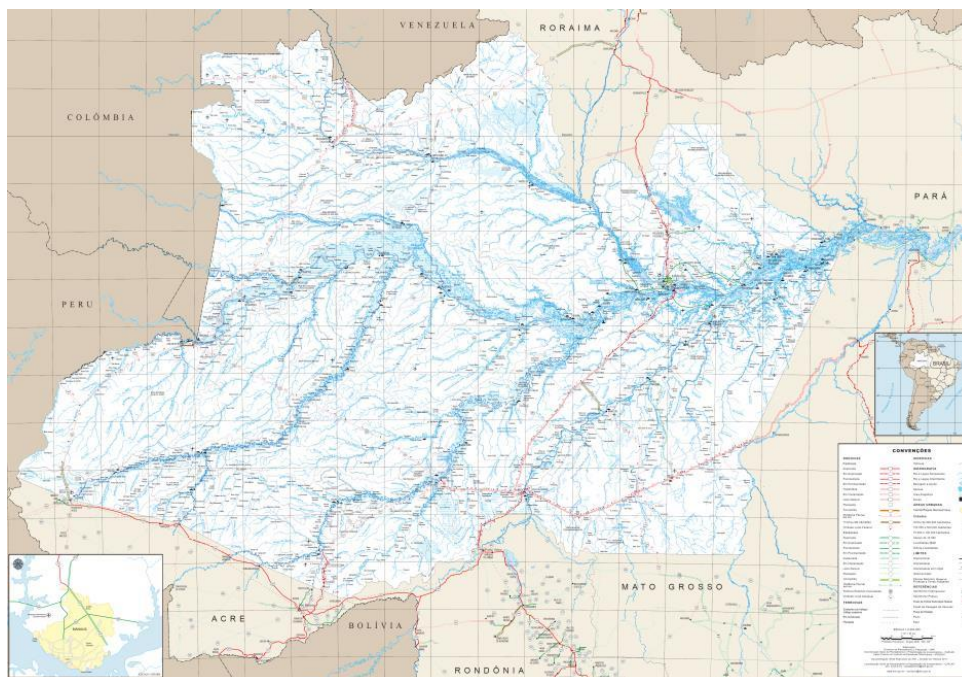
rapidamente passou a fazer parte da visão que permeava a produção do espaço na Amazônia.

Nesse período, a Amazônia passa novamente a ser objeto de discussão por conta do seu papel geopolítico e de seu potencial natural que poderia ser mais utilizado a fim de gerar riqueza para o Estado brasileiro. Dessa forma, a interligação entre diversos pontos da região continuava a ser o desafio que buscavam para intensificar o processo de ocupação e circulação de pessoas e especialmente de produtos, seja para o abastecimento do mercado interno ou para o atendimento das demandas do mercado externo. Minérios, madeira, extrativismo vegetal, implantação de indústrias, construção de hidrelétricas, eram projetos e também para potencializar a econômica da região. No entanto, existia uma dificuldade comum para a efetivação de todas elas: O transporte regional de cargas e passageiros que se configurava como lento para atender os padrões no qual o Brasil se insere a partir da segunda metade do século XX.

No Amazonas, essas transformações ocorreram principalmente a partir da criação da Zona Franca de Manaus em 1967. Com a Zona Franca e a institucionalização da SUFRAMA, houve reaquecimento da economia local e maior movimentação de pessoas e mercadorias na região, que necessitava de mão de obra para abastecer as recém-criadas indústrias em Manaus. Como grande parte dessas pessoas vinha do interior do Amazonas e do Pará, o transporte fluvial entre a capital e cidades intermediárias volta a ter demanda importante de passageiros, tantos nos navios da ENASA, como também nos barcos regionais de transporte misto que cobriam os trechos entre as cidades não realizadas pela empresa estatal.

Visando a atender o escoamento da produção e a movimentação da população, estradas também foram construídas para que a interligação entre os pólos de crescimento e o mercado consumidor ou o ponto de exportação se tornasse mais rápido. No entanto, por motivos diversos, várias estradas não foram concluídas, divergindo do projeto original. Tal situação contribuiu para que o transporte fluvial se mantivesse como o grande responsável pela circulação de cargas e passageiros na região, principalmente na Amazônia ocidental.

Mapa 1 – Mapa de transporte Multimodal do Amazonas, 2018.



Fonte: Dnit, 2018.

Diferentemente do rodoviário, que teve vultosos investimentos, o transporte regional fluvial ficou principalmente à mercê dos investimentos locais, o que gerou grande dificuldade para modernização da frota, exigindo do armador diversos esforços para que houvesse melhorias físicas nas embarcações, melhoramento que ficou quase que exclusivamente sob a responsabilidade do capital privado.

Assim, as novas exigências de velocidade e de demanda impulsionaram transformações, estabelecendo novos padrões que se inserissem no meio técnico-científico-informacional, dentre essas ações podemos citar a implementação dos barcos Expressos, que destoam da tradicional maneira de transportar na região. Para tornar isso viável, foram realizadas mudanças internas buscando ampliar a velocidade do transporte regional. Essas transformações não abarcaram todos os segmentos sociais da região, no entanto, gradativamente moldariam as tradicionais maneiras de transportar, permeando nos moradores da região um pensamento ligado a ideia da velocidade e da constante busca por melhorias técnicas.

Dentre os diversos elementos que geram dificuldades para a maior mobilidade na rede fluvial amazônica, podemos apontar o acesso entre as cidades que estão a consideráveis distâncias geográficas umas das outras. Apesar de construção de estradas na região, a porção ocidental da Amazônia, onde se localiza o estado do

Amazonas ficou alijada do processo, com investimentos menores em comparação à porção oriental. Em decorrência, a ligação entre a maioria das cidades ainda é pelo transporte fluvial.

Na busca de amenizar essa dificuldade e intensificar aumento da velocidade dos fluxos regionais, foram realizados investimentos no transporte fluvial, mas que se ateve principalmente ao transporte de combustíveis e de cargas das empresas situadas na Zona Franca. O transporte de passageiros também obteve maiores investimentos a partir da atuação do Estado na interligação das principais capitais regionais, como Manaus e Belém. Fora desse eixo, o transporte fluvial se desenvolvia a partir da iniciativa regional com baixa capitalização por parte dos armadores locais.

A velocidade e a fluidez passam a ser condição para melhor interligação entre diversos pontos do espaço, isso acarreta em diversas medidas o favorecimento das transformações do espaço a fim de prepará-lo para receber equipamentos urbanos que por sua vez modificam a forma das cidades.

O espaço passa a ser amplamente transformado por agentes estatais e privados que fazem diversas articulações políticas, buscando a permanência de seus ganhos. Para que isso ocorra diversos elementos precisam estar um contínuo fluxo no espaço, para que assim a engrenagem do processo que é o consumo possa continuar a acontecer.

Devido às transformações no espaço geográfico mundial, a velocidade no transporte intensifica seu protagonismo no mundo globalizado, já que a mobilidade de pessoas se tornou mais frequente entre os países. Para Harvey (1992) “O capitalismo é, por necessidade, tecnológica e organizacionalmente dinâmico. Isso decorre em parte das leis coercitivas, que impelem os capitalistas individuais a inovação e sua busca pelo lucro”. (HARVEY, 1992, P. 169). Assim, a necessidade de maior lucratividade em diversos segmentos exige maiores investimentos em velocidade no âmbito dos transportes para que se tenha maior fluidez de pessoas mercadorias e informações.

No Amazonas, a estrutura móvel sofreu processo de modernização mais eficiente que a estrutura fixa, materializando-as através dos Expressos, que possibilitaram o fluxo mais intenso de passageiros entre cidades na região. Os armadores que atuam no segmento estão em constante contato com os passageiros, procurando se adequar às melhorias a partir da sua percepção cotidiana das

necessidades daqueles que a utilizam. Sendo assim, há um “controle de qualidade” constante nessa interação entre passageiros e responsáveis por embarcações.

Tal transformação na organização do transporte fluvial com o segmento Expresso altera a relação espaço-tempo no transporte regional, já que se modificam tradicionais processos cotidianos, criando novas necessidades materiais e imateriais contextualizadas com transformações globais. Pois, mesmo sem perceber diretamente, os moradores da região se adequam às transformações sociais, já que “O espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana. E, no entanto, raramente discutimos o seu sentido; tendemos a tê-los por certos e lhes damos atribuição do senso comum ou autoevidentes” (HARVEY, 1992, 188).

Durante o século XX, houve profunda reestruturação econômica e social ligada ao processo de globalização, que intensificou as relações comerciais entre diversos países e também as relações culturais, formando uma cosmovisão atrelada aos princípios do mercado global. Tanto nos meios de comunicações com também nos transportes, diversas tecnologias passaram a fazer parte da vida das pessoas, interferindo em suas relações sociais.

Amplia-se a necessidade de circulação no espaço e também se passam a adotar medidas econômicas e políticas para que tal processo ocorra. Dentre elas, podemos destacar a internacionalização da economia pautada no princípio neoliberal e os investimentos em comunicação e propaganda de massa que criaram novas necessidades de consumo.

No contexto econômico atual, a velocidade ganha primazia, tendo o transporte que se adaptar a ela, ocasionando intensa busca por melhoria técnica em diversas escalas. Já que o espaço passa a ser *lócus* da reprodução do capital, circular no espaço permite maior fluidez de pessoas e mercadorias. Pequenas comunidades e grandes cidades estão constantemente se relacionando com o mercado global, mesmo que de maneira diferenciada.

Esse vínculo entre as cidades da Amazônia, alimentado pelo transporte fluvial vem apresentando transformações em seu dinamismo, a partir da utilização de tecnologias nas embarcações que realizam o transporte entre as capitais regionais e cidades do interior. Na porção ocidental da Amazônia, que possui densa rede hidrográfica em detrimento da quantidade de estradas trafegáveis, o transporte fluvial

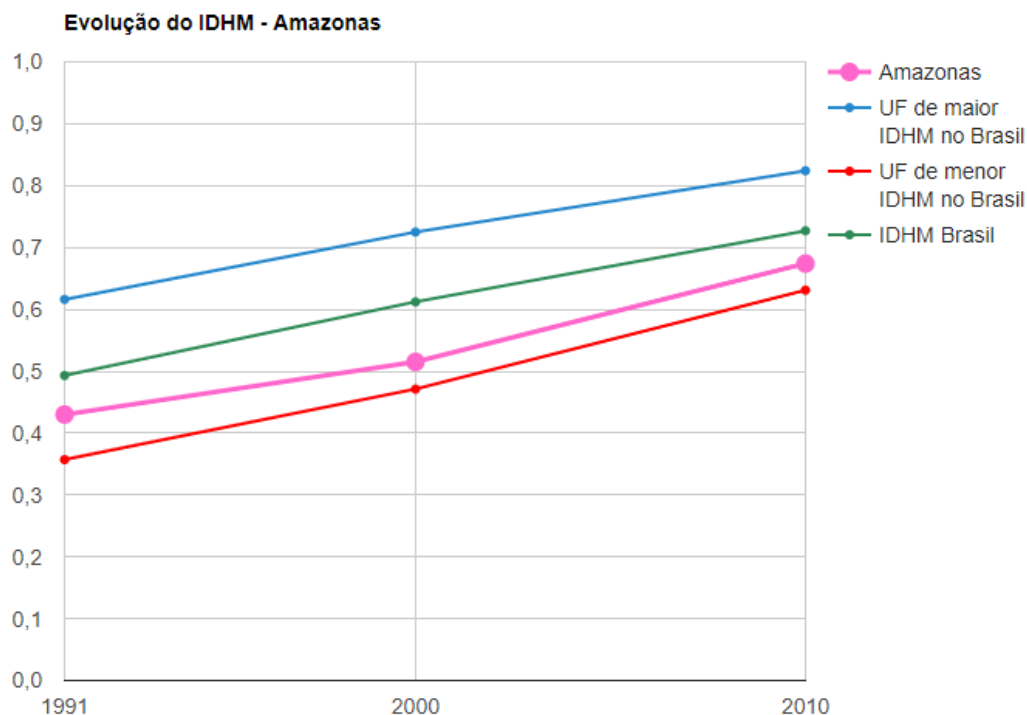
amplia seu protagonismo, intensificando a movimentação de embarcações que levam e trazem passageiros e cargas entre diversos pontos da Amazônia.

Essa movimentação está diretamente relacionada com a mobilidade de pessoas na região, relacionadas às interferências de projetos governamentais pós década de 1960 (ARAGON, 2002), que fomentaram as migrações regionais, aumentando a necessidade de interligação entre cidades. Vários desses migrantes deixavam parte de seus familiares no local de origem e se concentravam nas capitais e outras cidades em busca de melhores condições de vida. Para atender essa mobilidade intrarregional, ligada a produção do espaço na Amazônia, diversas rotas de transporte fluvial foram se adequando as demandas de passageiros entre as cidades da região que estão em constante transformação.

O crescimento dos Expressos não ocorreu de maneira isolada. Sua funcionalidade está relacionada à oferta de serviços públicos e privados nas cidades que compõem as calhas, visto que aquelas que possuem maior movimentação econômica concentram mais embarcações. Dessa forma, também podemos entender a organização e a distribuição da rede de transporte fluvial por fatores relacionados a influência das cidades que por sua vez interferem na distribuição de embarcações na rede fluvial. Cidades mais dinâmicas têm maior frequência de viagens, com dias previamente estabelecidos, em embarcações cada vez mais velozes.

Algumas cidades do interior do Amazonas tiveram crescimento populacional e da oferta de diversos serviços, ampliando necessidades do atendimento da mobilidade entre capital e o interior do estado, tanto dos oriundos das cidades como também daqueles que saem do seu local de origem para prestar serviço nessas cidades. Segundo o IBGE (2000), até a década de 1990, a taxa de urbanização era bem menor que a atual e as atividades de trabalho mais concentradas no primário. No Censo de 1990 a população urbana do Amazonas era de 1.502.754, o que corresponde a uma taxa de urbanização de 71,45%, em 2000 aumentou para 2.107.222, correspondente a 74,92%, em 2010 progrediu para 2.755.490, correspondendo a 79,09% de sua população (IBGE, 2018). A relação entre a capital e o interior do estado ocorria em grande parte para o abastecimento mútuo com produtos agrícolas e industrializados, respectivamente, realizada por embarcações regionais de cargas e passageiros. A partir da década de 1990 houve considerável crescimento urbano na Amazônia remodelando cotidiano de vários lugares (BECKER, 2002).

GRAFICO 3 – Evolução IDHM - Amazonas



Fonte: PNUD, IPEA, 2010.

Esse crescimento na Amazônia acarretou diversas mudanças no tradicional padrão de vida regional, fazendo com que houvesse um remodelamento do panorama da distribuição população e mudanças em práticas cotidianas, onde novas práticas passaram a ser adotadas. Nesse sentido, houve crescimento na formalização de atividades relacionadas a vida urbana que cresceu na região e a articulação entre as cidades.

As transformações do transporte fluvial estão cada vez mais pautadas na ideia de velocidade. Tais medidas ocorreram principalmente no contexto da globalização, que tem como um de seus pilares a maior velocidade no transporte de cargas e passageiros. Esse processo incentivou a especialização do transporte de passageiros e a busca de constantes melhorias técnicas, objetivando dar maior velocidade à interligação entre as cidades da região, favorecendo a proliferação dos barcos Expressos em diversas rotas regionais que antes tinham o transporte misto como única opção.

Mais do que transportar, esses barcos representam as transformações ocorridas no espaço geográfico mundial e sua relação com a Amazônia, rivalizando-se com a tradicional maneira de transportar que tinha a velocidade como fator secundário e qualidade como um aperitivo oferecido a poucos. O segmento Expresso tem se expandido para diversas outras, servindo de alternativa ao transporte de passageiros que têm no transporte fluvial a principal maneira de se movimentar entre diversos pontos da gigante Amazônia.

Tal crescimento demonstra a transformação não apenas do transporte local, mas também de diversas relações sociais envolvidas no ato de transportar. Os Expressos passaram a ser importante alternativa de interligação mais veloz entre cidades. Esse crescimento está atrelado aos nichos deixados pelo outros modais⁹ que não atendem à demanda da movimentação de passageiros de forma eficiente.

Nesse contexto, surgem os barcos Expressos, apostando na ideia da velocidade, do chegar mais rapidamente, procurando assim interligar de maneira mais veloz aqueles que viajam entre as cidades da Amazônia. Essas embarcações estão articuladas à movimentação das cidades da região e da distribuição dos serviços que precisam da rápida movimentação de pessoas, as quais são médicos, advogados, empresários, professores, comerciantes, funcionários públicos e também usuários diversos que não utilizam os Expressos com tanta frequência como os prestadores de serviços, mas os têm como opção quando necessitam chegar mais rapidamente.

Esses Barcos possuem rotas diárias e constantes que ocorrem majoritariamente de segunda a sábado, possibilitando a interligação entre Manaus e os moradores da região, fazendo parte do processo de mobilidade diária, daqueles que vêm à capital ou viajam entre cidades da Amazônia através desses barcos. São professores, vendedores, comerciantes e moradores da região metropolitana e de cidades mais distantes que necessitam se movimentar na região mais velozmente.

A velocidade e a mobilidade tornam-se essenciais ao processo, já que possibilitam o fluxo contínuo de pessoas, mercadorias e informações, que por sua vez mantêm as estruturas físicas das cidades em pleno funcionamento. Cada lugar adota

⁹ No caso do aéreo, pela falta de cobertura em diversas cidades, preço de passagens e ausência de estrutura aeroportuária; no rodoviário, devido à ausência ou precariedade de rodovias; no que tange o transporte fluvial misto regional de cargas e passageiros, por conta da dimensão e peso da embarcação as viagens se tornam mais demoradas já que a velocidade é mais lenta em comparação aos Expressos.

as mudanças de maneira diferenciada. De forma geral, essas ideias foram propagadas com mais intensidade a partir da década de 1980, no bojo de várias transformações políticas, sociais e econômicas que ocorreram no período, culminando no que Santos (1999), denomina de globalização.

Nesse sentido, mesmo à margem dos planejamentos estatais surgem os barcos Expressos que vêm dando um novo dinamismo a navegação regional, possibilitando que espaços distantes se interliguem mais rapidamente. Essa maneira de transportar também exerce influência na maneira com que as pessoas interagem no espaço, sendo resultantes do contexto social maior.

O nome Expresso ou A jato apareceu devido à ideia de velocidade, visando a demonstrar que o novo segmento teria como prioridade a rapidez e a velocidade. O primeiro a utilizar essa nomenclatura foi o Sr. Aguiar, que, no final da década de 90, passou a realizar rotas frequentes com os Barcos A jatos 2000 e 2001, a partir daí o que era o nome fantasia de uma empresa passou a ser a denominação de um segmento de embarcações rápidas na região.

Os proprietários dos Expressos iniciaram suas atividades no transporte fluvial regional com barcos de recreio e procuraram diversificar sua atuação no mercado regional, a partir da inserção de barcos no segmento com aumento da frota e ampliação da capacidade e velocidade da embarcação houve melhoria de gerenciamento e organização da distribuição das atividades das embarcações entre os membros da família.

Para Castells (1999), as empresas de diversos lugares tiveram seu surgimento a partir do contexto familiar, atrelado às relações sociais existentes em cada lugar, já que as “Formas de organização econômica não se desenvolvem em um vácuo social: estão enraizadas em culturas e instituições. Cada sociedade tende a gerar os próprios sistemas organizacionais” (CASTELLS, 1999, p. 233). Assim, “Equivale dizer que a “lógica de mercado” é mediada pelas organizações, cultura e instituições de maneira tão profunda que, se os agentes econômicos ousassem seguir uma lógica de mercado abstrata, ditadas pela ortodoxia da economia clássica, estariam perdidos” (Idem) já que “se adaptam socialmente aos mercados em que operam (Ibidem)”. Assim, não é incomum no capitalismo moderno o crescimento de determinados segmentos a partir da organização familiar. Com a prosperidade do empreendimento, geralmente iniciado por um dos membros da família, os filhos e

outros parentes vão se agregando ao projeto. Assim, mesmo com a expansão e o aumento da organicidade empresarial entre os proprietários do segmento Expresso, a raiz do empreendimento é familiar, fazendo parte da administração e da atuação diária membros da família do armador.

As inovações no transporte fluvial amazônico, buscando maior velocidade, intensificaram-se a partir da década de 1990. Buscando adequar-se às mudanças econômicas e sociais que o Brasil vivenciava no período, ecoaram em diversas partes do território aliadas à ampliação dos meios de comunicações. Dessa forma, a Amazônia não se transforma de forma isolada, mas sob a égide das mudanças sociais que ocorreram durante o final do século XX e continuam a influenciar as relações na região.

No intuito de transportar de maneira mais veloz, o transporte regional transforma-se para dar viabilidade à fluidez de pessoas e mercadorias. Apesar das ações estatais poderem contribuir para fomentar o investimento em mobilidade, possibilitando melhorias e investimento em infraestrutura de transporte, no Amazonas, elas se deram modestamente. Majoritariamente, as ações de melhorias nas embarcações foram implementadas pela iniciativa dos armadores da região.

No Amazonas, as inovações no transporte fluvial, relacionadas à velocidade das viagens a partir da utilização dos Expressos, ocorreram praticamente sem fomentos governamentais. As interferências no transporte local e as melhorias nas embarcações tiveram o protagonismo dos entes regionais, gerando modernização e a busca por aprimoramentos técnicos, procurando atender às demandas de mercado na escala regional. Visando a atender essa demanda e interligar de maneira mais eficaz as cidades, cresceu o investimento em transporte fluvial na região. Mesmo alijado de investimentos estatais em diversas rotas, há investimento entre os armadores da região para que o mesmo esteja enquadrado ao processo dinâmico regional-global, visto que as relações sociais não ocorrem de forma isolada no espaço amazônico, e o transporte torna-se importante vetor desse processo.

A mobilidade na Amazônia foi diretamente afetada pela dinâmica capitalista mundial, gerando maior busca pela velocidade entre os armadores regionais através das embarcações do tipo A jato, tornando a interligação mais rápida entre áreas da Amazônia, e para que isso fosse alcançado à navegação regional fluvial passou por

profundas adequações, pois o transporte misto de cargas e passageiros possui limitações relacionadas a esse contexto.

Visando a tornar as embarcações mais velozes, os armadores passaram a investir na motorização da embarcação. No caso dos Expressos, os motores variam entre 350 e 600 HP. Esses motores têm alto valor de mercado e exigem altos investimentos para os armadores locais. Dentre os motores mais utilizados pelos armadores regionais, podemos destacar as marcas Scania e Volvo de origem Sueca e Yamaha de origem japonesa. Esses motores chegam à região através de importadores locais. Sua compra é realizada pelos armadores, já que não há linha de crédito específica para a compra desse tipo de equipamento.

Tal transformação no transporte fluvial regional não pode ser desvinculada das mudanças sociais que ocorriam na Amazônia e no Brasil, alicerçadas no processo de abertura econômica e transformações políticas que a América Latina se inseria a partir da década de 1990, onde diversos lugares se inseririam de maneira mais efetiva no que Santos (1999) denomina de meio técnico-científico-informacional.

Para viabilizar e difundir o processo houve à propagação de ideias que se confrontavam com as tradicionais maneiras de pensar em diversos lugares, sendo viabilizado por meio de meios de comunicação de massa e pelo crescimento da internet que favoreceu a interação cultural entre países. Na Amazônia, essa visão passa a fazer parte do cenário regional de forma mais efetiva a partir da década de 1990, afetando as práticas do transporte fluvial, que se torna meio da propagação da velocidade nas relações comerciais e no fluxo entre pessoas na região a partir dos barcos Expressos.

As transformações no transporte regional, até a década de 1990, estavam relacionadas principalmente ao transporte de cargas dos produtos que serviriam à Zona Franca abastecendo as indústrias e com forte participação do Estado através de incentivos fiscais e atuação de empresas privadas. Já o transporte regional misto de cargas e passageiros, adequava-se às leis do mercado através da demanda regional, pujante em algumas calhas e de fraca movimentação em outras. Essa diferenciação contribui diretamente na qualidade do serviço ofertado e na quantidade de embarcações que navegam nas diferentes calhas.

Em algumas rotas, ampliou-se a velocidade das articulações a partir do transporte específico de passageiros através dos Barcos Expressos. Esses barcos

fazem parte de transformações que vão além do transporte, e acabam impactando o cotidiano das populações das cidades da região. No Amazonas, esse processo inicia-se favorecendo a interligação da capital Manaus em direção a diversos municípios do estado e posteriormente expande-se para a interligação entre cidades de diversas partes da região.

Desde a inutilização dos barcos da Enasa, o transporte de passageiros na Amazônia é realizado principalmente por armadores regionais, praticamente sem atuação nenhuma e incentivos do estado, geralmente responsáveis pela construção dos seus barcos, arcando com os custos da construção de suas embarcações em estaleiros regionais, terceirizados ou de sua propriedade.

Essas embarcações que iniciaram suas atividades interligando a capital ao Município de Iranduba, no sistema de travessia a partir do Porto do São Raimundo, expandiram-se e intensificaram suas atividades entre diversos municípios do Amazonas, transportando de maneira mais veloz passageiros ao seu destino final.

Seu funcionamento ocorre no contexto do “livre mercado regional” através da proliferação em diversas cidades. Não há nenhum fator que impossibilite a inserção de embarcação nas rotas regionais, desde que a mesma esteja cadastrada e licenciada na Capitania dos Portos. Assim, a acomodação no mercado é realizada principalmente a partir da demanda. Caso não haja sucesso no trecho, o armador pode migrar para outra rota.

A demanda de passageiros modifica-se a partir da rota e cabe ao proprietário interferir em decisões de cunho técnico, referentes ao dimensionamento da embarcação e que motor será utilizado, arqueamento, capacidade de passageiros, tipos de poltronas e itens eletrônicos. Não existe nenhuma padronização específica para a construção de Expressos. Dependendo da capacidade financeira do armador a embarcação pode ter um porte maior ou menor, não há regulação alguma referente à capacidade, rotas, frequência. A normatização da Marinha do Brasil verifica critério apenas quanto às questões de segurança e lotação.

No início da implementação dos barcos Expressos apenas os armadores idealizadores detinham o conhecimento da construção dos mesmos, que foram adquirindo a partir de um saber experimental, aliando seus conhecimentos sobre construção de embarcações tradicionais à utilização de outras tecnologias e materiais, buscando com resultado uma embarcação mais leve, voltada ao transporte de

passageiros. Com o passar dos anos, no entanto, a construção das embarcações deixou de ser exclusividade dos pioneiros, sendo fabricada por pequenos e grandes estaleiros regionais, já que diversas pessoas atuam no ramo da construção fluvial do segmento, favorecendo a sua utilização em outras partes da Amazônia.

Compreender a distribuição dessas embarcações também nos remete à organização da rede fluvial na Amazônia que teve transformações na velocidade de transporte e na interligação entre as cidades, que sofreram adequações infraestruturais em diferentes aspectos, agindo dialeticamente com as transformações sociais e a dinâmica econômica da região.

Podemos definir como embarcações do tipo Expresso, as que possuem como objetivo principal o transporte de passageiros, geralmente com capacidade de transporte acima de vinte pessoas, as bagagens levadas por eles são principalmente de cunho pessoal, a acomodação é feita em poltronas e sua matéria-prima básica de construção é o alumínio. Os Expressos são utilizados para distintas finalidades. Dentre elas podemos destacar:

- a) Os que realizam o transporte de travessia, a exemplo do que ocorre no Porto da Ceasa, interligando a cidade de Manaus ao município do Careiro da Várzea, geralmente têm capacidade média de 20 a 40 passageiros, seus armadores possuem capacidade e investimentos menores do que aqueles que interligam Manaus a outras cidades do Amazonas.
- b) Embarcações que interligam cidades no transporte interestadual e intermunicipal: São os que possuem maior capacidade de passageiros e têm elevado custo de construção das embarcações, possuem motores mais potentes e maiores investimentos no conforto da embarcação, na capital do Amazonas utilizam as balsas da Manaus Moderna como ponto de embarque e desembarque, interligando Manaus a diversos municípios do estado.
- c) Expressos disponíveis para frete e para substituição de embarcações em manutenção: Existem barcos que não possuem rotas específicas, seu principal objetivo é realizar fretes para empresas, prefeituras, ong's, etc. Além disso, utilizam a embarcação como suporte no período de manutenção das outras lanchas, ou para utilização da mesma quando houver demanda para atuação de duas rotas no mesmo trecho.

A velocidade contida no segmento Expresso foi materializada na crescente construção de embarcações. A intensa procura dos passageiros manteve a viabilidade do empreendimento e a boa rentabilidade do negócio, propiciando a expansão para outras rotas mais distantes.

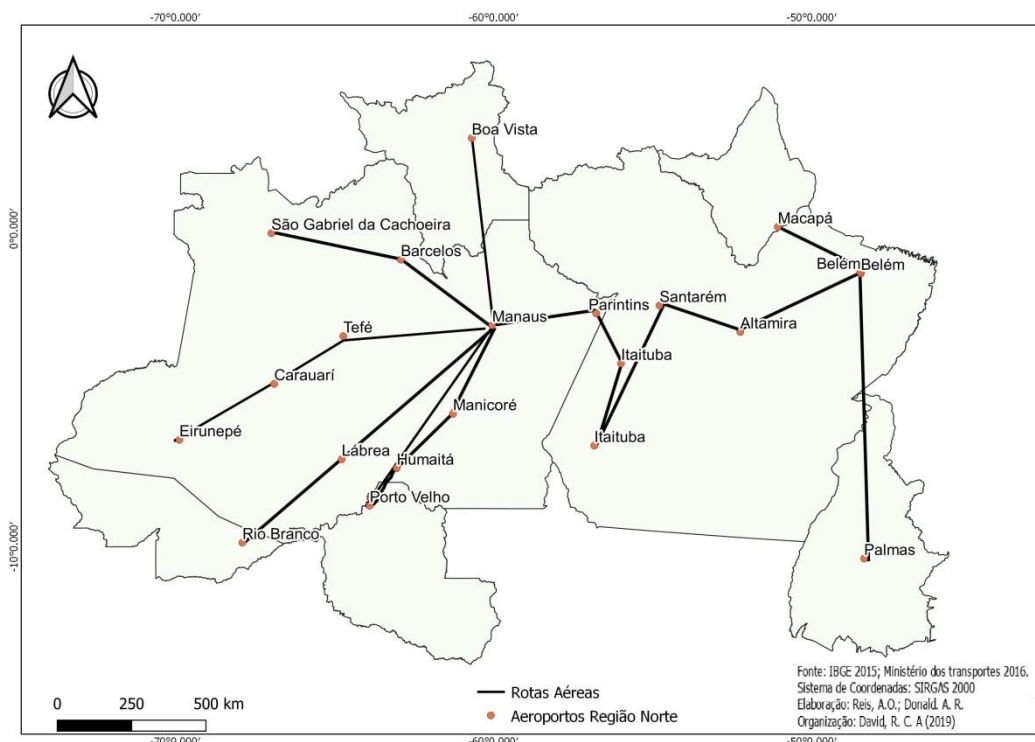
A exemplo do transporte misto, não há regulamentação específica para organização de rotas e estabelecimento de preços, os quais se definem no que denominamos autorregulamentação do transporte na Amazônia. A demanda de serviços é definida pela influência do mercado regional e sua dinâmica, que dita o ritmo do preço das passagens e da distribuição das embarcações entre as diversas rotas do Amazonas; que apresentam diferenças internas no que se refere à quantidade e qualidade das embarcações que ofertam o serviço.

O desafio de interligar as cidades da Amazônia sempre esteve ligado ao processo de desenvolvimento da região. A partir do século XX, intensificou-se o processo de interligação das cidades da região ligando os objetivos maiores, como por exemplo, a utilização dos produtos regionais e os grandes projetos propostos pelo Governo Federal.

Dos diversos segmentos que sofreram transformações na região, podemos destacar a forma de transportar. No que tange ao transporte de passageiros, prioritariamente, era seguido um regime regional numa temporalidade que não se padronizava com os acontecimentos do mundo globalizado. Isso se demonstrava pela velocidade e a maneira como as pessoas predominantemente viajavam. De barcos regionais, a viagem entre Manaus e Belém, as duas maiores capitais da Amazônia, durava aproximadamente seis dias, o passageiro tinha duas opções de acomodação, a rede de dormir ou o camarote que além de ser mais caro, existe em menor quantidade nos tradicionais barcos regionais.

A partir do século XXI, o transporte aéreo se expande em várias partes do Brasil, intensificando o aumento da cobertura de sua malha, tornando-se opção entre cidades que anteriormente eram atendidas somente por embarcações. Esse fato ocasionou maior acesso às viagens aéreas entre cidades da Amazônia, algumas que apresentavam quase que exclusividade do transporte fluvial. Tal situação trouxe novos desafios à navegação intermunicipal e interestadual de passageiros em alguns trechos que teve interferência na sua demanda devido ao crescimento da oferta das viagens aéreas.

Mapa 2: Malha aérea entre principais cidades da Amazônia, 22/03/2019



Elaboração: André Reis.

Organização: Robert David.

No entanto, a maioria das cidades da região não possui estrutura aeroportuária para operar voos comerciais frequentes. Aliado a isso, os valores praticados pelas companhias aéreas podem se apresentar com valor bem mais elevado que os dos barcos, além de terem pontos de parada bastante restritos na rede aérea regional, se comparados com as paradas realizadas na navegação fluvial. Na viagem entre Manaus e Tabatinga, por exemplo, os aviões quando realizam escala, param apenas em Tefé, enquanto que nas viagens de barco, as paradas ocorrem em quase todas as cidades na rota (Codajás, Coarí, Tefé, Alvarães, Fonte Boa, Jutai, Tonantins, Santo Antônio do Iça, Amaturá, São Paulo de Olivença, Benjamin Constant e Tabatinga). Assim, mesmo com a entrada dos aviões na concorrência, em alguns trechos as embarcações ainda se apresentam como fundamentais para a interligação na maioria das rotas regionais.

Quadro 4 - Comparação de viagens entre modais na região

ROTA	PREÇO AVIÃO		PREÇO B. TRADICIONAL	PREÇO AJATO
	UM MÊS	UMA SEMANA		
CARAUARI	R\$ 882,85	R\$ 921,17	R\$ 380,00	R\$ 600,00
COARI	R\$ 502,85	R\$ 311,17	R\$ 100,00	R\$ 210,00
PARINTINS	R\$ 341,17	R\$ 361,17	R\$ 100,00	R\$ 170,00
SANTAREM	R\$ 671,17	R\$ 531,17	R\$ 159,00	R\$ 250,00
SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	R\$ 1.002,85	R\$ 1.101,17	R\$ 350,00	R\$ 450,00
TEFÉ	R\$ 342,85	R\$ 831,17	R\$ 130,00	R\$ 300,00
TABATINGA	R\$ 711,07	R\$ 806,07	R\$ 380,00	R\$ 680,00

Fonte: Site das Companhias e trabalhos de campo. Consulta realizada em 18/07/2018
Organizador: Robert David

Apesar de terem tempo de viagem superior ao das viagens aéreas, os Expressos se apresentam como alternativa aos padrões de velocidade, pois reduziram bastante o tempo de viagem em relação às embarcações tradicionais. Além disso, os preços praticados por essas lanchas não oscilam como o preço dos aviões. Excetuando-se o trecho entre Manaus e Santarém, onde as viagens frequentes entre as duas cidades se realizam através principalmente transporte regional misto e aviões, nas outras rotas cresceu a presença de Expressos.

As passagens aéreas podem apresentar preços mais atraentes que dos Expressos em alguns trechos, mas isto depende do período do ano e da procura das viagens para cada município. Dessa forma, os preços das passagens aéreas nesses trechos são sazonais e, na maioria das vezes, caso as passagens não sejam compradas com antecedência, os preços tornam-se elevados. Já os barcos Expressos não estão sujeitos a diversas sazonalidades como ocorre na aviação, apesar de algumas embarcações ajustarem preços em datas comemorativas como o período do Natal, por exemplo. Em geral, o transporte fluvial sofre poucas variações ao longo do ano, não encarecendo o preço, mesmo que a passagem seja comprada com poucos dias de antecedência.

Com o passar dos anos, novas técnicas foram introduzidas à navegação fluvial regional, atreladas às transformações ocorridas no espaço, como foi o caso da utilização de motores mais potentes e objetos tecnológicos que passaram a fazer parte do navegar cotidiano do homem amazônico. Estas mudanças tornaram o transporte mais dinâmico através de uma cadeia de relações.

O transporte fluvial regional passa a se adequar aos novos ditames do mercado que impõe mudanças concernentes ao tempo e à velocidade. O espaço amazônico

não é o mesmo, e nem suas embarcações, que passam a assumir características voltadas à economia de mercado. Neste processo de adequação, alguns armadores não conseguem acompanhar a dinâmica do mercado, seja pela ausência de capital, pela concorrência na rota praticada ou até a dificuldade de acesso aos sistemas de crédito estabelecidos pelo mercado, não havendo, dessa maneira, uma uniformidade no transporte fluvial regional.

Assim, embarcações tradicionais passaram gradativamente a se estabelecer como empresas, visando a aumentar a competitividade, aprimorando diversos equipamentos e adotando novas técnicas. No entanto, mesmo com as mudanças, não há um abandono total do saber local, sendo possível, em alguns casos, perceber a adequação de formas tradicionais de transportar com novas formas.

Objetivando atender à demanda do mercado regional, a partir da década de 90, alguns armadores passam a empreender esforços à construção de embarcações mais velozes, voltadas ao transporte de passageiros. Hoje, estão presentes em diversos municípios do Amazonas, esses barcos conhecidos como Expressos ou A jatos, que reestruturaram o transporte local, adequando o transporte regional ao contexto do meio técnico-científico-informacional.

Com o objetivo de intensificar a fluidez entre os mercados das diversas regiões do planeta, uma busca incessante por melhorias no campo técnico se faz presente. Na Amazônia, ocorreram diversas transformações que demonstram sua maior inserção nos moldes do sistema econômico capitalista, tais transformações podem ser reveladas através do transporte fluvial regional que vem passando por profundas mudanças no âmbito técnico, intensificadas a partir da implementação do segmento fluvial Expresso. Cumpre ressaltar que esse processo está em pleno curso, sendo a penetração dessas novas práticas, dependentes da aceitação dos sujeitos e das dinâmicas locais. Assim sendo, nos é imposto, pela natureza do objeto pesquisado, constante articulação entre o global e o local.

Nos últimos anos, o transporte fluvial na Amazônia tem sofrido processo de modernização e aprimoramentos técnicos, o que tem ocasionado redução na duração das viagens. Vários percursos tiveram brusca redução na duração do tempo de viagem a partir implantação dos barcos Expressos. Estes barcos funcionam com motores potentes, são leves e velozes e a maioria navega com pontos pré-estabelecidos de parada. Diferenciando-se do transporte fluvial tradicional misto, que

possui embarcações maiores e mais pesadas e tempo de viagem bastante superior ao dos Expressos, já que esse último é primordialmente produzido no intuito de transportar passageiros.

No Amazonas, o surgimento desse segmento de transporte se deu a partir do aprimoramento do transporte misto, onde atuavam os pioneiros desse segmento. Essas mudanças estão articuladas com a forma como utilizavam novas tecnologias na navegação regional, que se intensificaram a partir da década de 90, culminando na busca do aumento de velocidade no transporte fluvial, objetivando chegar ao destino em menor tempo.

Como precursor desse processo no Amazonas, podemos apontar o Sr. Aguiar, por meio do barco chamado Neblina, que em 1995, iniciou o transporte específico de passageiros com motorização semelhante às embarcações mistas. Mesmo sem rota específica, o barco foi construído em madeira e tinha como intuito principal o transporte de passageiros. Sua principal diferença em relação aos outros barcos era a velocidade, bastante superior às embarcações de transporte misto no período.

Para que isso ocorresse e o barco realizasse seu trajeto num tempo menor, teve-se a ideia de colocar um motor a diesel, que é um motor de força, usado principalmente em barcos de maior porte e em barcos de menor porte, priorizando o transporte específico de passageiros. Estes motores eram comumente usados em embarcações mais pesadas que transportavam passageiros e mercadorias e ao serem utilizados em um barco de menor e mais leve, proporcionou enorme ganho de velocidade.

A difusão dessas embarcações como rota fixa intensifica-se principalmente na travessia entre Manaus e Cacau-Pirêra, comunidade localizada na margem direita do Rio Negro. A travessia ocorria a partir do porto do São Raimundo através de embarcações de transporte misto, até que os barcos de propriedade do Sr. Aguiar passaram a realizar a interligação priorizando o transporte de passageiros, dotando de motores com capacidade superior a 250HP.

A partir dessas embarcações, houve gradativa ampliação de barcos específicos para o transporte de passageiros em Manaus. Depois do barco Neblina, foi fabricado o A jato III pelo Sr. Aguiar, com maior motor e capacidade de passageiros. Feito de alumínio, esse barco iniciou suas rotas em 1996, interligando Manaus à comunidade do Cacau-Pirêra. Até o fim da década de 1990, o transporte de passageiros no

Amazonas era realizado em sua quase totalidade pelas embarcações mistas. Iniciava-se, nesse momento, a implementação dos barcos Expressos no transporte regional, como demonstração da mudança na maneira de transportar a nomenclatura das embarcações passam a ocorrer com a ideia de velocidade, como por exemplo, A jato, Trovão, Relâmpago, The Flash, e também com o nome Expresso, precedendo o nome dos proprietários ou dos filhos, que de comumente têm seus nomes colocados nas embarcações (David, 2010).

A partir de 1996, propaga-se ao interior do Estado, com a construção, em Itacoatiara, do barco Dona Rosa, de propriedade do Sr. José Holanda, que desde jovem atuava no segmento fluvial. José Holanda passou a transportar passageiros de forma específica a partir da cidade de Itacoatiara, tornando-a centro de difusão de barcos do tipo Expresso para cidades do seu entorno: Urucurituba, São Sebastião do Uatumã e Urucará, viabilizando maior fluidez na integração entre essas cidades. Assim, inaugura-se a atuação do segmento Expresso, fora da capital e favorecendo a descentralização de transporte fluvial a partir de Itacoatiara.

A atuação dos Expressos no Porto de Manaus ampliou-se a partir do ano de 1999, já que antes desse período as embarcações exclusivas para o transporte de passageiros tinham como principal finalidade o frete, não ligando pontos específicos ou atuando exclusivamente realizando a travessia entre Manaus e o Município do Careiro da Várzea, em embarcações com capacidade média de trinta passageiros.

Procurando aprimorar suas atividades no segmento e alcançar cidades mais distantes, o Sr. Aguiar passa a realizar viagens no A jato 2000 para Parintins-AM, revolucionando o mercado regional de transporte de passageiros no período. Essa viagem era uma das viagens interestaduais (ou intermunicipais) de maior demanda fluvial, sendo realizada nos barcos tradicionais em aproximadamente 48 horas, com o Expresso passou a ser realizadas em 15 horas. Vale ressaltar que ele é quem projeta suas lanchas de outros armadores da região.

Figura 5 – Barco Ajato 2000, Amazonas, 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

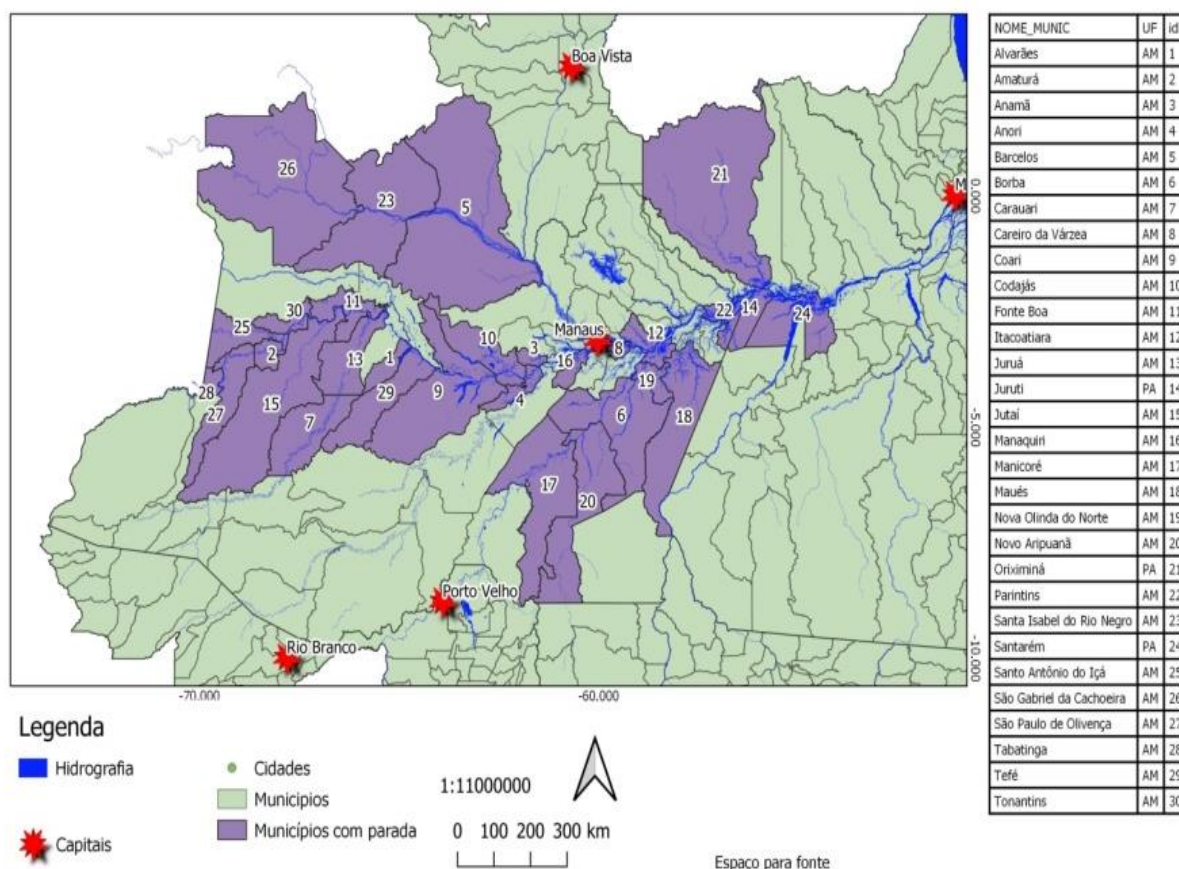
Após a rota Manaus-Parintins realizada pelo barco A jato 2000, foi ampliado o transporte por Expressos em viagens intermunicipais, com o trecho Manaus-Tefé através do A jato 2001, também de propriedade do Sr. Aguiar, com paradas nas cidades de Codajás e Coari, reduzindo o tempo de viagem fluvial entre Manaus e Tefé de 36 horas para 12 horas. A procura dos viajantes por embarcações do segmento foi ganhando consistência, viabilizando a ampliação para outras rotas, não só a partir de Manaus como também de outras cidades, havendo assim, grande avanço dessa modalidade na Amazônia.

Os Expressos materializam a velocidade como fundamental para o transporte fluvial regional. Visando ao aumento da velocidade, houve aumento da potência na motorização, aliada à maior leveza da embarcação, transportando somente passageiros e pequenas encomendas, com isso, o tempo de viagem foi reduzido substancialmente, rivalizando com a tradicional forma de transportar, onde a carga tem grande importância para a manutenção dos custos da embarcação.

Apesar de os Expressos se apresentarem menores em relação à dimensão do transporte fluvial misto, seu custo de construção pode ser tão elevado quanto, pois, além de sua motorização se assemelhar à das embarcações mistas, o investimento em tecnologia para a navegação e também para a acomodação e entretenimento dos passageiros, como é o caso de poltronas, ares-condicionados e televisores. Por outro lado, há redução no custo de alimentação, pois a viagem mais rápida reduz quantidade de alimentos utilizados.

A velocidade é o principal elemento diferenciação entre os Expressos e os barcos tradicionais, que são bem menos velozes por conta do tamanho e do peso da embarcação. Estes barcos geralmente atrasam suas viagens, pois o transporte cargas e passageiros requer maior tempo na área portuária para que a carga seja embarcada; também viajam mais pesados, colocando em risco, em casos extremos, a segurança dos passageiros, e estando mais sujeito a imprevisibilidades. Verifica-se, assim, que a especialização no empreendimento favorece sua qualidade e expansão para diversas partes da região, pois há contínuo investimento e melhora na prestação do serviço.

Mapa 3 – Mapa de cidades onde circulam Expresso no Amazonas, 2018



Elaborador: André Reis
Organizador: Robert David, 2018.

Apesar das lanchas possuírem dimensões menores que as dos barcos de transporte misto com semelhante capacidade de passageiros, a motorização se dá através de motores a diesel de capacidades semelhantes ou superiores aos utilizados pelos barcos de transporte misto. Alguns Expressos, inclusive, visando ao ganho de velocidade, trabalham com dois motores. Assim, o investimento no motor é primordial para o alcance da velocidade desejada, pois seu valor é de grande influência no custo final da embarcação, além de contribuir bastante para o valor de manutenção da mesma.

O custo de construção das embarcações do tipo Expresso varia bastante, em função, principalmente, da dimensão e do material utilizado em sua produção. Além disso, em algumas dessas lanchas, são instalados condicionadores de ar, televisores e outros equipamentos para entretenimento e conforto dos passageiros, elevando o valor final da embarcação e, por consequência, da passagem que será cobrada.

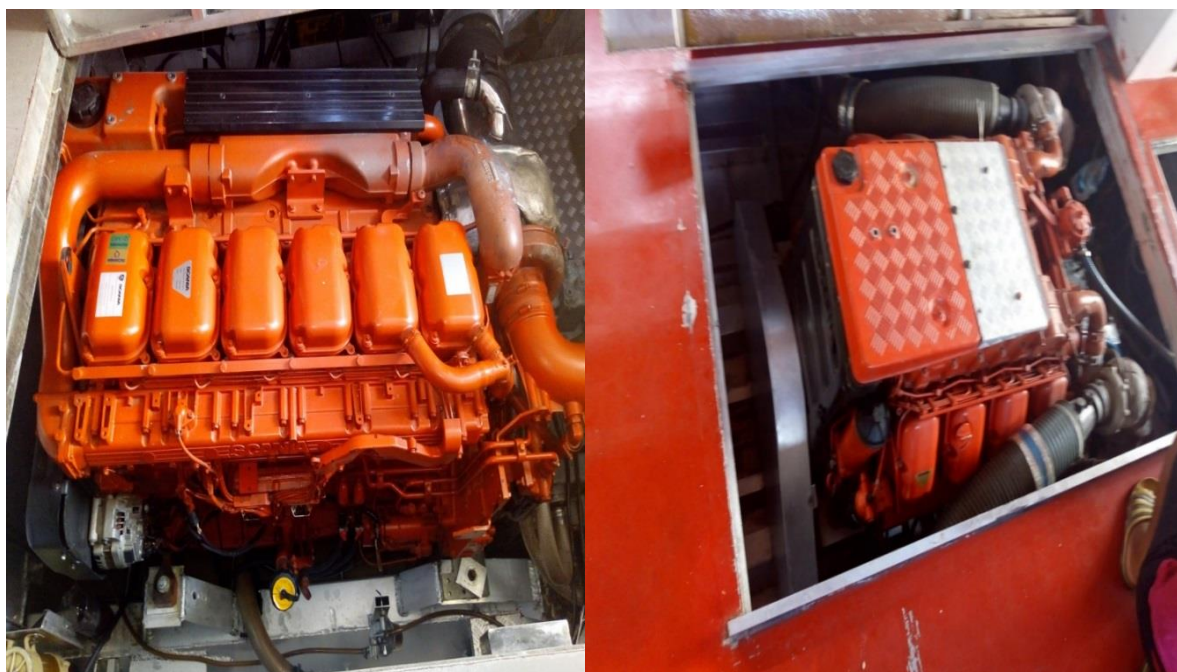
Quadro 5 - Projeção básica de custos de barco Expresso no Amazonas, 2018

PROJEÇÃO BÁSICA DE CUSTOS DE BARCO EXPRESSO					
BARCO EXPRESSO	MOTOR	PREÇO	CASCO	OUTROS ITENS	TOTAL
ATÉ 50 PASSAG.	460 / 500 HP	R\$ 180.000,00	R\$ 300.000,00	R\$ 400.000,00	R\$ 880.000,00
ATÉ 100 PASSAG.	552 / 600HP	R\$ 240.000,00	R\$ 600.000,00	R\$ 700.000,00	R\$ 1.540.000,00
ATÉ 140 PASSAG.	800HP	R\$ 350.000,00	R\$ 900.000,00	R\$ 1.000.000,00	R\$ 1.900.000,00

Fonte: Entrevistas com os proprietários de Expressos, estaleiros e lojas e importadoras de motores.

Os motores variam bastante de valor a partir da sua potência. Os motores mais utilizados nos Expressos são os fabricados pela Scannia, Yanmar. Os principais distribuidores da região são as empresas Supermaq (Scannia) e Motor Norte (Yanmar). Além do motor, o “casco” também tem grande importância e utiliza o alumínio como elemento principal. Outros equipamentos também influenciam consideravelmente no valor da embarcação, como poltronas, condicionadores de ar e outros equipamentos eletrônicos.

Figura 6 – Equipamentos de motorização de lancha Expresso no Amazonas, 2018



Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

Por conta de variados fatores como: alto custo do empreendimento, intenção de construir nova lancha e mudança de ramo de atividade, há lanchas que são

vendidas por variados preços. À guisa de exemplo, podemos citar uma lancha considerada com básica para os padrões regionais, com capacidade para 43 passageiros, fabricada em 2003, sem climatização interna, com motor de 200 HP, com 15 anos de uso, sendo oferecida para venda na *internet* a R\$ 270.000,00. Outras lanchas que realizam rota para Coari e Parintins, com mais potente motorização também estão a venda, sendo oferecidas por valor superior a 2 milhões de reais.

Figura 7 – Anuncio de Lancha diesel no OLX, Manaus-AM, 2018

AM » Região de Manaus » Barcos e aeronaves » Manaus » Cachoeirinha

Lancha Diesel - 43 passageiros - 2003

Inserido em: 18 Março às 13:53



Fonte: site www.olx.com.br. Acesso: 14 de julho de 2018.

Muitas lanchas têm utilizado as redes sociais como principal maneira de propaganda. Dentre os meios mais utilizados, podemos destacar o *Facebook*, onde fotos das lanchas são colocadas com o objetivo de enaltecer a qualidade e a velocidades das mesmas. Mensagens também podem ser enviadas através do aplicativo Facebook Lite para tirar dúvidas sobre viagens e preços de passagens, além desses, o *WhatsApp* também é disponibilizado aos usuários para comunicação com os responsáveis pelas embarcações.

Figura 8 – Propaganda de Expresso através de redes sociais, Manaus-AM, 2018



Fonte: Facebook da Lancha Paris e Facebook da Lancha A Noiva. Acesso: 21 de outubro de 2018.

Além da motorização, nesses barcos há elevado investimento em conforto do passageiro. Vários são climatizados e apresentam bancos acolchoados, visando a tornar a estadia do passageiro mais confortável ao decorrer da viagem. O investimento em conforto que acarreta importante percentual no custo de construção da embarcação tem a finalidade de atender melhor os passageiros dos Expressos, pois podem passar mais de um dia navegando, como é o caso dos que realizam viagem com o destino final para Tabatinga que tem duração de 36 horas.

A concomitância no mesmo horário ou dia de partida, amplia-se a partir do distanciamento do diálogo entre os armadores, que nesse caso são de Balsas diferentes. Apesar da competição entre as embarcações, a diferença de preço é relativamente baixa, se dando principalmente pela qualidade dos serviços de transporte oferecidos, atendimento, condições físicas da embarcação, conforto, alimentação e entretenimento.

Figura 9 – Lanchas que fazem o trecho Manaus-Parintins-AM, 2018



Foto: Robert David, Pesquisa de Campo, 2018.

Internamente, as lanchas vêm obtendo vários ganhos no que se refere às melhorias de conforto e entretenimento durante as viagens, que variam a partir de fatores como: preço de passagem, duração da viagem, dinamicidade da calha e capitalização dos proprietários. Para Tabatinga, por exemplo, a partir de Manaus a viagem pode ocorrer em 34 horas, diferente dos barcos tradicionais onde as viagens são realizadas em redes de dormir, que para muitos é um fator que “abrevia o tempo”. No Expresso o passageiro acomoda-se em poltronas. Nesse caso, as embarcações procuram gerar maior conforto com maior número de entretenimento possível. Assim, podemos dizer que os fatores - velocidade e tempo - passam a ser os principais itens que definem a concorrência nesta atividade, visto que a variação de preço entre as embarcações é muito pequena.

Figura 10 – Lancha Missone, atracada margem direita do Rio Negro, Manaus-AM, 2019



Foto: Robert David, Pesquisa de Campo, 2019.

As lanchas apresentam diferenças internas quanto à questão do investimento em conforto. Essa prática está relacionada à movimentação econômica de cada lancha, já que algumas rotas apresentam passageiros mais capitalizados, dispostos a pagar mais caro pelo conforto oferecido.

Enquanto isso, outros trechos apresentam maiores dificuldades relacionadas à renda daqueles que utilizam o transporte, obtendo lanchas com acomodações mais modestas, demonstrando que não há padronização quanto ao investimento interno da lancha, e que este está diretamente relacionado ao capital do armador e ao poder aquisitivo dos passageiros do trecho. Vale ressaltar que algumas embarcações, mesmo sem estarem nas principais rotas investem em conforto, buscando aumentar o número de passageiros como ocorre em embarcações do Careiro da Várzea e Manaquiri, cobrando o mesmo preço das embarcações de qualidade inferior.

Figura 11 – Lancha Eloyn, sem climatização, Manaus-AM, 2018.



Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

Independente das diferenças de motorização e design entre as lanchas, todas têm um objetivo comum, que é o de interligar de maneira mais veloz diversos pontos da região, sejam comunidades, cidades no mesmo estado ou em outros estados da região. Os Expressos têm cumprido essa missão fundamental de conectar diversos pontos da Amazônia mais velozmente, oferecendo àqueles que podem pagar pelo serviço uma opção de mobilidade, que em alguns lugares pode ser a única inclusive, enquanto em outras faz parte da convivência entre a tradicional maneira de transportar e o modelo novo. Esse novo segmento apresenta preços diferenciados do tradicional, demonstrando que a velocidade não é para todos, mas para aqueles que podem pagar ou precisam fazer um esforço financeiro para chegar mais rápido ao seu destino.

Figura 12 - Projeto de embarcação elaborada por José Aguiar.

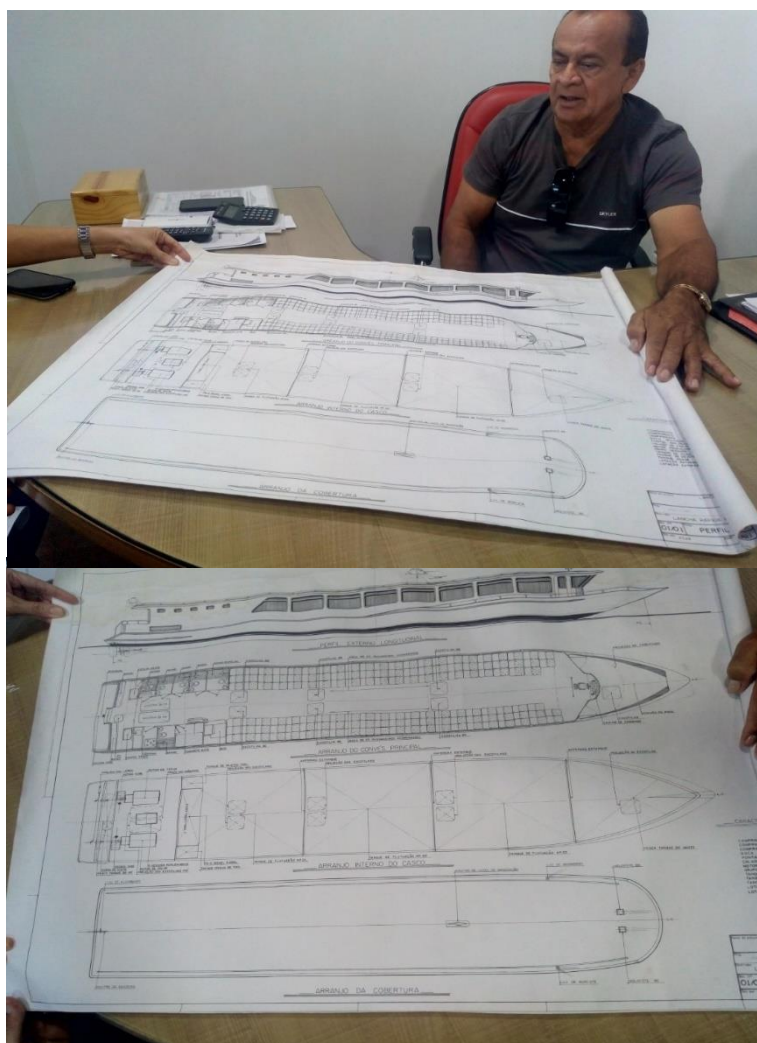


Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2019.

Para o Sr José Aguiar, os Expressos não materializam apenas a ideia de que tempo é dinheiro, mas que a diminuição de tempo de viagens pode favorecer o gasto do tempo em outras relações, viabilizando o maior usufruto da vida. Segundo o pioneiro, “tempo é vida” e quanto menor tempo de deslocamento houver na região, mais as pessoas vão poder utilizá-lo à sua maneira. Na visão dele, as pessoas hoje vivem mais, porque no passado ficavam muito presas nos deslocamentos. “Minha missão é dar tempo as pessoas, pois tempo é vida”, afirma o Sr. José Aguiar.

Capítulo 3 - Navegar com rapidez também é preciso: o Expresso e a nova dinâmica na navegação regional.

Neste capítulo, apresentamos resultados da pesquisa, a partir do levantamento dos dados realizados em Manaus, das viagens e entrevistas nas cidades do interior do Amazonas. Inicialmente, pesquisamos as articulações entre Manaus e as cidades da Região Metropolitana de Manaus - RMM e como os Expressos estão inseridos na circulação de passageiros. Posteriormente, pesquisamos as viagens dos Expressos a partir de Manaus para pontos mais distantes da capital, priorizando por causa da centralidade que exercem na rede fluvial as articulações com as cidades de Coari, Tefé, Tabatinga, Itacoatiara e Parintins. Como diversos armadores expandiram suas atividades de transporte nesse segmento para o interior do estado, pesquisamos a difusão a partir de Itacoatiara em direção às cidades mais próximas, buscando compreender como ocorre o fluxo de Expressos e a redistribuição de embarcações partindo dessa cidade.

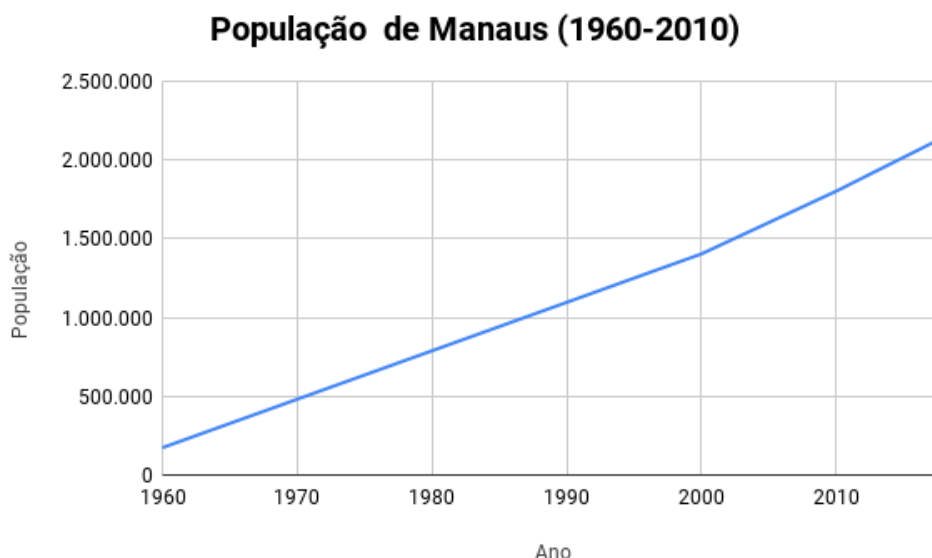
3.1 – Manaus e transporte fluvial: a difusão para destinos próximos e distantes.

A cidade de Manaus concentra grande parte das atividades de transporte fluvial na região, pois dela partem vários Expressos que circulam no Amazonas. Nas últimas décadas, os Expressos passaram a ter importante papel na rede fluvial amazônica, já que em algumas localidades, esses barcos são o principal e mais rápido meio de interligação entre a capital e alguns municípios que fazem parte da RMM (Manaquiri, Careiro da Várzea) e comunidades rurais próximas que possuem considerável proporção de barcos Expressos em relação às embarcações tradicionais com funcionamento diário, além de cidades distantes como Tabatinga no Alto Solimões, ponto final na Calha Solimões, e Parintins na Calha do Amazonas com ligação para as cidades do oeste paraense. Assim, no que tange ao transporte específico de passageiros, o Expresso tem se apresentado como importante alternativa de mobilidade entre as cidades no Amazonas.

Segundo o IBGE (2018), Manaus, a capital Amazonense, possui 2.145.444 habitantes, o que corresponde a 52,5 da população do estado. O crescimento urbano da cidade ocorreu devido ao intenso processo migratório ocorrido, principalmente, a

partir da segunda metade do século XX, que sempre teve o transporte fluvial como o principal meio de circulação. Durante esse período, os rios da região passaram a receber mais embarcações e implementaram melhorias, buscando interligar diversas cidades há um tempo cada vez menor.

Gráfico 4 – Crescimento da População de Manaus (1960-2010).



Fonte: IBGE, 2018

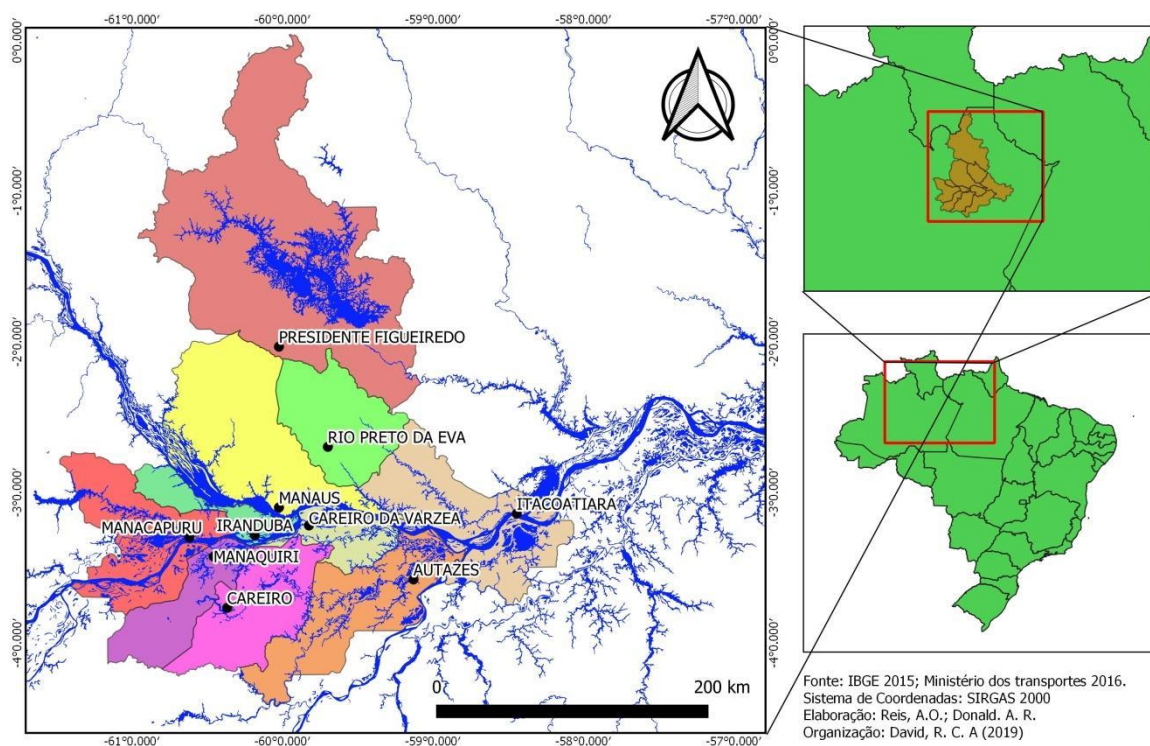
Numa cidade com quase $\frac{1}{3}$ da população formada por migrantes segundo o censo de 2010, destes 69,3% são imigrantes da Região Norte (IBGE, 2010), é mister que parte dos moradores possuam vínculos ou sejam oriundos de cidades do interior e de outros estados da Região Norte. Há, também, aqueles que não possuem vínculo familiar, mas realizam constantemente transações comerciais no interior, enviando produtos ou viajando ao interior do estado, demonstrando a intensa articulação na rede fluvial entre Manaus e as diversas cidades do estado.

A capital é polarizadora de diversos serviços que ocorrem em grande parte pela via fluvial, apesar de alguns possuírem a opção rodoviária. A capital abastece e, também, é abastecida, utilizando-se de embarcações regionais, tanto para o transporte de passageiros como também de cargas.

O Expresso tem sido importante opção de mobilidade na RMM¹⁰, que tem como principal ponto de concentração de embarcações é área da Manaus moderna localizada no centro da cidade. Há vários desafios em interligar a RMM em virtude da dimensão e da falta de articulação entre as cidades que a compõe. Uma das peculiaridades da região RMM em relação às outras regiões metropolitanas do Brasil é a distância entre os municípios que fazem parte da mesma, visto que nenhum deles está conurbado com a capital. A RMM agrega grande parte da população do estado Amazonas, 2.604.603 habitantes (IBGE, 2018).

Mapa 4 – Região Metropolitana de Manaus

REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS - AMAZONAS - BRASIL



Fonte: IBGE, 2015
Org: Robert David

¹⁰ Em 2007 foi instituída, através do projeto de lei complementar estadual nº52 a Região Metropolitana de Manaus fazendo parte dela os seguintes municípios: Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manaus, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Em dezembro de 2009 novos municípios passaram a fazer parte da região como: Autazes, Itapiranga, Manaquiri, Careiro e Silves, totalizando 13 municípios. A região metropolitana de Manaus possui abrangência de aproximadamente 127 milhões de km², com aproximadamente 2,6 milhões de habitantes, o que corresponde a importante parcela da população do Amazonas, maioria residentes em Manaus (IBGE, 2018).

Visando intensificar o processo de interligação entre a capital e outras cidades da Região Metropolitana, foi construída a ponte sobre o Rio Negro, com isso algumas cidades deixaram de ter a dependência, exclusivamente, fluvial para se interligarem a Manaus, como foi o caso de Manacapuru, Iranduba e Novo Airão. Antes da construção da ponte o transporte de veículos para essas cidades dependia das balsas que ficavam localizadas no Porto do São Raimundo, onde era cobrado um valor para travessia. Essas balsas geravam diversas dificuldades, já que em determinados momentos não atendiam a demanda de transporte, o que ocasionava filas de veículos, tanto para o transporte de passageiros, como também para o transporte de cargas e mercadorias escoadas desses municípios, bem como as que saíam de Manaus.

QUADRO 6 – Estimativa da população da RMM - 2018

Localidade	População
Manaus	2.145.444
Itacoatiara	99.955
Manacapuru	96.236
Iranduba	47.571
Autazes	38.830
Careiro	37.384
Presidente Figueiredo	35.352
Rio Preto da Eva	32.577
Manaquiri	31.147
Careiro da Várzea	2.959
Novo Airão	18.974
Silves	9.110
Itapiranga	9.064
Total	2.604.603

Fonte: IBGE, 2018 – Organizado pelo autor.

As cidades da RMM que apresentam possibilidade de ligação rodoviária com a capital são: Presidente Figueiredo, Rio preto da Eva, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Itacoatiara e Itapiranga. Excetuando-se Presidente Figueiredo e Rio Preto da

Eva, os outros municípios também têm a opção de se interligam com a capital utilizando para o transporte fluvial. Manaquiri, Autazes, e Careiro apresentam a opção rodofluvial, com a travessia dos rios Negro e Solimões a partir do Porto da Ceasa. Assim, mesmo com a opção rodoviária os barcos ainda são utilizados seja para o transporte de cargas como também de passageiros. E finalmente o Careiro da Várzea cujo deslocamento é exclusivamente fluvial.

QUADRO 7 – Distância por modal de transporte de Manaus-AM e municípios da RMM.

Localidade	Distância Rodoviária (Km)	Distância Fluvial (km)
Itapiranga	339	284
Itacoatiara	270	211
Silves	204	381
Novo Airão	195	125
Manaquiri	156	86
Autazes	121	324
Presidente Figueiredo	117	-
Manacapuru	99	86
Careiro	88	168
Rio Preto da Eva	57	-
Iranduba	27	-
Careiro da Várzea	-	32

Fonte: DNIT, 23/08/2018

Organização: Robert David, 2018

Manaus é o principal centro difusor de transporte fluvial Expresso no Amazonas e mais importante centro difusor tanto para os municípios da RMM e para o interior do estado. Na capital, a maioria das embarcações se concentra Manaus Moderna¹¹, em

¹¹ A Manaus Moderna fica localizada no centro comercial de Manaus, na proximidade da Margem esquerda do Rio Negro, nessa área estruturas flutuantes servem como pontos de atracação, elas são de propriedade particular. Dentre os proprietários das Balsas evidenciamos: O Sr. Aguiar (Terminal Ajato), Sr. Pedro Paulo Pereira (Balsa Vermelha e Balsa Verde), Sra. Raimunda, esposa do armador conhecido como Boizão, hoje falecido, (a família herdou duas Balsas, a Balsa do Boizão e Balsa do Boizinho) e a Balsa Branca. Segundo o proprietário de Balsa Sr. Aguiar, que possui Guichê de venda em seu terminal, há recolhimento de tributos estaduais na emissão de passagens do seu terminal. Há uma ação civil em tramitação na justiça desde 2013 para a retirada das estruturas flutuantes. A Marinha

estruturas flutuantes, localizadas no entorno dessa área, onde atracam as balsas que são utilizadas como estrutura portuária. Por se localizar na parte central de Manaus, perto de diversas instituições públicas e com diversas opções de transporte urbano para os diversos bairros da cidade, sua localização se torna importante fator para que a maioria dos barcos realize seu embarque nessa parte da cidade.

É nessa área que existe a maior concentração de embarcações provenientes de diversas localidades que utilizam as estruturas flutuantes particulares para atracar. Essas estruturas flutuantes não possuem regulamentação referente à qualidade na prestação de serviços, por parte do poder público estadual. A autorização está vinculada ao *status* de embarcação, dessa maneira, a averiguação das balsas está relacionada, principalmente aos itens de segurança. Mesmo sem serem regulamentadas, são nelas que ocorre a maior movimentação de passageiros e mercadorias na cidade de Manaus, já que há décadas a questão da regulamentação do transporte fluvial regional não é resolvida.

Devido à proximidade das feiras e comércios existentes na área da Manaus Moderna, vários produtos de diversas localidades chegam por meio dos barcos que aportam nas balsas, que, de certa maneira, favorecem o abastecimento agrícola da Feira da Manaus Moderna de maneira mais rápida. Vários desses produtos são provenientes de municípios que se localizam nas proximidades de Manaus, enquanto outros são provenientes de municípios mais distantes, assim, o tempo de armazenamento favorece a movimentação nesta área, pois as embarcações não possuem câmara frigorífica para armazenar produtos e a maior parte deles é perecível. No retorno das embarcações aos seus municípios de origem, há o abastecimento de mercadorias, perecíveis ou não, necessárias aos municípios localizados às margens dos rios Amazonas, Solimões, Madeira, Purus e Juruá.

O último levantamento de embarcações realizado na Manaus Moderna foi realizado em 2010 pela SNPH, nele foram encontradas 255 embarcações atracando nas balsas ancoradas na área e no Paredão¹², partindo para diversas localidades da

verifica a segurança das balsas, já que são estruturas flutuantes. Os proprietários cobram valores aos donos das embarcações sem embasamento técnico ou tabelamento.

¹²O Paredão fica na área da Manaus Moderna, próximo a Escadaria dos Remédios. É o muro que divide a margem do Rio da calçada onde transitam as pessoas e vendedores informais e a rua onde trafegam veículos.

Amazônia. A capacidade de transporte de passageiros no período foi de 21.087 e a de cargas no transporte misto foi de 18.206 (SNPH, 2010).

Apesar da importância para a movimentação de passageiros do estado, as estruturas flutuantes da Manaus Moderna apresentam diversas dificuldades no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros. Excetuando-se o terminal Ajato, onde atracam apenas barcos do segmento Expresso, as outras estruturas flutuantes recebem atracação de transporte misto.

O preço de atracação é definido pelos proprietários das balsas, a partir da dimensão do barco e do período que ficará atracado na estrutura, de maneira geral, o valor da atracação, em dezembro de 2018, variava entre R\$ 80,00 a 150,00 (oitenta e cento e cinquenta reais) para as embarcações de transporte misto. Essas estruturas não possuem regulamentação específica para realização do serviço portuário, seu licenciamento está relacionado ao funcionamento geral de estrutura flutuante não como estrutura portuária. Elas são conhecidas a partir do nome do proprietário ou da cor em que estão pintadas.

Na Manaus Moderna, podemos apontar as seguintes balsas de onde ocorrem os fluxos de embarcações para diversas localidades da Amazônia: o Terminal Ajato, a Balsa Amarela, a Balsa Verde, Balsa Vermelha, Balsa do Boizinho e Balsa Branca. Essas estruturas flutuantes, chamadas de balsas, são utilizadas como portos, e nelas funcionam os pontos de chegada e saída da maioria dos barcos em Manaus seguindo para todo o Amazonas, parte do Pará e Rondônia. Cada uma dessas balsas possui características comuns, no que se refere ao destino das embarcações que a utilizam.

Na parte central de Manaus, outro ponto para embarque e desembarque de passageiros para viagens intermunicipais funciona simultaneamente as Balsas da Manaus Moderna, porém administrado de maneira diferenciada: O Porto Privatizado. A partir de 1992, passou a funcionar o Porto Privatizado, visando atender, com maior qualidade e segurança aos passageiros que realizavam viagens fluviais. Até a década de 90, a área conhecida como Manaus Moderna era a opção principal para atracação de embarcações regionais de maior capacidade de cargas e passageiros. Buscava-se, com o Porto Privatizado, solucionar questões como conforto e segurança, atraindo, assim, passageiros e embarcações. No entanto, em 2018 a maioria dos barcos não utiliza como ponto de atracação por diversas razões, dentre elas está, principalmente, o valor cobrado para a atracação bem maior do que a cobrada na Manaus Moderna.

No porto privatizado, há melhor estrutura em relação ao porto da Manaus Moderna. Este porto possui algumas áreas cobertas e climatizadas; existem guichês específicos para compra de passagens e envio de cargas. O acesso é controlado para chegar às embarcações, parte do serviço é sistematizada, contando com número predefinido de barcos cadastrados e horários fixos de saída. Além dos serviços portuários, possui bares, caixas eletrônicos, restaurantes e segurança interna. Existe também, certo rigor no horário da saída das embarcações, no entanto, as passagens comercializadas no porto privatizado são repassadas a um custo maior. Utilizam este porto embarcações mistas de grande porte, já que a estrutura flutuante do porto acomoda melhor esses barcos.

Figura 13 - Porto Privatizado de Manaus, outubro, 2014.



Fonte: Site do Porto do Porto Organizado
<https://www.portodemanaus.com.br>, consulta em 21/08/2018.

Grande parte das cargas levadas está relacionada ao abastecimento do comércio das cidades destino, já tendo, inclusive, fluxos semanais e mensais de diversos produtos. As principais rotas intermunicipais atendidas nesse porto são: Coari, Tefé, Tabatinga e escalas, Porto Velho, Santarém e Belém. O Porto Privatizado não atende toda a demanda do fluxo de embarcações existentes em Manaus, os

fluxos existentes nesse porto estão relacionados às embarcações que possuem maior capacidade de carga e passageiros.

Quadro 8 – Barcos de transporte misto no Porto Organizado.

BARCOS DE TRANSPORTE MISTO NO PORTO ORGANIZADO		
DESTINO	TARIFA	CRIANÇA 04 A 12 ANOS
ALVARÃES	145	72,5
BARREIRINHA	130	65
BENJAMIM CONSTANT	385	385
BELEM	350	350
BOA VISTA DO RAMOS	100	50
BORBA	80	40
COARI	106	53
CODAJAS	80	40
FONTE BOA	220	220
JUTAI	255	255
HUMAITA	200	100
ITACOATIARA	50	25
JURUTI	120	120
MANICORÉ	150	75
MAUÉS	100	50
MONTE ALEGRE	177	177
NOVO OLINDA	50	25
NOVO ARIPUANÃ	120	60
OBIDOS	140	140
PARINTINS	100	50
PORTO VELHO	250	250
SANTARÉM	159	159
SANTO ANTONIO DO IÇA	290	290
SÃO PAULO DE OLIVENÇA	330	330
TABATINGA	385	385
TEFÉ	155	77,5
TONANTINS	275	275
UARINI	145	82,2
AMATURA	310	310

Fonte: Porto Privatizado de Manaus, outubro de 2018.

Os barcos regionais que realizam operação nesse terminal possuem dimensões maiores em relação aos das demais rotas, levando grande quantidade de carga (SINDARMA, 2014). No Porto Privatizado, é atualmente administrado pela empresa Sierra do Brasil S. A., a estrutura para recebimento de carga é melhor que na Manaus Moderna, já que os caminhões podem chegar mais próximos das embarcações, o que facilita bastante a carga de descarga, no entanto, é cobrada uma taxa para a entrada de veículos e pessoas.

Alguns barcos que recebem passageiros no Porto Privatizado realizam parada na Manaus Moderna para o embarque de passageiros que compraram passagens de vendedores aos redores da feira da Manaus Moderna, como os que viajam para as cidades Tefé e Parintins.

Figura 14 – Porto Organizado de Manaus-AM



Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2018

Apesar da existência do Porto Privatizado, são nas estruturas flutuantes da Manaus Moderna onde ocorre maior movimentação de passageiros, fazendo o serviço de embarque e desembarque. Mesmo sem a devida regulamentação, as balsas da Manaus Moderna continuam sendo a alternativa mais utilizada para o transporte fluvial intermunicipal, recebendo embarcações de diversas localidades que desempenham

importante papel na mobilidade de passageiros no estado. Apesar da precariedade dos serviços, apresenta dinâmica de funcionamento que possui relação com diversos outros serviços como fretes, carregadores e entrega de encomendas, além do acesso ao barco ocorrer livremente, diferente do Porto Privatizado que cobra taxas para acesso às embarcações, estando a pé ou com veículo.

Além das balsas da Manaus Moderna e do Porto Privatizado outras partes da cidade são utilizadas para o embarque e desembarque de passageiros e transporte de mercadorias com destaque para os seguintes:

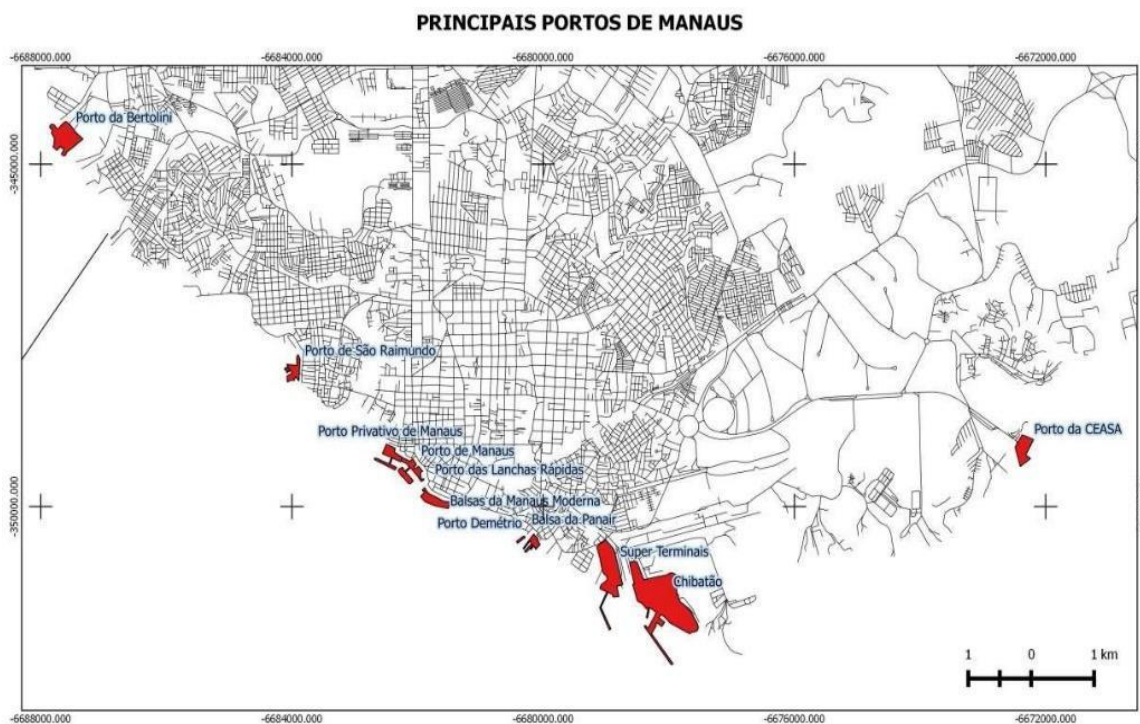
O Porto da Ceasa: A utilização da travessia na Ceasa se dá, principalmente, para aqueles passageiros que objetivam se interligar utilizando partir de Balsas que transportam veículos. Essas balsas mantêm rotina constante de saída no Porto da Ceasa. A partir desse porto se realiza viagens, utilizando os Expressos com destino a cidade do Careiro da Várzea. Essa viagem tem a duração de aproximadamente trinta minutos e ocorre de forma constante, atravessando os rios Negro e Solimões. Aqueles que têm como destino Manaquiri, Careiro e Autazes descem no primeiro ponto de parada após a travessia e seguem viagens, utilizando vans e táxis que oferecem o serviço até os destinos, por meio rodoviário¹³.

O Porto do São Raimundo: localizado no bairro com o mesmo nome, era bastante utilizado antes da construção da Ponte do Rio Negro, para a travessia do rio através de balsas que transportavam veículos e passageiros no primeiro convés. No outro lado do rio, aportavam na comunidade do Cacau Pirêra, onde os passageiros poderiam seguir viagem para os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. Com a construção da ponte, as balsas desta travessia deixaram de ser utilizadas para essa finalidade e o porto passou a atender outras funções. Após uma reforma, sua administração coube ao DNIT, passando, também, a sediar a SNPH, autarquia estadual que administrava parte da estrutura portuária do estado, e acabou tendo sua área de atuação redefinida pelo mesmo. Com a construção da ponte, o porto passou a ser utilizado pelos barcos que navegavam na Calha do Rio Negro. Sabe-se que a qualidade de navegação na Amazônia está relacionada com a estrutura portuária

¹³ Essas embarcações atravessam o encontro das águas e atracam primeiramente na margem direita do Rio Negro, dando a possibilidade de acesso da BR 319, onde existe um comércio de derivados de leite dos produtores locais, além de outros bens de consumo, como roupas e acessórios. Muitos passageiros seguem viagens para os municípios de Manaquiri, Autazes e Nova Olinda do Norte.

oferecida, no entanto esses portos apresentam várias dificuldades e, em muitos casos, não atendem adequadamente à demanda regional.

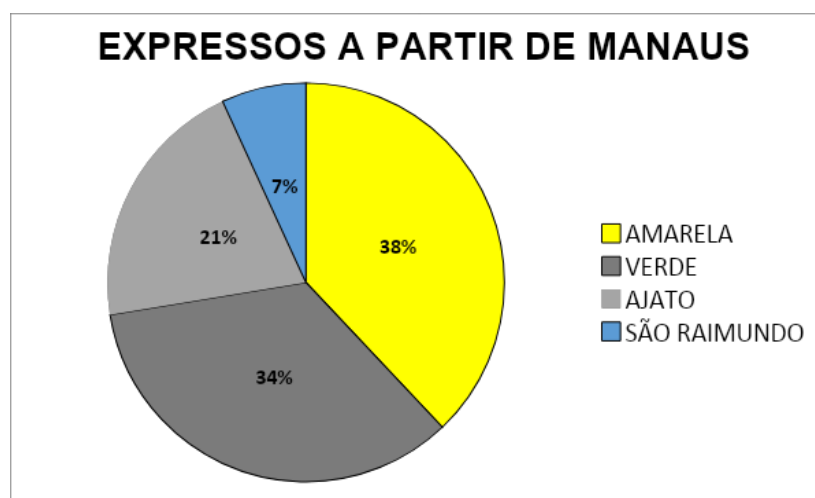
MAPA 5 - Principais portos de Manaus, 25/07/2018.



Fonte: Couto, 2015, Tese de Doutorado (Márcio Couto).

Nessa pesquisa, priorizou-se compreender as estruturas portuárias onde ocorre a atuação somente de Expresso ou em conjunto com barcos mistos, que realizam viagens intermunicipais ou interestaduais, das localizadas em Manaus pode-se destacar a partir de Manaus a Balsa Laranja ou Terminal Ajato, a Balsa Verde, Balsa Amarela e Porto do São Raimundo.

Gráfico 5 – Expressos a partir de Manaus



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.
Elaboração e organização: Robert David

No Terminal Ajato ou Balsa Laranja¹⁴, por decisão do seu proprietário, atracam apenas embarcações do segmento Expresso, sendo a única balsa em Manaus que atua no transporte, exclusivo, de passageiros para viagens intermunicipais e interestaduais. Sua estrutura é composta por um flutuante com cobertura de aproximadamente 41m de comprimento por 21m de largura.

As atividades nesse terminal foram iniciadas apenas com uma embarcação, o barco Ajato 2000. Seu proprietário, o Sr. Aguiar, foi o pioneiro no expresso e se mantém no negócio até hoje, sua família possui três barcos no segmento. Seu crescimento no ramo nos últimos anos influenciou diversos outros armadores a migrarem ou iniciarem atuação na atividade fluvial até o ano de 1999, quando era proprietário de um barco no segmento Expresso, o Ajato 2000; em 2001 foi lançado o Ajato 2001 esses dois para linhas regulares. Após isso, diversas outras embarcações passaram a expandir suas atividades para diferentes rotas e trechos da Amazônia tendo os Expressos com parâmetro para executar suas viagens.

¹⁴ Por determinação da SNPH em 2008, para facilitar a identificação parte de sua estrutura foi pintado da cor laranja, no entanto, diferente dos outros terminais que passaram a ser conhecidos e chamados pela sua cor, esse terminal é conhecido pelo seu nome (Terminal Ajato) ou pelo nome do seu proprietário (terminal do Aguiar).

Figura 15 – Terminal Ajato, Manaus-AM, 2019



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2019.

Até o ano de 2003, na estrutura flutuante aportavam apenas dois barcos do proprietário do porto. Gradativamente, além do aumento de sua frota, foi recebendo mais Expressos de outros proprietários, que passaram a utilizá-la para atracação e venda de passagens dentro do cronograma preestabelecido, os barcos pagam taxa de locação para os administradores da balsa¹⁵.

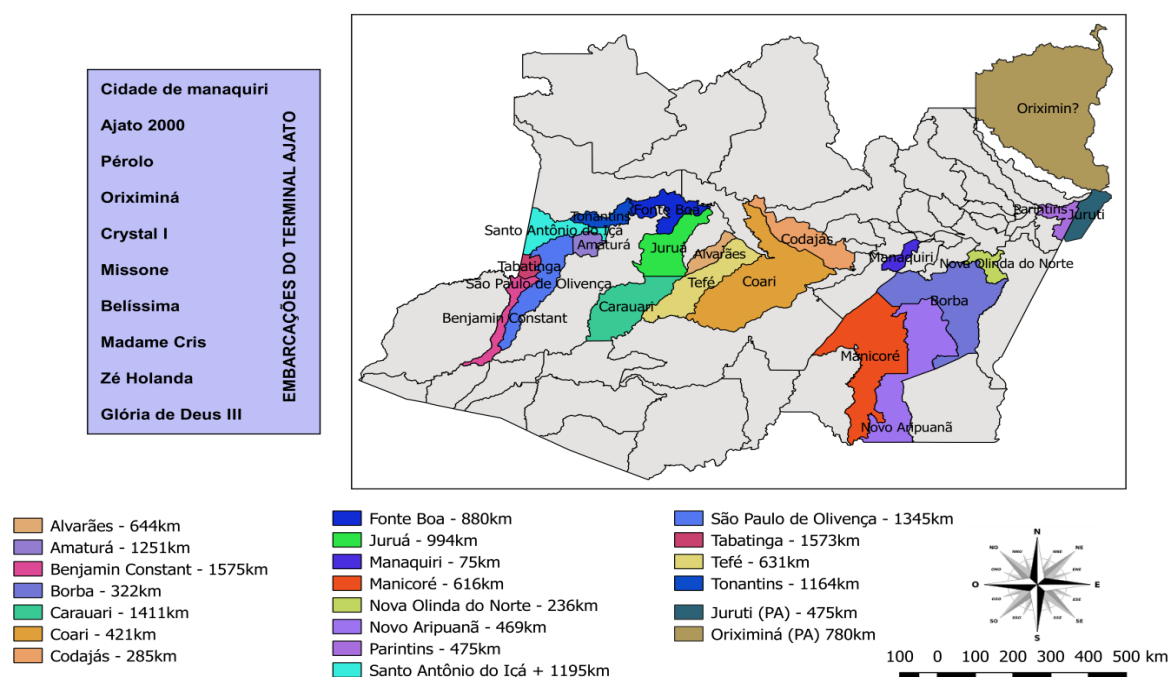
¹⁵ Os empresários que atuam com suas balsas na Manaus Moderna, que servem de porto alternativo, não possuem regulamentação de serviços no que se refere a rotas, horários de partida, qualidade do serviço e quantidade de barcos que atracam. A atracação gera taxas ou aluguéis pagos proprietários das balsas sem controle ou tributação estadual ou municipal.

O Terminal Ajato expandiu suas atividades para várias rotas, passando a agregar embarcações que exigiram elevados investimentos financeiros para os padrões regionais. As embarcações que atracam no terminal têm capacidade superior a oitenta passageiros, esses barcos exigem investimentos elevados que podem ultrapassar o valor de um milhão de reais, variando a partir da qualidade dos materiais utilizados no interior da lancha e também no acabamento.

Os barcos que atracam no terminal têm como destinos principais as cidades de Tabatinga, Parintins, Oriximiná e Manicoré. Além da redução do tempo de viagem para várias cidades que são cobertas pela atuação dos Expressos, há também partidas regulares e a rigorosa busca do cumprimento do preestabelecido. Ao observar do mapa abaixo, verifica-se o fluxo dessas embarcações para várias cidades da Amazônia.

Mapa 6 - Destino de embarcações - Terminal Ajato, Manaus-AM, 2017

Transporte Fluvial: Manaus para outros municípios da região norte a partir do Terminal Ajato



Fonte: Pesquisa de campo, 2017.

Elaboração: Robert David

De modo geral, dos terminais de Manaus, o Terminal Ajato recebeu os maiores investimentos em estrutura física ao longo dos anos. Nele a qualidade do embarque e desembarque ocorre de modo diferencial, pois o terminal foi projetado para receber

exclusivamente Expresso. O Terminal Ajato possui cortes na estrutura flutuante para que a frente do barco seja encaixando, objetivando facilitar o fluxo de passageiros e de bagagens. As outras estruturas flutuantes são retangulares e foram construídas com finalidade de atender o transporte regional misto. O bom funcionamento do terminal demonstra que o pioneirismo não se deu apenas na construção de embarcações, mas também no gerenciamento e aprimoramento do atendimento e na utilização do terminal como fonte de negócio e expansão das atividades portuárias no segmento.

A venda de passagens para o transporte fluvial Expresso ocorre de maneira diferenciada dos barcos tradicionais, que geralmente ocorre no entorno da Manaus Moderna ou na própria embarcação. Alguns Expressos vendem suas passagens em guichês exclusivos, que ficam situados nas balsas onde os barcos atracam. O horário de saída e chegada é respeitado de forma mais criteriosa que o transporte tradicional, já que a velocidade e o cumprimento pontualidade na saída são os principais diferenciais dessas embarcações no mercado regional. Além disso, em outros municípios, a venda de passagens para os Ajatos ocorre a partir de guichês específicos, ou em escritórios de propriedade dos armadores.

Figura 16 – Guichê de venda de passagens na Manaus Moderna, 2018



Foto: Robert David, Pesquisa de campo, 2018.

No guichê, além da venda de passagem, é disponibilizada a escala de viagem do mês e a especificação dos dias de saída das lanchas. O pagamento é realizado em espécie, não sendo aceito cartão de débito ou crédito. Existe outra opção de pagamento que é a transferência bancária on-line. A passagem só é confirmada mediante o envio do comprovante para o e-mail do terminal.

Outro guichê é disponibilizado para o envio de encomendas, que tem a cobrança realizada a partir do volume enviado, não há um critério específico, a definição do preço é feita pelo responsável do guichê a partir de critérios próprios, o preço pode variar de trinta a duzentos reais a partir do volume. O passageiro pode acompanhar onde está sua encomenda através de um aplicativo que demonstra em que parte do trajeto se encontra a embarcação.

Figura 17 – Guichê de envio de material no Terminal Ajato, Manaus-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

Além dos trajetos para o trecho Solimões-Amazonas, também são realizadas viagens para calha do Madeira em direção às cidades de Nova Olinda, Borba, Novo

Aripuanã e Manicoré. Essas rotas fora do eixo Solimões-Amazonas que denominamos de secundários, também têm crescido em diversas partes do estado do Amazonas.

Esse terminal possui facilidade para atracação desses Expressos e para o trânsito de passageiros. As embarcações que atracam na balsa são selecionadas pelo seu proprietário, que leva em conta critérios como qualidade na prestação de serviços, boa motorização e constância nas rotas em todas as cidades para onde navegam. O Terminal vem apresentando maior organização do que os outros terminais onde atracam Expresso na Manaus Moderna.

Quadro 9 – Embarcações – Terminal Ajato, Manaus-AM, 2018.

NOME	DESTINO	DIA / SAÍDA	ESCALA	DUR. (H)	PREÇO (R\$)
Ajato 2000	Tefé	Seg Qua e Sáb	Codajás	6	170
			Coarí	9	210
			Tefé	13	300
Semeador Pinheiro	Carauari	Quarta	Codajás	6	170
			Coarí	8	210
			Tefé	13	300
			Juruá	24	500
			Carauari	36	600
Belíssima	Tabatinga	Quarta	* Codajás	6	170
Coarí			8	210	
* Crystal I		Terça	Tefé	13	300
			# Alvarães	9	350
Madame Crys		Quinta	Fonte Boa	14	470
			Jutaí		530
# Glória de Deus III		Sexta	Tonantins	17	550
			Santo Antônio do Iça	23	580
			Amaturá	24	600
# Cidade de Manaquiri		Domingo	São Paulo de Olivença	26	640
			Benjamin Constant	27	670
			Tabatinga	36	680
Pérola	Manicoré	Seg e Qui	N. Olinda	05:30	130

Missone		Terça	Borba	8	150
Zé Holanda		Sexta	N. Aripuanã	11	180
			Manicoré	14	250
Oriximiná	Oriximiná	Seg	Parintins	9	170
			Juruti	8	220
			Oriximiná	10:30	270

* Somente a Lancha Cristal I não para em Codajás

Somente as Lanchas Glória de Deus III e Cidade de Manaquiri param em Alvarães

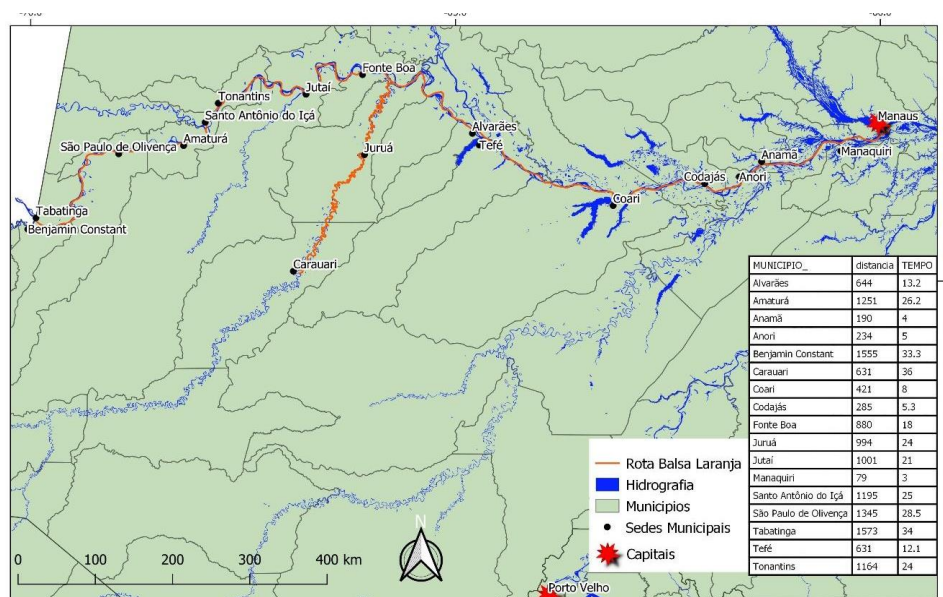
Quadro 9: Terminal Ajato: Embarcações origem / destino, setembro, 2018.

Fonte: Trabalho de campo, 2018

Org: Robert David, 2018.

Objetivando atender a demanda de passageiros e manter a competição por passageiros com a Balsa Amarela até Coari sem criar concorrência entre seus Ajatos, as lanchas do Terminal Ajato mantém fluxo de partida por 4 vezes por semana para Tabatinga, tal medida é possível por conta do tempo de viagem, pois a ida e a volta para Tabatinga de Expresso é de 34 horas, só de ida, esse fato permite a rotatividade entre dias de saída e evita a concorrência entre lanchas que atracam no Terminal Ajato.

Mapa 7: Expresso a partir da Balsa Laranja Manaus para Calha do Solimões-AM, 2019.



Fonte: Pesquisa de campo, fevereiro de 2019.

Organizador: Robert David, 2019

Não se limitando às atividades de navegação, José Aguiar, pioneiro dos Expressos no Amazonas, passou a dar suporte a outros Expressos, independente de atuarem na sua Balsa e também passou a construí-los para vender a terceiros. O armador construiu uma estrutura para realizar essa atividade na margem direita do Rio Negro, no município de Iranduba. Nessa estrutura realiza diversos serviços nas embarcações que vai desde a manutenção básica, substituição de peças até a construção da embarcação.

Figura 18 – Barco Madame Crys,, construída no Estaleiro Aguiar, Manaus-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

Nesse estaleiro, ocorre a manutenção de embarcações e também a construção de Expressos, além disso, algumas peças, como hélices são comercializadas. Quando quebradas ou desgastadas, recebe as usadas e vende as que foram reformadas por ele, que na sua visão são bem mais duradouras e resistentes que as originais. A média de preço de uma hélice utilizada nos Expressos que realizam viagem para os rios Solimões, Amazonas e Madeira é de R\$ 18.000,00, enquanto as hélices vendidas a base de troca custam R\$ 12.000,00. A procura é grande, já que seu conhecimento é vasto e tem praticado preços considerados acessíveis para os padrões de mercado.

Figura 19 – Lancha em manutenção no estaleiro do Sr. Aguiar, Manaus-AM, 2018



Fonte: Robert David, Pesquisa de campo, 2018

Devido oferecer serviços na construção e manutenção de Expresso a terceiros, reduziu suas atividades concernentes à navegação, suas antigas rotas foram repassadas a membros de sua família, antigos funcionários e armadores que realizavam atividades com Expresso em outras cidades. Seu estaleiro é bastante conhecido entre os proprietários de embarcações e referência na região. Percebe-se também o respeito e admiração dos proprietários do segmento, por seu pioneirismo e constante capacidade de inovação no mesmo. Algumas empresas que trabalham com motores o procuram e facilitam o acesso ao armador, já que a utilização de um motor pelo Sr. Aguiar pode incentivar a utilização por diversos outros armadores. Não é incomum algumas embarcações serem desmontadas para sofrer “atualizações”, seja em sua motorização, conforto e melhorias no casco. Todas essas atividades são realizadas no estaleiro do Sr. José Aguiar. Há também facilidade de pagamento da atividade pelo mesmo que não realiza nenhum contrato formal para a realização de serviços.

Vários armadores apontam que a utilização de motores e mudanças no design da embarcação só passam a ser utilizadas de maneira efetiva após a aprovação do Sr. Aguiar. Inclusive a utilização do Alumínio como fator principal na construção da

embarcação e a espessura do mesmo nas diferentes partes da embarcação foram experiências realizadas primeiramente por ele.

No estaleiro, há motores que servem para substituição nas embarcações que quebram. Na visão do Sr. Aguiar, compartilhada por outros armadores, é importante que as viagens continuem ocorrendo independente das dificuldades, já que a marca dos Expressos é a pontualidade. Outra alternativa é permitir que outra lancha, mesmo sendo concorrente realize as viagens.

Figura 20 – Motores disponíveis para substituição no estaleiro do Sr. José Aguiar, Manaus-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Atualmente, (2018), o Sr. José Aguiar está construindo uma embarcação do tipo Expresso que terá 50 metros de comprimento, seu destino ainda não está definido. Esse Expresso caso seja concluído será a maior embarcação do tipo construída no Amazonas. Quando perguntado se há um estudo prévio sobre a necessidade de construção da lancha, o proprietário respondeu acredita no segmento, e que na sua visão sempre há mais necessidade de se movimentar mais rápido na Amazônia. Citou o exemplo da viagem para Tabatinga, que inicialmente era feita por uma lancha com capacidade de 60 passageiros e muitos passageiros tinham medo

de realizarem a viagem, pensando que a lancha possuía pequenas dimensões. Por causa disso resolveu construir um barco bem maior a Crystal, com capacidade de 125 passageiros, que criou uma demanda maior devido o maior conforto, dimensão e capacidade da lancha. Aguiar citou o exemplo do avião, que quanto maior sua dimensão, maior a confiança do passageiro, e por isso está construindo, desde 2018, com 50 metros de comprimento e capacidade para transportar duzentos passageiros, figura a seguir:

Figura 21 – Lancha em construção no estaleiro do Sr. Aguiar, Manaus-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Outros armadores também passaram a realizar esse tipo de serviço de manutenção e construção de Expressos, dentre eles podemos destacar Francisco Reis, conhecido como Louro, que durante muitos anos trabalhou com o Sr. José Aguiar e hoje realiza atividades de construção, manutenção e navegação no trecho Manaus- Tabatinga. Esse armador aprendeu a construir e dar manutenção em Expressos, sendo bastante procurado pelos armadores regionais.

Quando indagado sobre o crescimento de outros armadores no segmento, inclusive os que trabalharam com ele, o Sr. José Aguiar demonstrou satisfação por influenciar diversas pessoas a terem sucesso na atividade, sua intenção é que seus familiares e funcionários cresçam e se tornem importantes no segmento, essas pessoas fazem parte de seu legado no transporte fluvial. O mesmo também afirmou que teve oportunidade de monopolizar o mercado, mas não quis, pois o transporte não cresceria em tantas localidades.

Figura 22 – Construção e manutenção no estaleiro do Louro, Manaus-AM, 2018.



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

O conhecimento sobre os Expressos tem crescido entre os armadores regionais. O segmento possui uma estrutura construção diferente da trabalhada nos barcos de transporte misto que utilizam ferro ou madeira como material fundamental, enquanto os Expressos utilizam o alumínio, que vem ganhando novos adeptos para a aprendizagem e domínio da construção.

A Balsa Verde é uma das três estruturas flutuantes da Manaus Moderna de onde partem Expressos. Existem dois módulos de estrutura flutuantes que funcionam acoplados, o primeiro módulo possui 35m x 8m, o segundo 30m x 8m, o terceiro 30m x 8m e o quarto módulo 25m x 8m totalizando um comprimento total de 120m x 8m (SNPH, 2010). Além da presença dos Expressos, a partir dessa balsa ocorrem viagens de embarcações mistas que navegam para o interior do Amazonas, assim sua utilização no transporte misto, se restringe a viagens intermunicipais. A maior parte das embarcações que atracam na balsa, ainda possui o padrão de construção tradicional, utilizando madeira como elemento essencial. A quantidade de embarcações que atracam nessas balsas varia conforme a dimensão das embarcações atracadas, já que não existe padronização quanto ao dimensionamento das embarcações regionais, mas em média cabem no máximo 30 embarcações.

Figura 23 – Balsa Verde na Manaus Moderna – AM, 2018



Foto: Robert David, Pesquisa de campo, 2018.

No que tange à utilização da Balsa Verde por Expressos. Excetuando-se a viagem realizada para o município de Beruri¹⁶, no Rio Purus, a peculiaridade das viagens realizadas pelas embarcações que atracam nessa balsa são para cidades circunvizinhas a Manaus que possibilita um movimento de retorno diário a passageiros

¹⁶ Não é incomum a tentativa de inserir embarcações do segmento Expresso em novas rotas. Como exemplo, podemos destacar a cidade de Beruri no rio Purus, que tem o transporte fluvial como essencial ao movimento de cargas e passageiros. Em 2017 o Expresso M. M. Pinheiro que realiza o trecho Beruri-Manaus passa a navegar nesse trecho, realizando o mesmo em torno de cinco horas, cobrando o valor de R\$ 70,00 (setenta reais) com rota todas as terças-feiras, quintas-feiras e sábados. No entanto, alguns barcos também realizam esse trecho a partir de Manacapuru com motores menores (aproximadamente 250 HP) em menos tempo, fato que contribui para que outros armadores não realizem o trecho a partir de Manaus.

que se deslocam na Região Metropolitana de Manaus, visto que os trajetos realizados a partir desta balsa, atendem o município do Careiro da Várzea e outras comunidades próximas à capital. Essas localidades têm nos barcos Expressos a opção de interligação mais veloz com a capital.

Essa oferta de viagens favorece o fluxo mais rápido entre essas localidades e a capital, já que essas localidades são carentes de diversos serviços públicos e privados, tendo em Manaus o local para resoluções de questões de cunho pessoal e de trabalho. A relativa proximidade geográfica da capital, que acarreta menor consumo de combustíveis, o constante fluxo e rotatividade de passageiros são os principais fatores que colaboram para o crescimento e manutenção dos custos das embarcações do tipo Expresso que compõem a balsa verde.

Quadro 10 – Balsa Verde, Manaus Moderna Manaus-AM, 2018.

Destino		Duração		Preço	
Expresso	Recreio	Expresso	Recreio	Expresso	Recreio
Manaus-Janauacá		2h20min	4h30min	R\$ 30,00	R\$ 30,00
Manaus-Careiro		1 h	2h	R\$ 20,00	R\$ 20,00

Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

Os passageiros provenientes dessas localidades realizam viagens pelo período da manhã, chegando a Manaus entre 8:00 h e 10:00 h. Esse horário permite aos mesmos resolver situações durante o dia retornar ao seu município ou comunidade de origem no fim da tarde que é o horário de maior fluxo.

Figura 24 – Expresso entre barcos regionais, Manaus-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

O Careiro da Várzea é um dos municípios do Amazonas que se destaca na utilização de Expressos para se interligar a capital e possui número de Barcos Expressos em direção à mesma rota (13 barcos). Com população de 28.592, distante 32 km de Manaus por via fluvial, essa rota foi pioneira na utilização do segmento Expresso. O tempo de viagem entre Manaus e Careiro da Várzea (sede do município) dura uma hora, a partir da Manaus Moderna.

Nos últimos anos cresceu a interligação entre cidades por meio da abertura de pontos de ligação terrestres. Nesse caso, o transporte fluvial deixou de ser o meio exclusivo de acesso para algumas cidades, a partir da abrangência do modal terrestre, como por exemplo, pela BR-174, AM-010 e AM-070. No caso das cidades que se interligam com Manaus a partir BR-319, faz-se necessário que se atravesse o rio Negro da margem esquerda (Manaus) através do Porto da Ceasa, para margem direita (Careiro da Várzea) para que se acessem as estradas. No entanto, nem sempre essa medida é interessante, pois o Porto da Ceasa fica localizado no Bairro do Mauazinho e está a 12 km do centro de Manaus, além de apresentar algumas dificuldades de acesso a outras zonas da Cidade por conta da baixa quantidade de linhas de ônibus e também pela distância com outros bairros da cidade. Assim, por conta da maior dificuldade de acesso ao Ceasa, vários passageiros optam pela utilização de Expressos que aportam na Manaus Moderna, principalmente pela proximidade do centro comercial da cidade de Manaus, onde existe maior oferta de serviços urbanos públicos e privados.

Quadro 11 – Barcos da Balsa Verde, Manaus Moderna-AM, 2018

BALSA	NOME DA EMBARCAÇÃO	ORIGEM/DESTINO	DIAS DE SAÍDA	DURAÇÃO I/V	VALOR	Cap.	MOTOR HP
Verde	Dona Lourdes	MAO-CAREIRO	Seg a Sábado	2 h	20	90	600
Verde	Exp. Gato Maracajá	MAO-CAREIRO-PAROÁ	Seg a Sábado	2h	20	70	450
Verde	Exp. Jeane	MAO-CAREIRO-PAROÁ	Seg a Sábado	2h	20	90	600
Verde	Exp. Dona Terezinha	MAO-CAREIRO	Seg a Sábado	1 h	20	65	450
Verde	Exp. Carol	MAO-CAREIRO	Seg a Sábado	1 h	20	65	450
Verde	Exp. Samuely	MAO-CAREIRO	Seg a Sábado	1 h	15-20	40	225
Verde	Exp. Samuelly II	MAO-CAREIRO-PARUPU	Seg a Sábado	3 h	35	90	550
Verde	Exp. Débora Beatriz II	MAO-CAREIRO-PARUPU	Seg a Sábado	3 h	35	55	477

Verde	Exp. Nova Vitória	MAO-CAREIRO	Seg a Sábado	3 h	35	50	477
Verde	Exp. Jamilly IV	MAO-CAREIRO	Seg Qua Sex	1 h	20	65	600
Verde	Exp. Correa	MAO-CAREIRO-PARUPU	Seg a Sábado	2:30 min	40	50	350
Verde	Vovó Nair	MAO-TERRA NOVA	Seg a Sábado	1 h	15-20	50	300

Organização: Robert David, 2018.

Fonte: Pesquisa de Campo Manaus Moderna, 2018

O Lago de Janauacá faz parte do município de Manaquiri, a distância fluvial percorrida a partir de Manaus até o lago é de 50 km. Essa localidade possui número importante de embarcações do segmento Expresso, seis lanchas realizam o trecho que tem como destino diário o Porto da Manaus Moderna. Esses barcos atracam na Balsa Verde e realizando essa viagem de forma frequente há mais de dez anos para a localidade.

Quadro 12 – Expressos que realizam rota para a Comunidade do Janauacá-AM, 2018

BALSA	NOME DA EMBARCAÇÃO	ORIGEM/ DESTINO	DIAS DE SAÍDA/HORA	DURAÇÃO I/V	VALOR	Capa	Motor HP
Verde	Helen Soares	MAO-JANAUACÁ	Seg a Sábado	3: 30 min	30	60	600
Verde	Exp. Soares	MAO-JANAUACÁ	Seg a Sábado	3: 30 min	30	75	600
Verde	Exp. M. J. Soares	MAO-JANAUACÁ	Seg a Sábado	3: 30 min	30	98	600
Verde	Exp. Jamilly IV	MAO-JANAUACÁ	Seg a Sábado	3: 30 min	30	50	477
Verde	Exp. Silva	MAO-JANAUACÁ	Seg a Sábado	3: 30 min	30	65	450
Verde	Exp. Davison	MAO-JANAUACÁ	Seg a Sábado	3: 30 min	30	90	600
Verde	Exp. Joana	MAO-JANAUACÁ	Seg a Sábado	3: 30 min	30	60	550

Organização: Robert David, 2018.

Fonte: Pesquisa de Campo Manaus Moderna, 2018.

O transporte fluvial Expresso é o meio de interligação capilaridade entre os moradores da área e a capital, demonstrando assim a importância do transporte no processo de interligação não apenas entre cidades, mas também entre comunidades que mantêm frequente relação de transporte com a capital. Apesar de notoriedade dos Expressos nesse trecho que não é sede do município, Janauacá não é a única comunidade que possui Expresso como principal forma de ligação, outras comunidades no Careiro da Várzea também se utilizam Expresso como principal maneira de interligação com a capital.

Os barcos que atuam realizando interligação entre essas cidades apresentam maior frequência de viagens semanais do que os que realizam viagens para cidades no trecho Solimões-Amazonas. Esse fator influencia diretamente na manutenção econômica do empreendimento, tornando possível a realização de atividades diárias de transporte para trajetos mais próximos a Manaus, exigindo menos consumo de combustíveis. A maior parte dessas embarcações “dorme” em seu destino final retornado no dia seguinte a capital, dessa maneira seu tempo de ociosidade é baixo e seu gasto com atracação se dá de forma diferente das embarcações que realizam longas viagens, que precisam pagar tributos nos municípios das onde realizam parada pela venda de passagem, além de permanecerem mais tempo no rio navegando, o que exige consumo maior de combustíveis.

Como os Expressos atracam na Balsa verde realizam viagens para lugares mais próximos, levam tempo de duração menor do que a maioria dos outros Expressos que partem das outras Balsas. Assim, o custo de combustível por viagem, que é um dos fatores que interfere decisivamente no preço da passagem acaba possibilitando a cobrança de passagens com valores mais acessíveis, inclusive, com valores próximos aos valores praticados pelas embarcações tradicionais que realizam viagem para o mesmo destino.

No trabalho de campo realizado entre abril e dezembro de 2018, foram levantados na balsa verde 20 barcos Expressos. A maior parte das embarcações que atracam nessa balsa, realizam suas atividades de segunda a sábado, essa regularidade ocorre mesmo sem a obrigatoriedade por parte de nenhum ente público, visto que não há regulamentação no transporte estadual de passageiros. Segundo os levantamentos e entrevistas com os responsáveis pelas embarcações, a média de ocupação dos lugares por passageiros é de 70%. Os passageiros são compostos

principalmente por moradores do local de origem, que vêm a Manaus resolver diversas situações pessoais, gerando a oportunidade de retorno no mesmo dia, inclusive, seguidos por filhos dos moradores do lugar que viajam principalmente no fim de semana em visita a família.

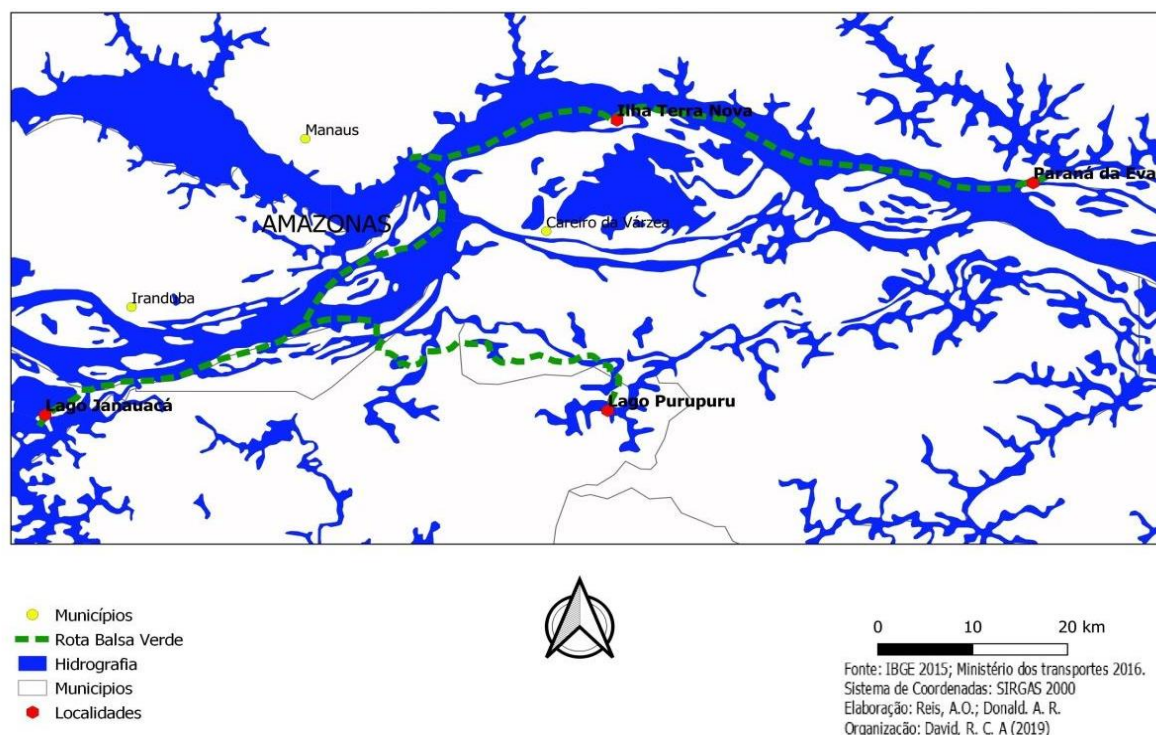
As embarcações que atuam na Balsa Verde têm capacidade entre 40 e 90 passageiros, além da diferença de capacidade, há também diferença na estrutura interna das embarcações, pois nem todos os barcos Expressos que viajam para o Careiro da Várzea são dotados equipamentos como cadeiras acolchoadas e ar-condicionado.

Dos barcos que atracam na Balsa Verde as que possuem condicionador de ar são Samuely, Dona Lourdes, Jamilly II e M M Pinheiro. Segundo os proprietários que não possuem esse equipamento, há intenção da climatização no futuro, no entanto tal medida dificultaria mais a manutenção do empreendimento que possui considerável concorrência, praticamente todas as embarcações praticam o mesmo preço para o mesmo destino¹⁷, além do que a quantidade de equipamentos torna a lancha mais pesada, ocasionando maior exigência em motorização, acarretando mais consumo de diesel para gerar energia elétrica, e abastecer o “motor de luz”.

Os barcos da Balsa Verde são de menor capacidade em comparação aos barcos utilizados nas viagens intermunicipais e interestaduais para maiores distâncias a partir do Terminal Ajato e Balsa Amarela.

¹⁷ Foram entrevistados doze proprietários ou responsáveis por embarcações do segmento Expresso na Balsa Verde entre setembro e dezembro de 2018, pela manhã (6:00 h às 9:00 h) e pela tarde (14:00 h às 17:00 h).

Mapa 8 - Destino de embarcações - Balsa Verde, Manaus-AM, 2018



Organização: Robert David
 Elaboração: André Reis e Amarilis Donald
 Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

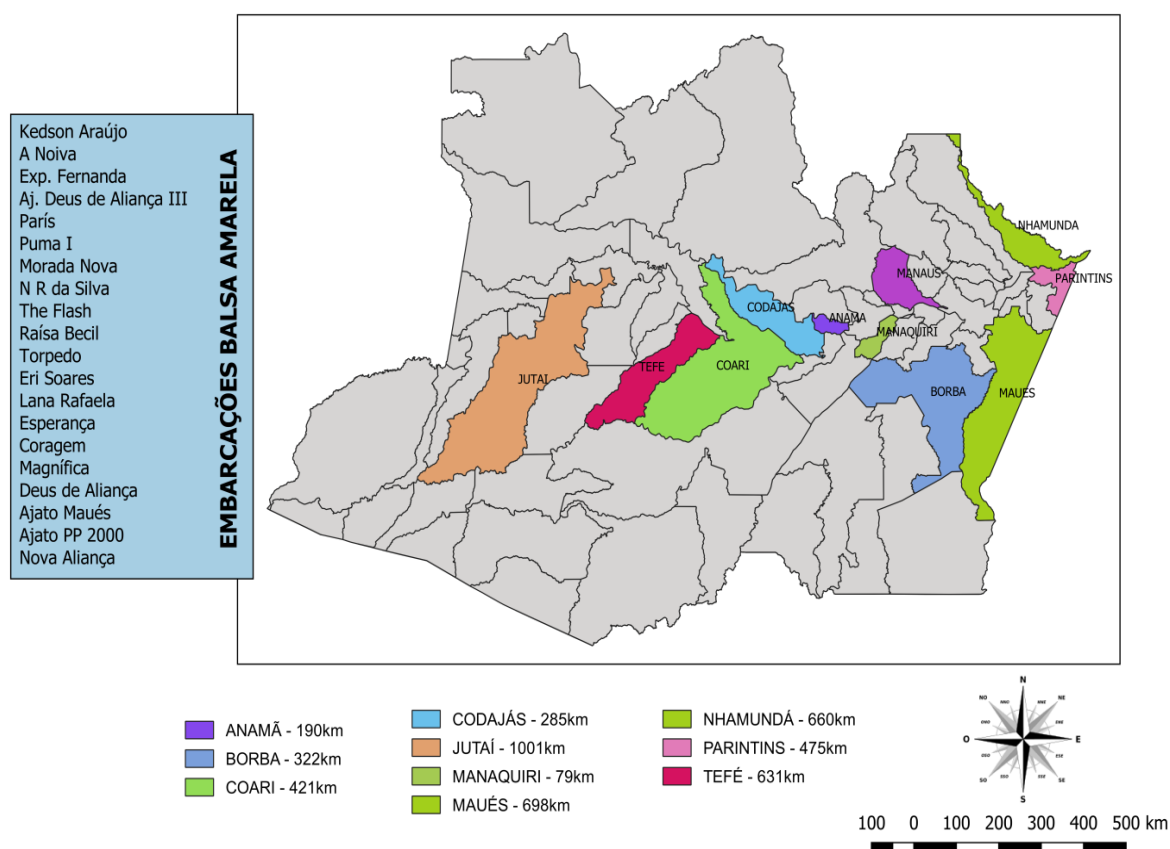
O valor da atracação para os Expressos que atacam na Balsa Verde é menor do que o cobrado para os Expressos das outras balsas que possuem maior capacidade de passageiros. Segundo entrevistas com os responsáveis pela balsa, na Balsa Verde o valor da atracação varia entre R\$30,00 e R\$70,00 reais por utilização, que pode durar entre 3:00 h e 6:00 h de permanência na balsa. Caso o barco necessite ficar mais tempo é cobrado um valor adicional que não é tabelado, podendo variar de acordo com a dimensão da embarcação. No caso dos Expressos raramente esses barcos ficam atracados na balsa, já que todos os barcos que atracam na balsa verde retornam no mesmo dia.

A Balsa Verde aumentou, consideravelmente, o número de embarcações do tipo Expresso. Em 2004 havia cinco barcos que atracavam nessa balsa, que ainda não tinham recebido a pintura proposta pela SNPH, sendo conhecida como Balsa do Produtor. Essas embarcações realizam viagens para Manaquiri, Careiro da Várzea e Comunidades como: Janauacá, Paroá e Purupuru (David, 2004). Em 2010, a partir das pesquisas realizadas na mesma balsa, na ocasião já denominada de Balsa Verde

foram levantadas 17 embarcações realizando trajetos para os mesmos destinos (DAVID, 2010). A partir das pesquisas realizadas na Manaus Moderna entre 2017 e 2018, foram catalogadas 20 embarcações realizando trajetos para o município do Careiro da Várzea e localidades do município e Manaquiri.

Também localizada na Manaus Moderna, a Balsa Amarela é de grande importância para a movimentação de Expressos para diversas cidades no Amazonas e vem apresentando a inserção embarcações ao longo dos anos. A Balsa Amarela apresenta as seguintes especificações técnicas: 90,0m de comprimento, 12,0m de largura 1,40m de altura. Algo que marca essa balsa é a diversidade de destinos das embarcações que atracam nela. Na Balsa Amarela, encontramos embarcações que servem a diferentes destinos e calhas do estado como: Codajás, Coari e Parintins. Também favorece a interligação RMM, principalmente para a cidade de Manaquiri.

Mapa 9 – Destino de embarcações na Balsa Amarela, Manaus-AM, 2018



Organização: Robert David, 2018.
Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

Nem sempre todas as embarcações conseguem atracar, ocasionado uma espécie de competição entre os armadores. Alguns possuem, inclusive, lugares privilegiados por pagarem maiores valores. Destaca-se que, atualmente, na parte frontal da balsa predomina a atracação de embarcação do tipo Expresso. Vale ressaltar que além do embarque de passageiros e venda de passagens, as estruturas flutuantes são utilizadas para o transporte de diversas cargas, além de abrigar lanchonetes improvisadas de estruturas metálicas onde se vendem refeições e bebidas.

Dentre as estruturas flutuantes pesquisadas, esta apresentou elevados níveis de crescimento, no que se refere à quantidade de embarcações e número de cidades da rede que passaram a ser atendidas. A Balsa Amarela, no ano de 2010, possuía apenas cinco embarcações do tipo Expresso, que realizavam viagens para as cidades de Anori, Maués, Coari e Parintins (DAVID, 2010); atualmente (2018), já existem 22 embarcações que além dessas cidades realizam viagens para Manaquiri e outras cidades da calha dos rios Solimões e Amazonas.

Quadro 13 – Expressos que utilizavam aa Balsa Amarela, Manaus Moderna, 2010

Barco	Destino	Capac.	Duração	Dias
Exp. Anori	Anori	80	7 horas	Seg / Qua / Sex
Semeador Pinheiro	Anori	100	8 horas	Ter / Qui / Sáb
Ajato Maués	Maués	120	8 horas	Ter e sex
Kedson Araújo	Coari	116	8 horas	Ter e sex
A Noiva	Parintins	120	7 horas	Qui e sáb

Fonte: David, 2010

Com a pesquisa de campo em 2017 e 2018, percebeu-se comparativamente considerável crescimento de embarcações e novos trechos passaram a ser realizados como as viagens para Manaquiri e o crescimento das embarcações que realizam viagem para Parintins e Coari, além de guichês e escritórios relacionados com a venda de Expressos que atuam na Balsa.

Quadro 14 – Expressos que atracam na Balsa Amarela, Manaus-AM, 2018

NOME DA EMBARCAÇÃO	ORIGEM/DESTINO	DIAS DE SAÍDA/HORA	DURAÇÃO I/V	VALOR PASSAGEM
Kedson Araújo II	MAO-COARI	Dom Ter Sex	9 h	R\$200
A Noiva II	MAO-COARI	Quarta	9 h	R\$200 /170
Cidade de Coari	MAO-COARI	Qua Dom	9 h	R\$200
Expresso Fernanda	MAO-PARINTINS	Terça	9 h	R\$170
Paris	MAO-PARINTINS	Domingo (6h)	9 h	R\$170
Safira	MAO-PARINTINS	Seg e Qua	9h	R\$170
Estrela de Nazaré	MAO-PARINTINS	Sexta	9h	R\$170
A Noiva II	MAO-PARINTINS	Domingo	9h	R\$170
Agata Fernanda	MAO-PARINTINS	Sexta	9h	R\$170
N R da Silva	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
The Flash	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
N J Soares	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
Torpedo	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
Eri Soares	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
Esperança	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
Coragem	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
Magnífica	MAO-MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$35
Morada Nova	MAO-ANAMÃ	Ter Qua Sáb	4h	R\$35
Exp. Silva Lopes	MAO-ANAMÃ-ANORI	Seg, Quarta e Sábado	5h	R\$70/100
Lana Rafaela	MAO-NHAMUNDÁ	Sexta	10h	R\$180
Ana Carolina	MAO-SANTAREM	Quarta	15h	R\$250
Simone Emanuelle	MAO-SANTAREM	Sábado	15h	R\$250

Fonte: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Na Balsa Amarela, há guichês especializados para venda de passagens para Expresso. Apesar da balsa não ser específica do segmento, o quantitativo de embarcações do tipo Expresso apresenta importante participação nos ganhos financeiros na balsa, que varia entre R\$150,00 e R\$ 300,00 por atracação diária, segundo os responsáveis¹⁸. A exemplo de outras balsas e do transporte misto não há

¹⁸ A pesquisa foi realizada entre abril de 2017 e dezembro de 2018. Foram aplicados formulários (em anexo) com os passageiros das embarcações no embarque, desembarque e durante uma viagem realizada em cada trecho.

tabelamento de preço, a variação se dá pela dimensão da embarcação, embarcações que atracam rotineiramente podem ter abatimentos nos valores. A frequência do pagamento varia, algumas embarcações pagam no ato da atracação enquanto outros podem ser negociados semanalmente.

Figura 25 – Barco Expresso atracado na Balsa denominada Amarela, Manaus-AM, 2018

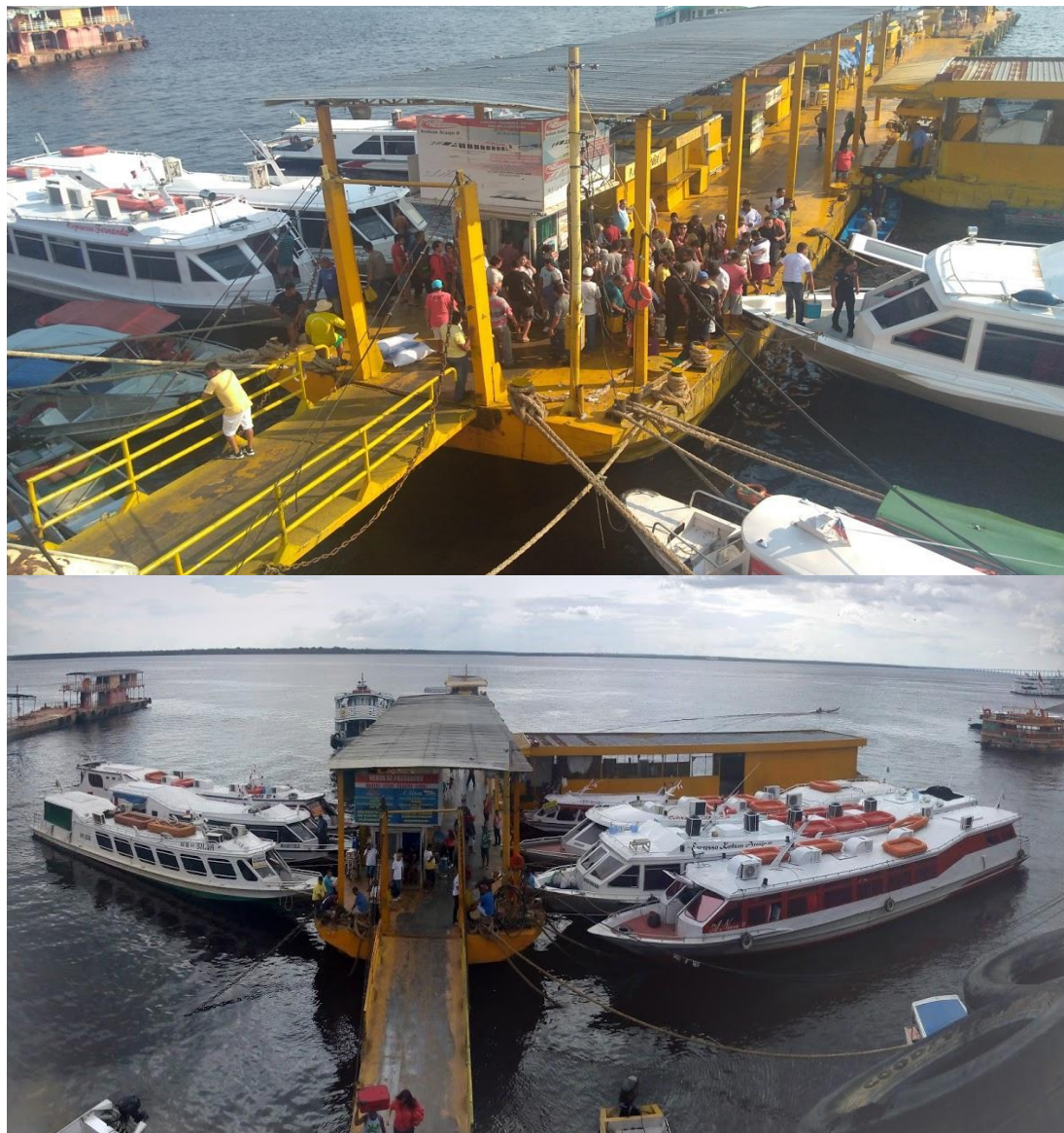
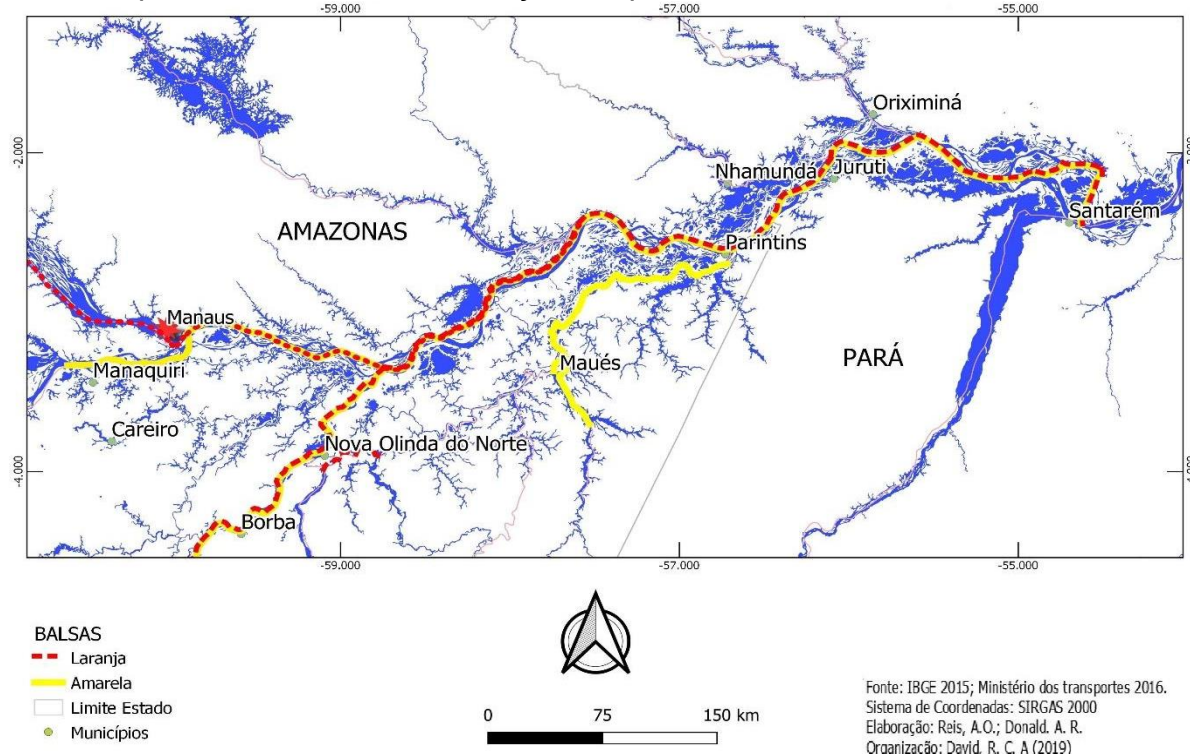


Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Os principais destinos finais das embarcações do tipo Expresso que atracam na balsa Amarela são as cidades de Manaquiri, Parintins e Coari. Além desses, que apresentam número maior de embarcações para o mesmo destino, são realizadas

viagens para as cidades de Jutai e Borba, servindo como opção de acesso a calhas fora do movimentado eixo Solimões-Amazonas.

Mapa 10 – Rotas de embarcações Expresso – Calha Solimões-AM, 2018



Elaborador: André Reis
Organizador: Robert David, 2018.

A cidade de Manaquiri está distante 79 km de Manaus em linha reta e 158 km por estrada, possui 22801 habitantes (IBGE, 2010), com estimativa populacional de 31.147 para 2018 (IBGE, 2018). A movimentação de passageiros entre Manaus e Manaquiri se dá principalmente a partir de Expressos. Hoje há predomínio de Expressos para a cidade em detrimento do transporte misto, a maior movimentação ocorre de segunda a sábado. O horário de saída das embarcações ocorre pelo início da manhã a partir das 6:00h se estendendo por várias horas do dia. O último barco parte de Manaus às 17:00h.

Nesse trecho, oito embarcações realizam viagem de segunda a sábado a partir da Manaus Moderna, segundo os proprietários de embarcações do trecho a procura por viagens se intensifica a partir de quinta-feira, devido o intervalo nas atividades de trabalho. Já a partir dos formulários preenchidos com viajantes das embarcações, 64%

dos realizam a viagem não nasceram na capital Amazonense¹⁹, esses viajantes são oriundos do interior e migraram para trabalhar em Manaus. Esse grupo populacional ainda possui forte vínculo com a sua cidade de origem e familiares. Segundo os entrevistados, esses laços ainda estão presentes em suas vidas, principalmente, por terem diversos parentes diretos morando em outra cidade. Assim, a inserção de técnicas de transporte pode “apressar” as relações sociais, dinamizar o espaço e favorecer a aproximação entre grupos, já que por causa das longas viagens dentre algumas localidades da região, seria inviável viajar para ver a família durante os fins de semana sem a utilização de Expressos.

Além da ligação entre a sede municipal e a capital, são realizadas paradas em algumas comunidades durante a viagem, dentre elas podemos destacar: Costa do Janauacá, Costa do Aruanã e Barro Alto. Essas comunidades têm nos Expresso o meio mais rápido de locomoção com Manaquiri e a capital. Em trechos mais próximos é cobrado um valor menor do que os R\$ 40,00, que é o preço de Manaquiri até Manaus.

Os proprietários de embarcações que realizam viagem a Manaquiri navegam no trecho há mais de uma década, fazendo viagens intermunicipais específicas para passageiros entre cidades da RMM, essa experiência lhes possibilitou desenvolverem a prática na construção e comercialização de embarcações do tipo Expresso.

Quadro 15 – Tempo de viagem Manaus-Manaquiri/AM, 2018

Destino		Duração		Preço	
Expresso	Recreio	Expresso	Recreio	Expresso	Recreio
Manaus-Manaquiri		3h	6h	R\$ 40,00	R\$ 30,00

Fonte: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Devido ao serviço ofertado pelas oito embarcações em direção à cidade de Manaus, há opções de horários a cada hora. Nessa rota, dentre os passageiros entrevistados 54% realizam viagem mais de uma vez na semana para capital, os

¹⁹ Das embarcações pesquisadas no trecho realizamos entrevistas em cinco embarcações do trecho, no momento que embarcavam em Manaus em direção a Manaquiri, e durante a viagem. Já com os proprietários e responsáveis pelas embarcações foram realizadas entrevistas semiestruturadas e aplicação de formulários.

motivos mais apontados nas entrevistas foram: resolução de problemas burocráticos, compras de produtos na capital, problemas de saúde e visita a parentes.

Quadro 16 – Expressos que fazem viagem para Manaquiri-AM, 2018

BALSA	EXPRESSOS	ORIGEM/ DESTINO	DIAS DE SAÍDA /HORA	DURAÇÃO I/V	VALOR	CAP	MOTOR HP
Amarela	N R da Silva	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	65	440
Amarela	The Flash	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	77	552
Amarela	N J Soares	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	60	400
Amarela	Torpedo	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	60	400
Amarela	Eri Soares	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	50	400
Amarela	Esperança	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	50	500
Amarela	Coragem	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	48	500
Amarela	Magnífica	MAO- MANAQUIRI	Seg a Sábado	3h	R\$ 40,00	50	410

Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

Existe alternativa de chegar a Manaquiri, a partir da travessia do Porto da Ceasa e da utilização BR-319 no seu trecho inicial, acessando a estrada AM-354 que interliga a cidade. Mesmo com essa alternativa, há passageiros que optam pelos Expressos que atracam na Balsa Amarela, localizada na Manaus Moderna, a exemplo do que ocorre com os passageiros do Careiro da Várzea, essa fica mais próxima dos serviços procurados pelos mesmos na região central de Manaus ou tem maior facilidade para utilização do transporte urbano como ônibus, táxis e moto-táxis. Apesar das comunidades serem pertencentes aos municípios do Careiro da Várzea e Manaquiri, o fluxo de passageiros para a capital através do Expresso é constante, pois esses municípios apresentam oferta bem menor de serviços públicos e privados em relação a capital.

Expandindo suas atividades desde a implementação do Expresso a Balsa Amarela também recebe embarcações com maior capacidade de passageiros, principalmente para a realização de viagens para as cidades de Coari e Parintins, enquanto que aquelas que realizam viagens para outros trechos como é o caso de Coari e Janauacá são menores e mais leves, apresentando capacidade média entre 40 e 60 passageiros.

Em alguns trechos, verifica-se concorrência entre barcos da Balsa Amarela e de embarcações que realizam atracação no Terminal Ajato. Nessa concorrência pode-se destacar a rotas Manaus-Coari. Essa rivalidade gera constantes melhorias nas embarcações que realizam o trajeto no intuito de atrair os clientes. Nesse trecho estão presentes embarcações que receberam grandes investimentos e possuem capacidade entre setenta e cento e vinte passageiros. Para Calha do Solimões, as lanchas que partem da Balsa Amarela finalizam seu destino na cidade de Coari fazendo escala em Codajás e Anori²⁰, possibilitando maior frequência no trecho do que as lanchas do Terminal Ajato que seguem viagem para Tabatinga e após sua escala em Coari, passam mais tempo em viagem.

Nos últimos 10 anos, as embarcações que realizam saída da balsa Amarela têm realizado elevados investimentos em estrutura interna e motorização, fazendo frente ao terminal pioneiro, sendo uma opção importante para o transporte de passageiros no eixo Solimões-Amazonas. Com destaque para as lanchas Kedson Araújo, A Noiva e a Noiva II, que além da motorização, também se preocupam com detalhes como decoração, conforto e bom atendimento.

Figura 26 – Expresso A Noiva, ancorada na Manaus Moderna-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

²⁰ As paradas na cidade de Anori nas viagens com Expressos não são realizadas no porto da cidade. Os barcos param no Rio Solimões e os passageiros são transportados por lanchas auxiliares que continuam a viagem até o porto da cidade. O valor desse traslado já está incluso no preço da passagem.

Além das balsas da Manaus Moderna, ocorre navegação por Expresso e transporte misto na Balsa do São Raimundo para as cidades do Rio Negro. Nesse trecho, temos quatro cidades, que apresentam menor quantitativo populacional se comparada às calhas do Solimões e Amazonas. Além disso, Novo Airão possui também a interligação a partir de estrada, que foi acentuada com a construção da Ponte do Rio Negro, a próxima cidade localizada a margem do Rio Negro Barcelos possui 25718 habitantes, Santa Isabel do Rio Negro possui 18146 habitantes, e a mais populosa, São Gabriel da Cachoeira, com 37896 (IBGE, 2010). As viagens por Expresso no Rio Negro são constantes e apresentam o mesmo número de embarcações tradicionais que realizam o trecho.

Quadro 17 – Embarcações Expressos – São Raimundo em Manaus e destinos, 2018

BALSA	NOME DA EMBARCAÇÃO	DESTINO	ESCALAS	SAÍDA	DURAÇÃO	VALOR	CAPACI
SÃO RAIMUNDO	LADY LUIZA	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	BARCELOS	SEXTA	12	R\$ 230	78
SÃO RAIMUNDO	DEUS DE ALIANÇA III		SANTA ISABEL	TERÇA	22	R\$ 400	80
SÃO RAIMUNDO	GÊNESIS		SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	TERÇA	27	R\$ 480	108
SÃO RAIMUNDO	ÁGATA FERNANDA			SÁBADO			84

Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2018

Diferentemente da Manaus moderna onde as balsas são particulares, o Porto do São Raimundo é administrado pelo DNIT, que não realiza cobrança das embarcações para utilização das estruturas flutuantes, no caso duas, uma destinada aos barcos de transporte misto, e outra de onde parte o Expresso. Desse porto, navegam barcos para Novo Airão (no caso apenas de transporte misto), por não apresentar demanda suficiente para implementação do Expresso. Já Barcelos, Santa Isabel do Rio Negro e São Gabriel da Cachoeira, possuem Expresso como a mais importante opção de acesso, mesmo concorrendo em alguns trechos com o transporte aéreo. Dentre os barcos do segmento Expresso que trafegam em direção ao Rio Negro, podem-se destacar os seguintes: Lady Luiza, Gênesis, Deus de Aliança e Gustavo.

Figura 27 – Estrutura flutuante para barcos Expresso com destino a calha do Rio Negro, Manaus-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Em novembro de 2018, o preço da passagem entre a cidade de Manaus e Barcelos por Expresso era de R\$ 200,00, entre a capital e Santa Isabel do Rio Negro, R\$ 400 e entre Manaus e São Gabriel da Cachoeira R\$ 480,00. Cabe destacar que mesmo não havendo obrigatoriedade, o preço permanece o mesmo entre as embarcações, o que demonstra a combinação de preço entre os proprietários.

Figura 28 – Propaganda através de banner e ponto de venda de passagem, Manaus-AM, 2018.

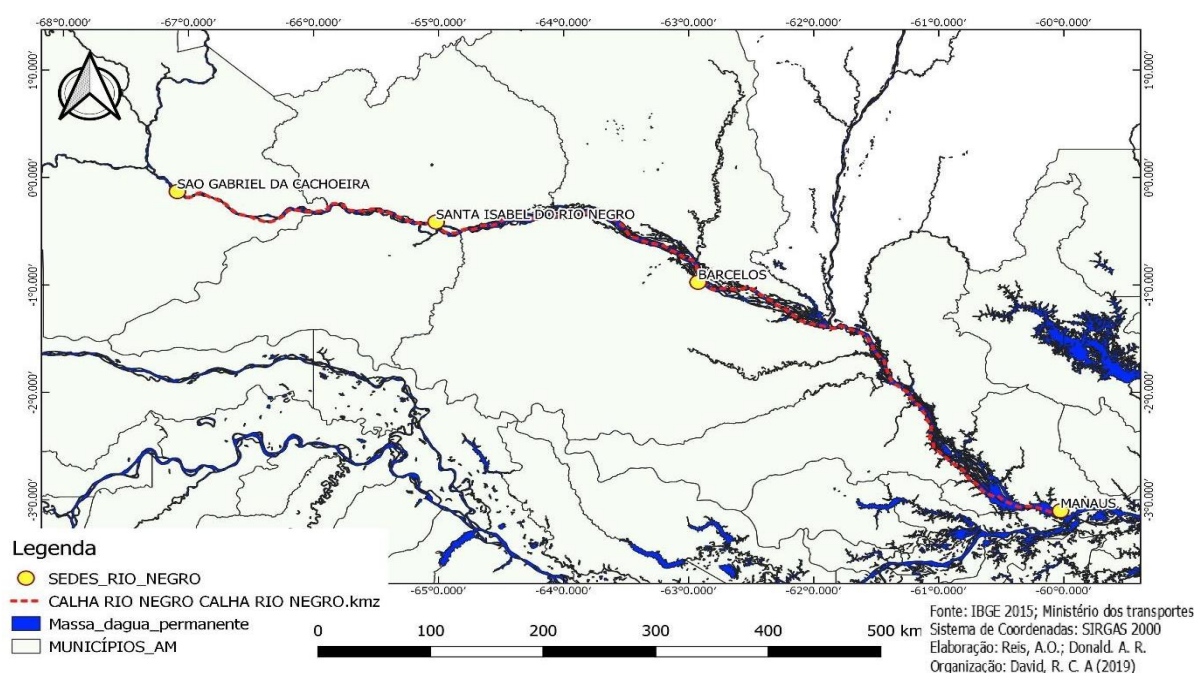


Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Algo que se repete é o preço entre as cidades intermediárias na rota e o destino final, caso o passageiro adentre na embarcação em Santa Isabel do Rio Negro para chegar até São Gabriel da Cachoeira o valor da passagem é de R\$ 200, bastante elevado considerando a distância e preço cobrado a partir destino inicial, Manaus, que gera diferença de R\$ 80,00. Como o transporte entre as cidades do Rio Negro é escasso os proprietários delimitam o mesmo preço nas escalas intermediárias.

Mesmo as cidades do Rio Negro apresentarem menor percentual de embarcações do que as que atuam na Manaus Moderna, o Expresso já está bem sedimentado no trecho e segundo os armadores com a lotação necessária para a manutenção do empreendimento. Comparativamente, o número de escalas é menor do que em outras calhas, o que dificulta a manutenção do empreendimento e o repasse proporcional maior nas escalas intermediárias.

Mapa 11 - Barcos Expresso na calha do Rio Negro, Manaus-AM, 2018



Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2019

Uma prática comum nos barcos que realizam rota para o Rio Negro no Porto do São Raimundo é a atuação segmento Expresso e misto pelos mesmos proprietários. Alguns proprietários do trecho, procurando diversificar sua atuação no segmento e evitar a competitividade de outras embarcações além daquelas que já têm

a atuação nas balsas do terminal possuem Expresso e embarcações mistas. Essa prática se torna estratégica para inibir a concorrência e ampliar sua lucratividade, já que existe demanda para ambos os segmentos.

Figura 29 – Embarcação mista do mesmo proprietário do Expresso, Manaus-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Segundo os levantamentos com proprietários das embarcações, o movimento se dá tanto para o destino final como também entre as cidades do trecho. A maior demanda de passageiros se dá a partir de Manaus, no entanto, as escalas apesar de terem procura menor acabam sendo lucrativas por conta do preço diferenciado entre as cidades do trecho.

3.2 – A dinâmica fluvial na calha do Solimões.

A Bacia Amazônica é a maior bacia hidrográfica do mundo, com grande quantidade de rios navegáveis, eles são o principal meio de movimentação de pessoas e de cargas na região. Assim, pode se analisar o transporte fluvial regional a partir da conexão entre as diversas rotas, seguindo a lógica organizacional a partir de redes geográficas. Nessa lógica, Manaus é a principal difusora dessa rede no

Amazonas e recebe e manda embarcações para todo o estado do Amazonas parte do Pará e Rondônia. Quando se observa o Amazonas e a distribuição das diversas cidades, nota-se que a maioria delas se encontram interligadas por rios.

A calha do Solimões tem na navegação a principal fonte de abastecimento das cidades que a compõe. De barcos, são transportados passageiros e diversos produtos regionais e industrializados como: alimentos, veículos e eletrodomésticos. Essa calha apresenta importante quantidade de embarcações e da movimentação de passageiros no estado, além de importantes cidades que agregam considerável percentual populacional. Essas cidades desempenham importantes funções na movimentação de embarcações, utilizadas no abastecimento agrícola da capital e trazendo de volta diversos produtos essenciais ao funcionamento do comércio local.

Nesse contexto, o transporte fluvial é essencial ao abastecimento e mobilidade dessas cidades. As calhas possuem peculiaridades referentes à sua extensão e interligação com o restante da região, também relação à oferta de serviços de transporte de passageiros como frequência de embarcações, capacidade e qualidade no atendimento. Assim, a dinâmica do transporte fluvial regional perpassa na compreensão da distribuição e movimentação de cargas e passageiros entre as embarcações que navegam no estado nas diferentes calhas dos rios. Dentre as que apresentam maior movimentação de passageiros e cargas em barcos a partir de Manaus na Calha do Solimões podemos destacar os(as) as cidades de Codajás, Coari, Tefé e Tabatinga. Essas cidades apresentam diferentes funções na rede fluvial regional em decorrência de questões históricas, econômicas e geográficas.

Quadro 18 – Dados censitários dos municípios da Calha do Solimões-AM, 2018

Dados populacionais dos municípios da Calha do Solimões			
MUNICÍPIOS	2000	2010	2018
Manacapuru	73.695	85.141	96.236
Codajás	17.507	23.206	28.100
Anamã	6.563	10.214	13.269
Coarí	67.096	75.965	84.272
Tefé	64.457	61.453	60.154
Juruá	6.584	10.802	14.312

Carauari	23.421	25.774	28.076
Alvarães	12.150	14.088	15.860
Fonte Boa	31.509	22.817	18.221
Jutaí	22.500	17.992	14.753
Tonantins	15.512	17.079	18.610
Santo Antônio do Içá	28.213	24.481	21.966
Amaturá	7.308	9.467	11.332
São Paulo de Olivença	23.113	31.442	38.515
Benjamin Constant	23.219	33.411	42.020
Tabatinga	37.919	52.272	64.488

Fonte: IBGE 2000/2010/2018

Organizador: Robert David, 2018.

Manacapuru, situada na Margem esquerda no Rio Solimões, intensificou seu fluxo com a capital e sofreu várias transformações urbanas a partir da construção da ponte sobre o Rio Negro e a duplicação da Rodovia Manoel Urbano, que mesmo com trechos ainda inacabados se apresenta como importante alternativa à interligação entre Manaus e as cidades que podem ser acessados a partir da travessia da ponte como: Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. Dentre elas, Manacapuru apresenta maior expressividade populacional com 85.141 habitantes (CENSO IBGE, 2010) e de oferta de serviços. Localizada às margens do rio Solimões, a cidade de Manacapuru favorece o acesso aos municípios de Anori e Anamã, Caapiranga que possuem barcos Expresso e regionais que os ligam direto a Manacapuru, já que devido à oferta de serviços de comércio, saúde, na cidade, em diversos casos não se torna necessário à vinda até Manaus, ou ainda possibilitam o complemento do trajeto rodoviária - fluvial. Com a construção da Ponte Sobre o Rio Negro, intensifica-se mais ainda a interligação entre Manaus e Manacapuru através de automóveis. Anteriormente a travessia do rio que dava acesso à Rodovia Manuel Urbano se dava a partir da utilização de balsas que prestavam serviço no porto do São Raimundo. No entanto, não eram incomuns os infortúnios gerados por essas balsas aos seus usuários como as imensas filas nos dias de alta demanda, a precariedade do atendimento na compra do acesso e a falta de manutenção das mesmas, o que poderia intensificar mais ainda a espera.

Manacapuru possui relação estreita com cidades vizinhas pelos serviços que são oferecidos na cidade. Mais próxima geograficamente que Manaus de algumas

idades como Anori, Anamã e Caapiranga. A distância entre Manaus e Anori é de 195 km e de Manacapuru e Anori é de 125 km, entre Manaus e Anamã é de 202 km e Manacapuru e Anamã é de 132 km.

Além da menor distância entre as cidades e Manacapuru, há também a diferenciação da oferta do serviço de transporte, que no caso de Manacapuru é mais específica, levando o passageiro no mesmo barco até o ponto final. Os barcos Expresso que partem da Manaus Moderna e ofertam serviços aos passageiros que têm como destino Anori e Anamã tem como principal destino cidades de Coari, Tefé e Tabatinga, inclusive, nem sempre atracam no Porto de Anori e Anamã, redistribuindo os passageiros em lanchas menores para seguir destino até a cidade. Essa viagem também pode ser feita de barco até Manacapuru e seguindo de ônibus ou táxi para a capital, todavia, essa medida torna o gasto maior com a viagem. Assim, a utilização dos barcos Expresso em direção a Manaus se torna mais atrativa.

Assim, a cidade de Manacapuru pode ser considerada um entreposto para utilização do Expresso, descentralizando atividades de navegação em Manaus utilizando o fator proximidade entre as cidades mais próximas de forma favorável, visto que só há um gasto menor de combustível, o que favorece o preço mais acessível, além disso, os serviços oferecidos na cidade permitem aos passageiros que utilizem Manacapuru como polo de serviços em detrimento da capital.

Na cidade de Coari, que está distante de Manaus 463 km, houve considerável aumento da população local. Em 2000 a população de Coari era de 67.096, em 2010, 75.965 habitantes (IBGE 2000 / 2010), com projeção para 2018 de 84.272 habitantes (IBGE, 2018). Coari, tem crescido econômica e demograficamente a partir da implementação do Gasoduto Coari – Manaus, o que elevou a circulação de pessoas e a arrecadação de tributos na cidade, por causa, principalmente, do recebimento de *royalties* pagos pela Petrobrás, o que acarretou a ampliação da oferta de serviços. Nesse trecho, a movimentação de barcos tem relação diretamente com a capital, seja pelo fluxo de produtos e passageiros entre as cidades. Coari também serve de escala para as embarcações que trafegam em direção a Tefé, mas também possui considerável número de embarcações que tem a cidade como ponto final, tanto da modalidade mista como também o Expresso.

Tefé serve como ponto final para várias embarcações que possuem interligação com Manaus, tendo importante papel articulador na rede fluvial regional, pois

redistribui produtos, serviços, mercadorias e passageiros advindos de Manaus e cidades próximas, como é o caso de Alvarães, Marã e Uarini. Sua função de redistribuição de embarcações entre as diversas cidades e comunidades vizinhas, pode ser demonstrada pelas embarcações que atuam no transporte fluvial que tem origem na cidade.

Os barcos Expresso que interligam Manaus a Tefé e partem do Terminal Ajato têm como destino final Tabatinga, diferentemente, da rota praticada pelos barcos regionais tradicionais em direção à cidade, que têm o Porto de Tefé como ponto final. Já os barcos de transporte misto que tem como destino final Tabatinga não realizam parada em Tefé. Essa situação demonstra como o Expresso atua de modo diferenciado na rede fluvial se comparado com os barcos tradicionais.

Além da interligação com a capital, a partir de Tefé ocorre difusão de Expresso para outras cidades e comunidades. Essa expansão fora do eixo principal demonstra a influência e importância que os barcos tipo Expresso têm na mobilidade da área, já que as cidades circunvizinhas estão articuladas a Tefé no que se refere à interligação fluvial. A centralidade exercida por Tefé se evidencia no âmbito fluvial, porquanto a mesma possui a maior concentração de embarcações da sub-região. Tefé tem forte comércio e serve de polo para cidades vizinhas como Alvarães e Fonte Boa, de onde existem embarcações diariamente interligando Tefé a essas cidades.

Objetivando apresentar alternativas de tipificação das cidades da calha do rio Solimões, Schor e Oliveira identificam Tefé como cidade média de responsabilidade territorial que são cidades que exercerem “uma função na rede que vai além das suas características em si, pois detêm uma responsabilidade territorial que as torna nódulos importantes internamente na rede” (SCHOR e OLIVEIRA, 2011, p. 19). Segundo o Censo demográfico de 2010 a taxa de urbanização da cidade de Tefé foi de 81,48 %, demonstrando crescimento em relação a taxa de urbanização do censo anterior que foi de 74% (IBGE, 2010). Já a população de Tefé, segundo a comparação dos dados de censo teve redução populacional em 2010.

O segmento Expresso cresceu na Calha do Solimões, ofertando sua principal vantagem, que é a redução do tempo de viagem e conforto, mesmo com valores superiores aos que atuam no transporte misto. Mesmo assim, é crescente o transporte específico de passageiros, pois o transporte misto em várias situações não atende as

necessidades dos passageiros que precisam se deslocar mais rapidamente e têm no Expresso uma opção interessante.

Coari e Tefé que agregam diversos equipamentos urbanos e serviços que exigem certo grau de especialização, nem sempre encontrados no local de origem, como universidades, hospitais e bancos. Vários desses trabalhadores passam a estreitar a relação com essas cidades, fixando moradia, mas ainda mantendo vínculos com a capital, intensificando o fluxo de passageiros na rede fluvial e utilizando embarcações do tipo Expresso para se locomover com maior rapidez entre as cidades.

No trecho de Manaus até Coari é onde ocorre a maior oferta de embarcações do tipo Expresso, nesse trecho trafegam nove lanchas, favorecendo a concorrência e a busca na qualidade do serviço. Essas lanchas apresentam bom nível de conforto e motorização. A partida delas em Manaus ocorre a partir de diferentes balsas: seis no Terminal Ajato e três na Balsa Amarela. Esses barcos são responsáveis pela interligação de todas as cidades que estão localizadas na margem do rio Solimões. Essa movimentação constante de embarcações favorece a interligação entre as cidades intermediárias que deixaram de depender exclusivamente do transporte misto, que de maneira geral tem na carga a sua maior fonte de lucro nesse trecho (DAVID, 2010).

As cidades da calha do Solimões concentram grande parte dos fluxos fluviais no Amazonas para Expresso. A atuação desse tipo de transporte em diversos trechos tem ocorrido de maneira frequente há mais de uma década, objetivando realizar o transporte de passageiros de maneira mais veloz, e favorecendo a maior fluidez entre cidades da região.

Atualmente, os barcos Expresso que realizam viagens para calha do Solimões são: Cidade de Manaquiri, Ajato 2000, Pérola, Oriximiná, Crystal I, Missone, Belíssima, Madame Cris, Zé Holanda, Glória de Deus III, Kedson Araújo II, A Noiva, Cidade de Coari. Essas lanchas têm operado de forma frequente e geralmente a maior parte de sua lotação demonstrando a rentabilidade da calha (Pesquisa de campo, 2017, 2018).

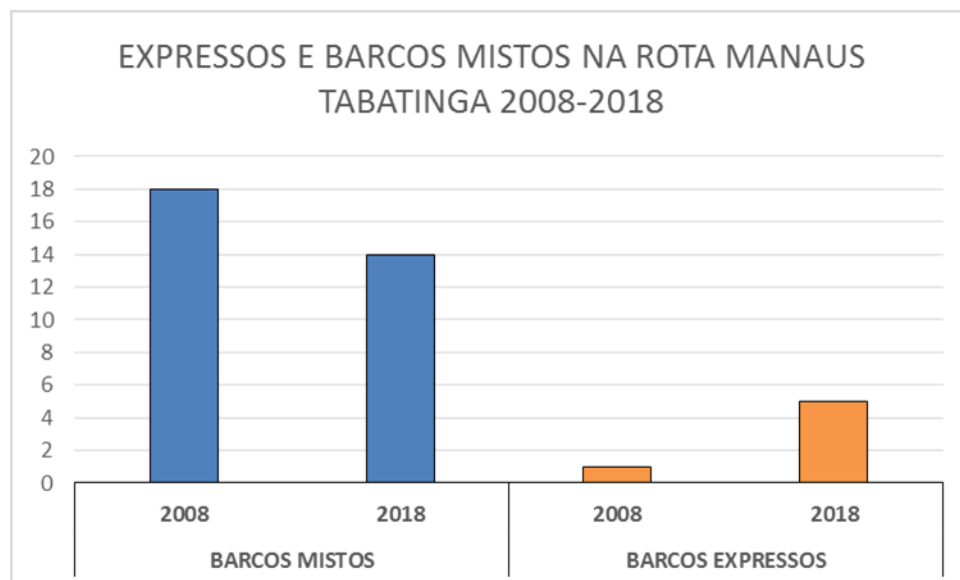
Quadro 19 – Comparação entre a duração e preços dos barcos expressos e de recreio a partir de Manaus-AM, 2018.

Destino		Duração		Preço	
Expresso	Recreio	Expresso	Recreio	Expresso	Recreio
Manaus – Coari		9h	15h	R\$ 210,00	R\$ 100,00
Manaus-Codajás		6h	12h	R\$ 120,00	R\$ 70,00
Manaus-Tabatinga		36h	150h	R\$ 680,00	R\$ 385,00
Manaus-Tefé		12h	48h	R\$ 300,00	R\$ 130,00

Fonte: Pesquisa de campo, questionários e entrevistas.

Os preços do Expresso comparados com o transporte misto apresentam diferenças entre 50% e 80% a mais, essa diferença inibe várias pessoas de utilizar esse tipo de transporte com maior frequência, tornando-se um transporte, de certa maneira mais elitizado nessa calha. Nos últimos anos, o Expresso tem apresentado um crescimento considerável na calha, não só em quantidade mais também em qualidade e ganho de velocidade, ampliando consideravelmente seu quantitativo de passageiros e confiança dos mesmos no segmento.

Gráfico 6 – Comparação entre Expressos e Barcos de Transporte Misto, Manaus-Tabatinga/AM, 2008-2018



Fonte: Pesquisa de campo, 2018

Elaboração: Robert David, 2018.

Cada rota apresenta sua particularidade, Manaus-Tabatinga se configura de grande importância para o Amazonas. A cidade de Tabatinga surgiu a partir da

construção do forte de São Francisco Xavier de Tabatinga, com a finalidade de servir de limite entre as áreas da coroa portuguesa e coroa espanhola. Tabatinga apresenta elevada importância na rede Amazônica pela sua função fronteiriça. Tabatinga ganha mais dinamismo a partir da década de 1960, com uma instalação de uma base militar e na década de 80, quando chega a Tabatinga um porto, aeroporto e rede bancária, ampliando assim, a oferta de serviços na cidade. Nesse momento, Tabatinga atinge o *status* de município, visto que era atrelada ao município de Benjamin Constant (NOGUEIRA, 2001).

O trecho Manaus-Tabatinga sempre se apresentou como grande desafio à realização de viagens regionais, devido à distância entre as cidades da calha até a capital Manaus. O constante fluxo de cargas e passageiros não se restringe aos destinos inicial e final, mas compreende também outras cidades. Nesse trecho, a partir das embarcações mistas elas ocorrem a partir de Tefé. Os pontos de parada nessas cidades também se configuram como de grande importância, pois apresentam demanda importante de cargas e passageiros dentre os quais podemos destacar: Fonte Boa, Tonantins, Santo Antônio do Içá e São Paulo de Olivença e Benjamin Constant.

Por ser uma cidade de Fronteira, a cidade de Tabatinga mantém forte relação com a cidade de Letícia na Colômbia, sendo assim, existe estreita relação entre os serviços e o abastecimento entre as duas cidades, consideradas cidades gêmeas (NOGUEIRA 2001). Tabatinga fica distante 1573 km da capital Manaus e Letícia 800 km de Bogotá. Dessa forma, um dos grandes desafios enfrentados por essas cidades é a distância dos grandes centros.

Na rota Manaus-Tabatinga, os barcos tipo Expresso param em todas as cidades da calha. Essas diferenças internas da calha quanto ao funcionamento do transporte fluvial misto e Expresso estão relacionadas à dinâmica do transporte específico de passageiros realizado por esse tipo de transporte que possui diferenciada frequência e fluxos de passageiros em relação ao transporte misto. A rota Manaus-Tabatinga foi inaugurada em 2008 pelo Barco Ajato 2000, a partir desse período, o número de embarcações aumentou para cinco, havendo dessa forma a possibilidade de se viajar para Tabatinga a maioria dos dias da semana a partir do Expresso.

A viagem entre Manaus e Tabatinga demonstra como o Expresso pode modificar a dinâmica do transporte fluvial regional, reduzindo o tempo de viagem em de seis dias para 36 horas até o trecho final. A rota tem se mantido constante há dez anos e apresenta o crescimento de quatro embarcações desde o início do seu funcionamento, ocorrendo em quase todos os dias da semana.

Em Manaus, os barcos tipo Expresso que realizam viagem para Tabatinga aportam somente no Terminal Ajato no Porto da Manaus Moderna, a viagem requer logística minuciosa e planejamento, visto que a navegação ocorre por boa parte da extensão do Rio Solimões durando aproximadamente 34 horas. Durante as viagens, são servidas refeições como almoço e jantar, preparada, na maioria das vezes, na cozinha da própria embarcação, quando a comida não é feita na cozinha da embarcação, o serviço é terceirizado com restaurantes das cidades das escalas e servidos em marmitas durante a viagem. As lanchas que realizam essa viagem são: Crystal (terça), Madame Crys (Quinta), Glória de Deus III (Sexta), Cidade de Manaquiri (Domingo)²¹. Somente as Lanchas Glória de Deus III e Cidade de Manaquiri param em Alvarães.

Quadro 20 – Expressos no trecho Manaus-Tabatinga/AM, 2018

EXPRESSOS NO TRECHO MANAUS –TABATINGA		
ESCALA	DUR. (H)	PREÇO (R\$)
Codajás	05:30	170,00
Coarí	08:00	210,00
Tefé	12:30	300,00
Alvarães	13:20	350,00
Fonte Boa	18:00	470,00
Jutaí	21:00	530,00
Tonantins	24:00	550,00
Santo Antônio do Iça	25:00	580,00
Amaturá	26:20	600,00
São Paulo de Olivença	28:30	640,00
Benjamin Constant	33:30	670,00
Tabatinga	34:00	680,00

Organização: Robert David

²¹ Somente a Lancha Cristal I não para em Codajás

Somente as Lanchas Glória de Deus III e Cidade de Manaquiri param em Alvarães

A rota Manaus-Tabatinga se configura como a maior rota longitudinal do Amazonas realizada Expresso, compreendendo as seguintes cidades: Anamã, Anori, Codajás, Coari, Tefé, Fonte Boa, Jutai, São Paulo de Olivença, Benjamin Constant e Tabatinga. Além da rota principal, a cidade de Tabatinga possui proximidade com as cidades de Benjamin Constant e Atalaia do Norte.

Na região do Alto Solimões, é crescente a utilização do Expresso, possibilitando o fluxo de passageiros de maneira mais rápida entre as cidades. A cidade de Tabatinga fronteira com a Colômbia o Peru tem dinâmica peculiar, pois diferentemente de Tefé e Itacoatiara que possui influência na circunvizinhança, Tabatinga influencia todo o trajeto, pois as embarcações que possuem como rota inicial ou final a cidade são responsáveis por grande parte da movimentação de pessoas entre as cidades da calha do Solimões.

Quadro 21: Esquema operacional Expresso Manaus-Tabatinga e Tabatinga-Manaus, 2018

ESQUEMA OPERACIONAL (LINHA MANAUS-AM a TABATINGA-AM)					
PARTIDA			CHEGADA		
Local	Dia da Semana	Hora	Local	Dia da Semana	Hora
Manaus-AM	3ª feira	07:00	Codajás-AM	3ª feira	12:30
Codajás-AM	3ª feira	12:40	Coari-AM	3ª feira	15:00
Coari-AM	3ª feira	15:10	Tefé-AM	3ª feira	19:30
Tefé-AM	3ª feira	19:40	Fonte Boa-AM	4ª feira	01:00
Fonte Boa-AM	4ª feira	01:10	Jutai-AM	4ª feira	04:00
Jutai-AM	4ª feira	04:30	Tonantins-AM	4ª feira	07:00
Tonantins-AM	4ª feira	07:10	Santo Antonio do Içá-AM	4ª feira	08:00
Santo Antonio do Içá-AM	4ª feira	08:10	Amaturá-AM	4ª feira	09:20
Amaturá-AM	4ª feira	09:30	São Paulo de	4ª feira	11:30

Fonte: ANTAQ, 2018

No Expresso praticamente não existe diferença entre a ida e a vinda no tempo de viagem, conforme aponta o esquema operacional de uma das lanchas do trecho, o tempo de viagens entre as cidades permanece o mesmo independente se a embarcação está navegando à jusante (em direção a foz), ou à montante (em direção a nascente). Nas viagens nas embarcações de transporte misto essa diferença dura dois dias.

Quadro 22: Esquema operacional Expresso Tabatinga-Manaus e Manaus-Tabatinga/AM, 2018.

ESQUEMA OPERACIONAL (LINHA TABATINGA-AM a MANAUS-AM)					
PARTIDA			CHEGADA		
Local	Dia da Semana	Hora	Local	Dia da Semana	Hora
Tabatinga-AM	5ª feira	10:00	Benjamin Constant-AM	5ª feira	10:20
Benjamin Constant-AM	5ª feira	10:30	São Paulo de Olivença-AM	5ª feira	14:30
São Paulo de Olivença-AM	5ª feira	14:40	Amaturá-AM	5ª feira	16:30
Amaturá-AM	5ª feira	16:40	Santo Antônio do Içá-AM	5ª feira	17:30
Santo Antônio do Içá-AM	5ª feira	18:00	Tonantins-AM	5ª feira	18:40
Tonantins-AM	5ª feira	18:50	Jutaí-AM	5ª feira	21:30
Jutaí-AM	5ª feira	21:40	Fonte Boa-AM	6ª feira	00:30
Fonte Boa-AM	6ª feira	00:40	Tefé-AM	6ª feira	05:50
Tefé-AM	6ª feira	06:00	Coari-AM	6ª feira	09:30
Coari-AM	6ª feira	09:40	Codajás-AM	6ª feira	12:30
Codajás-AM	6ª feira	12:40	Manaus-AM	6ª feira	17:00

Fonte: ANTAQ, 2018

Mesmo com maiores gastos na manutenção das embarcações realizadas entre cidades mais distantes, nas viagens entre Manaus e Tabatinga a lucratividade das viagens é mantida não só nas cidades principais cobertas pelo trecho, mas também a partir das escalas, onde o fluxo de passageiros também é constante. Essas paradas realizadas entre os municípios, permitem ao proprietário da embarcação ter rotatividade de passageiros.

Vale ressaltar que a oferta de embarcações é menor fora das interligações com as cidades principais, nesse caso, o Expresso se apresenta como alternativa para movimentação entre pontos mais dispersos na rede (Tonantins, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença e Benjamin Constant), entre as cidades polo (Tabatinga, Tefé, Coari, Itacoatiara, Parintins) e cidades menores ou vilas e até localidades da zona rural.

Essa rota é uma das mais dinâmicas da região, pois praticamente todos modais e segmentos fluviais trabalham próximos do limite de passageiros permitidos, o que demonstra a pujança do trecho e a intensa mobilidade de pessoas e também de

cargas. Segundo os armadores o elevado valor cobrado no trecho ocorre principalmente por conta do alto custo do combustível realizado na viagem, tanto para o abastecimento do motor de propulsão da embarcação como também para o motor que serve para outras finalidades, como o gerador denominado de motor de luz, que é utilizado para a iluminação da embarcação e para manter os condicionadores de ar funcionando durante a viagem.

A demanda da viagem aumenta mais ainda quando as passagens aéreas têm a elevação de seu preço, que geralmente ocorre entre os meses de dezembro e fevereiro, junho e julho e na proximidade de feriados. Os preços se mantêm durante ano nas lanchas que navegam nesse trecho, quando ocorre o reajuste ele se dá para todas as embarcações do trecho, a partir do diálogo existente entre os armadores na busca de manterem seus a rentabilidade do negócio e realizarem as devidas manutenções e melhorias nas embarcações

Os barcos que realizam viagem para Manaus têm suas passagens vendidas em um porto privado em Tabatinga. Essa agência corresponde a uma filial do Terminal Ajato na cidade, já que todos os Expressos que realizam viagem de retorno para Manaus são provenientes desse terminal. No Porto Voyage, único porto de atracação da cidade que está operando viagens interestaduais, já que o Porto Público de Tabatinga se encontra interditado, há uma pessoa para vender passagens para o Expresso, para ela é pago um percentual de 7% sobre cada passagem vendida, mesmo percentual aplicado nas outras cidades.

Figura 30 – Guichê de venda dos Expressos em Tabatinga-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Em Tabatinga existem diversas agências de venda de passagens para Expresso que interligam cidades Brasil e cidades Peruanas. A exemplo do que ocorre no Brasil, o transporte fluvial do tipo Expresso tem crescido para interligar Tabatinga a cidade de Iquitos no Peru. As agências que vendem as passagens ficam localizadas na Cidade de Tabatinga.

Figura 31 – Venda de passagens e Barcos Expresso em Tabatinga-AM com destino ao Peru, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Entre Tabatinga e Benjamin Constant existe a Associação que administra as viagens realizadas. Nos portos há um depósito de suprimentos das embarcações

onde ficam guardados equipamentos como salva-vidas e outros utensílios utilizados pelos transportadores. O valor do transporte custa R\$20,00 (vinte reais) e só pode ser pago em espécie. Este fluxo, horário, preço, modo de se inserir, venda de passagens, controle do horário e feito pela Associação que atua nos dois portos, mas a sede é na cidade de Benjamin Constant. Em Benjamin Constant existem moto-táxis que estão articulados aos horários da travessia, trabalhando a partir da movimentação de passageiros.

Figura 32 – Local de atracação em Benjamin Constant-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

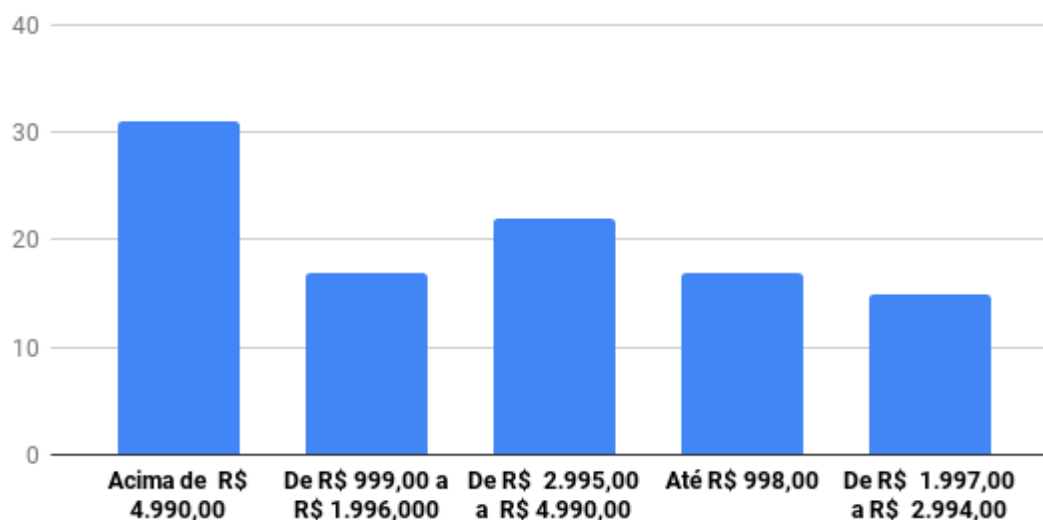
Em Benjamin Constant, a entrada nos barcos é organizada através de fichas, à medida que os passageiros vão chegando, recebem senhas até a lotação da embarcação que sai de trinta em trinta minutos ou quando completa a lotação. O

trecho Benjamin -Tabatinga é bastante movimentado porque as cidades estão articuladas, havendo entre elas fluxo constante de pessoas e mercadorias. Na cidade de Benjamin Constant está o Polo da Universidade Federal do Amazonas que gera fluxo diário de estudantes entre as cidades. Já Tabatinga possui unidades do IFAM , da UEA, maior concentração de serviços bancários, hospitalares , diversidade de lojas e produtos, aeroporto, além da proximidade com Letícia na Colômbia que também possui movimentado comércio na região. Essa movimentação diária de pessoas tem no transporte fluvial a principal maneira de interligação entre as cidades, e o Expresso, nesse caso representado pelas chamadas baleeiras é a maneira mais rápida de interligação.

Nas viagens para as cidades do Solimões estão inseridas as embarcações do tipo Expresso com elevada capacidade de passageiros e motorização, a grande maioria dos barcos possuem capacidade sempre acima de 80 passageiros e motorização dupla, devido à manutenção da velocidade em todo o trecho viajado (1.573 km) e caso haja algum problema mecânico em um dos motores o outro pode continuar a viagem ou utilizar para ganhar mais potência.

A maioria dos passageiros que utiliza os barcos tipo Expresso apresenta renda entre 2.995,00 de R\$ 4.990,00 reais, demonstrando que a realização de uma viagem mais rápida está atrelada a renda é a condição salarial melhor entre aqueles que utilizam o serviço. Na viagem Manaus-Tabatinga, por exemplo, a diferença de preço entre a viagem de Expresso e transporte misto é de R\$ 300 reais, por viagem, valor equivalente a aproximadamente um terço do salário mínimo atual, que é de R\$ R\$ 998,00.

Gráfico 7 – Renda dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019



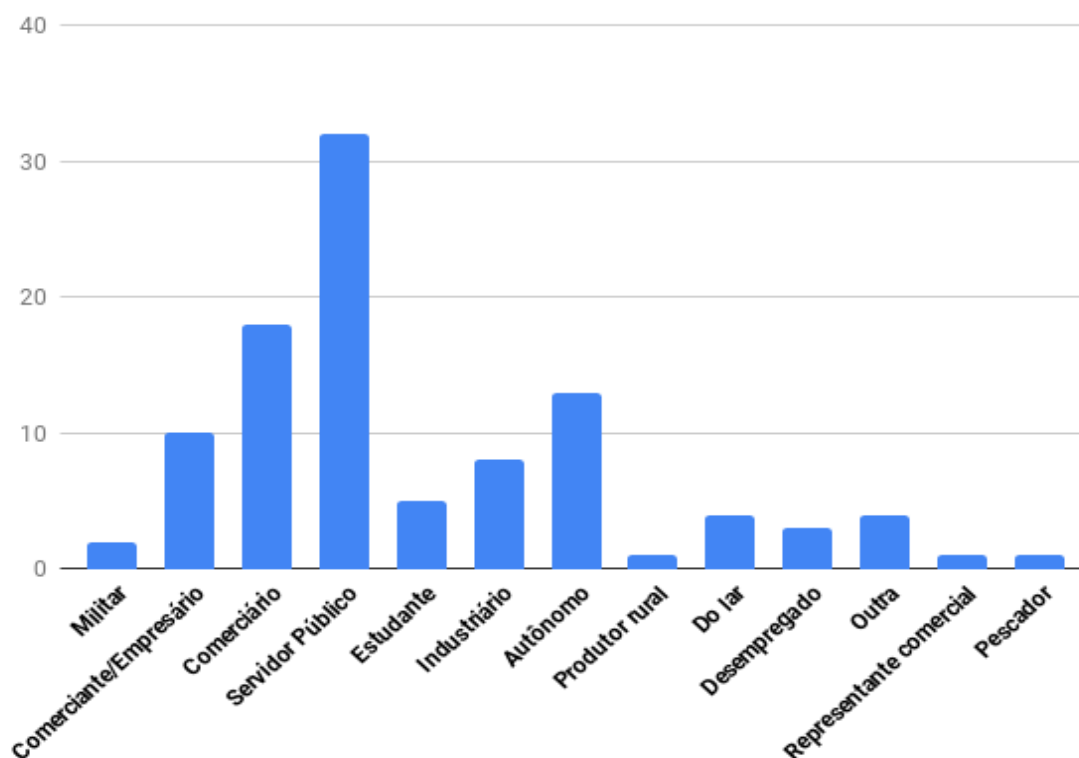
Organização: Jucelino Costa, 2019.

Elaboração: David, 2019.

Segundo entrevistas realizadas com passageiros saindo de Manaus que tinham como destino a Calha do Solimões²², destacam-se como principais características dos passageiros e motivações de viagens: comerciantes que necessitam resolver problemas referentes aos seus negócios na capital; funcionários públicos de diversas esferas que possuem vínculo de trabalho no interior do Estado, moradores das cidades do interior que têm parte da sua família reside na capital e aqueles que pertencem a outros ramos de atividades, como advogados, médicos e vendedores que utilizam o Expresso quando possuem situações a resolver tanto no sentido Manaus-Interior como também Interior-Manaus.

²² Foram aplicados 104 questionários no embarque pelo período da manhã (5:00h), nas Lanchas Crystal, Madame Cris, Cidade de Manauquiri e Glória de Deus. Também no período da manhã (5:00h) e da tarde, partir das (15:00h), foram entrevistados de abril a dezembro de 2018 oitenta passageiros, sendo vinte em cada embarcação. Além disso, foram realizadas entrevistas com os proprietários dos Expressos e responsáveis pelas lanchas.

Gráfico 8 – Ocupação dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019

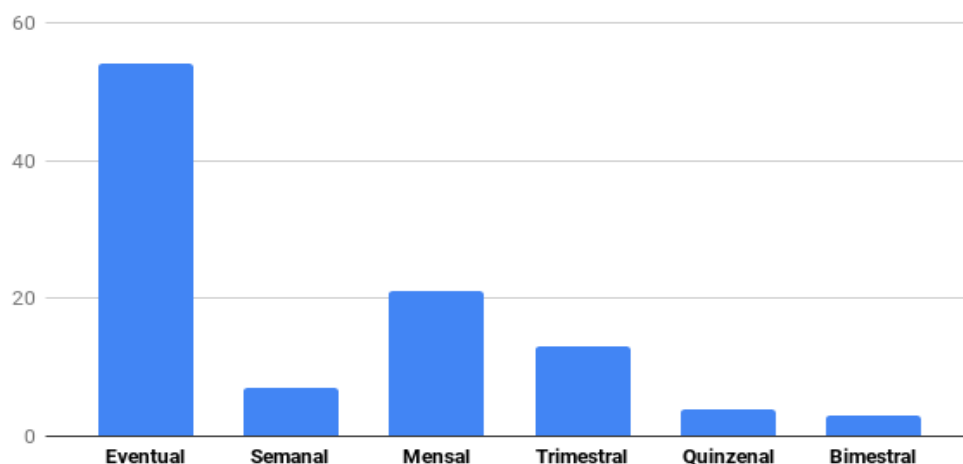


Organização: Jucelino Costa, 2019
Elaboração: Robert David, 2019.

Vários desses prestadores de serviços tem no segmento Expresso sua principal maneira de se movimentar na Amazônia. Dependendo da cidade de destino, alguns passageiros têm a possibilidade de retornar de suas atividades no mesmo dia, possibilitado a partir da implantação do transporte rápido na região, visto que nos barcos tradicionais, as viagens para cidades como Coari, Tefé e Parintins necessitam de, no mínimo, três dias para conclusão entre ida e o retorno (PESQUISA DE CAMPO, 2017, 2018).

No que se refere à frequência de passageiros, predominam aqueles que realizam a viagem eventualmente, no entanto se somados os que realizam a viagem regularmente, percebe-se que o percentual se equipara. Segundo os proprietários das embarcações esse tipo de situação não os preocupa, já que mesmo que a predominância de passageiros eventuais, as viagens mantêm fluxo satisfatório de passageiros para coberturas de seus custos, pois sempre há um motivo para viajar, seja por trabalho, educação, saúde, turismo, etc.

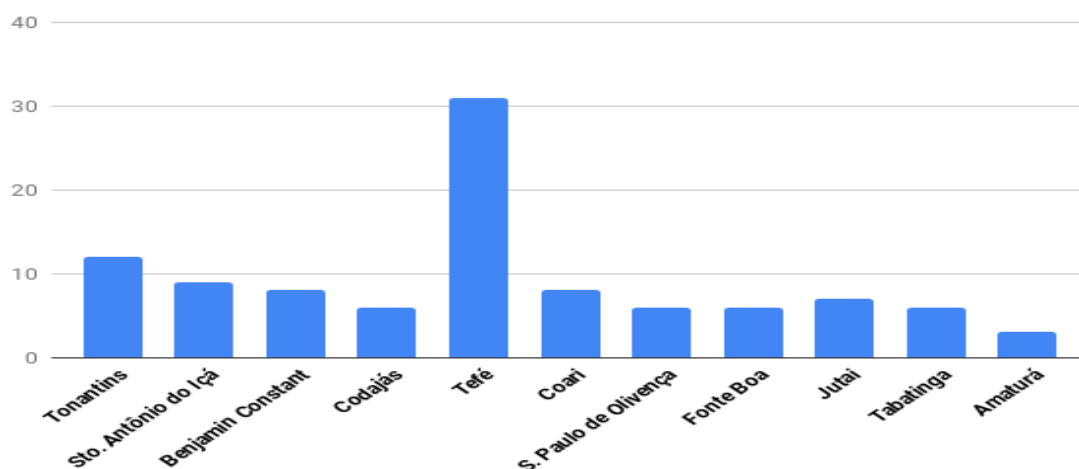
Gráfico 9 – Frequência de passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019



Organização: Jucelino Costa, 2019.
Elaboração: Robert David, 2019.

Nos destinos a partir de Manaus, destaca-se como principal a cidade de Tefé, seguida de Tonantins, Santo Antônio do Içá, Benjamin Constant, Coari e Tabatinga. Vale destacar que a rota de Coari apresenta importantes embarcações que realizam viagem com destino final a cidade, e também que o Expresso Ajato 2000, de propriedade do Sr. Aguiar também realiza viagens para o até Tefé uma vez por Semana, levando 39% dos seus passageiros para Coari.

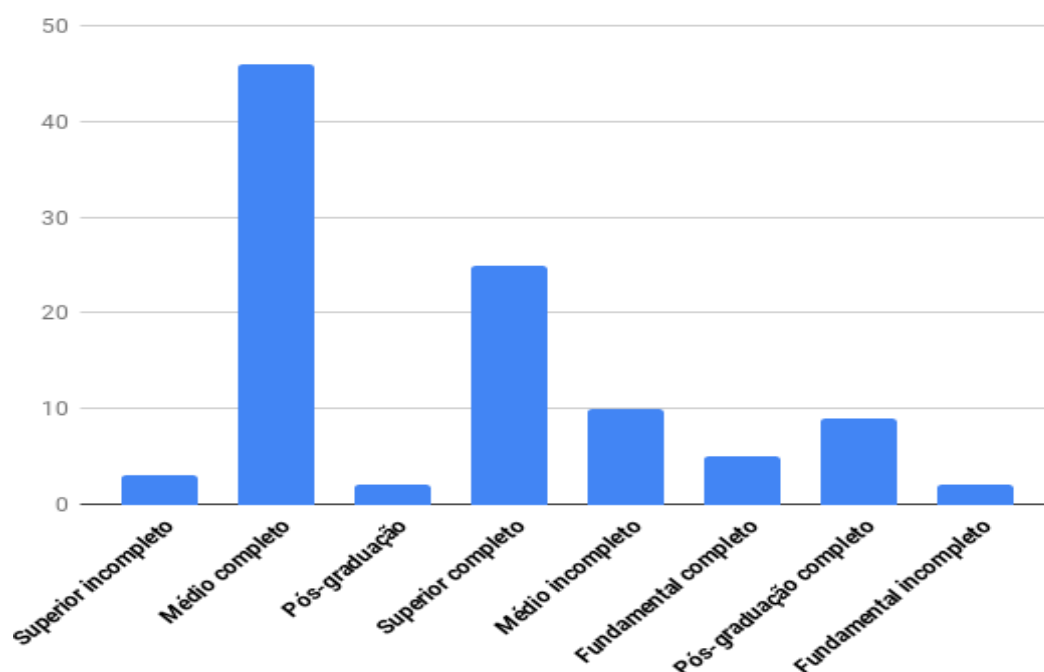
Gráfico 10 – Destinos dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019



Organização: Jucelino Costa, 2019.
Elaboração: Robert David, 2019.

Entre os que utilizam o Expresso, predominam aqueles que ensino médio completo e ensino superior. Esses passageiros exercem diferentes funções nas cidades para qual realizam viagem que possui relação direta com suas atividades de trabalho. Dessa forma, a utilização de viagens com maior valor em relação ao segmento tradicional, aponta que a renda possui relação com o grau de instrução, pois os passageiros pesquisados por amostragem no segmento tradicional apresentaram apenas 9% que possuíam ensino superior e 23% com ensino médio²³.

Gráfico 11 – Grau de instrução dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019



Organização: Jucelino Costa, 2019
Elaboração: Robert David, 2019.

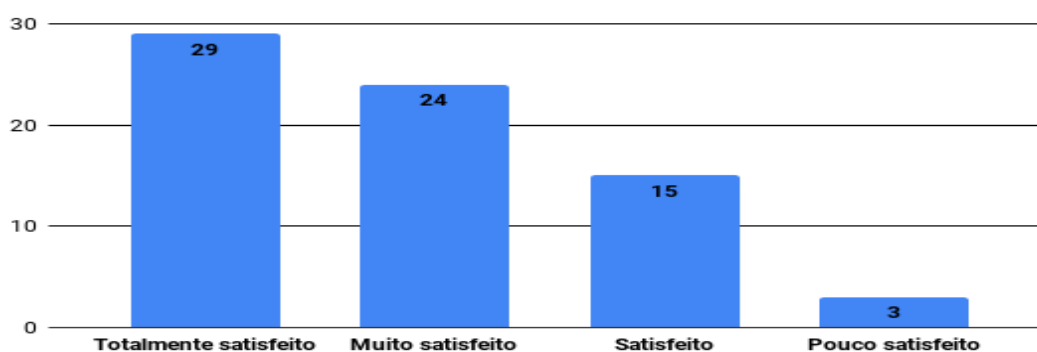
O maior motivador das viagens nos Expressos é a redução do tempo de viagem, onde predomina a motivação de trabalho, contrapondo a ideia de que as viagens na Amazônia se encontram em temporalidade diferenciada de outros lugares

²³ Foram abordados 50 passageiros na partida e chegada de embarcação para Tabatinga no Porto Organizado, foram preenchidos formulários com esses passageiros escolhidos aleatoriamente em 3 embarcações: M. Monteiro, Diamante e Esmeralda, além de entrevistas com os responsáveis pelas embarcações

de que a rapidez nos deslocamentos não faz de maneira efetiva das viagens para o interior da região. Assim, dentre os que utilizam Expresso predominam deslocamentos atrelados a atividades formalizadas, demonstrando que a velocidade é parte fundamental nas viagens regionais, interferindo nas relações existentes na região. Segundo os passageiros entrevistados, viajar na embarcação tradicional poderia acarretar prejuízos e até a perda de negócios, principalmente para aqueles que trabalham com comércio na região. Dentre os entrevistados, encontramos professores universitários, que se deslocam entre a capital e os municípios da região mensalmente ou semanalmente, que segundo eles, sem existência dessas embarcações suas viagens seriam realizadas em mais tempo, praticamente inviabilizado o fluxo entre cidades na região.

As viagens fluviais na Amazônia sempre tiveram gargalos a ser enfrentados, dentre eles, podemos destacar a pontualidade. A partir da implementação dos Expressos, a interligação entre as cidades passou a ocorrer de maneira mais pontual, visto que, a pontualidade é um dos diferenciais do segmento, a maioria dos passageiros entrevistados aponta alto índice de satisfação desse item, porque o transporte fluvial misto pode apresentar diversas eventualidades referentes ao tempo de transbordo da carga. Dessa forma, no transporte fluvial misto, existem finalidades antagônicas na mesma viagem. Os passageiros que querem chegar mais rapidamente ao seu destino final e a movimentação de cargas nos portos da região que podem ocasionar paradas de várias horas interferindo de consideravelmente no tempo da viagem.

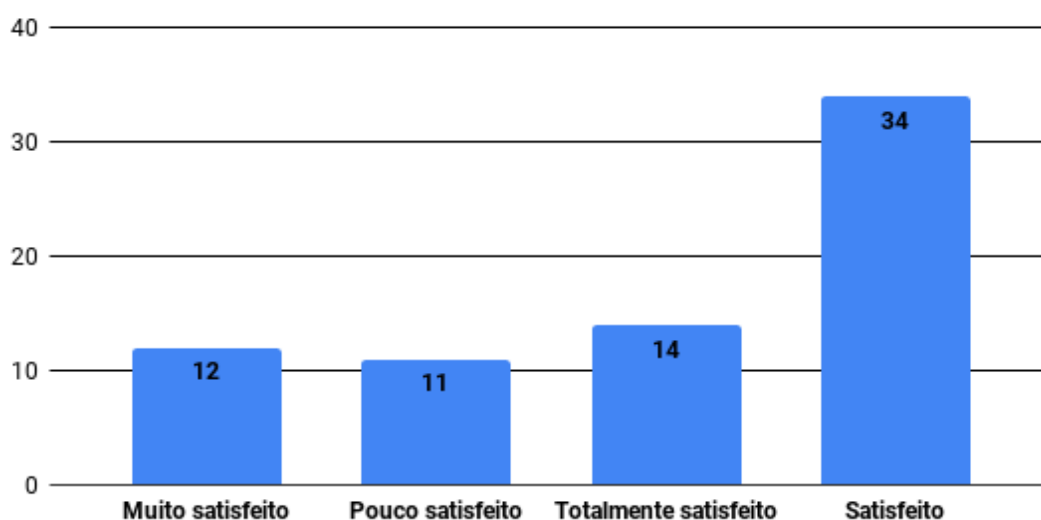
Gráfico 12 –Pontualidade das embarcações Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019



Organização: Jucelino Costa, 2019
Elaboração: Robert David, 2019.

Uma das grandes dificuldades durante o processo de implantação e efetivação dos Expressos na região era o temor quanto a segurança das embarcações, estas eram bem menores em relação às que tradicionalmente transportavam passageiros entre municípios, por navegarem mais velozmente, transportando acima de 30 passageiros e também por utilizarem o alumínio que se configura como um metal leve, aliada a elevada motorização. Segundo os armadores pioneiros, essa era a principal dificuldade no início, a desconfiança quanto à segurança da embarcação. Para atrair os passageiros, as passagens eram oferecidas a um custo relativamente baixo e mesmo assim a demanda era bastante reduzida. Com a realização das viagens, a demanda ia crescendo pouco a pouco, à medida que os passageiros percebiam que as viagens ocorriam sem nenhum inconveniente. Visando reduzir a desconfiança dos passageiros foram construídas embarcações cada vez mais robustas, na tentativa de aumentar a sensação de segurança. Tal medida surtiu o efeito esperado e houve aumento de demanda. Atualmente grau de confiança por parte dos passageiros na segurança das lanchas é satisfatório, visto que poucos foram os problemas graves até o presente momento.

Gráfico 13 –Segurança dos passageiros que viajam no Expresso na Calha do Solimões-AM, 2019



Organização: Jucelino Costa, 2019
Elaboração: Robert David, 2019.

As embarcações que navegam no Solimões apresentam grande importância para a rede fluvial regional, sua pujante movimentação de passageiros favorece a grande quantidade de embarcações que existem, principalmente no trecho Manaus-Coari-Tefé onde várias embarcações que partem de Manaus em direção a essas cidades competem entre si, partindo da mesma ou de diferentes balsas.

3.3 – A dinâmica fluvial na calha do Amazonas e do Madeira.

O Rio Amazonas sempre teve grande importância para o transporte de passageiros e escoamento da produção entre cidades na Amazônia. As cidades presentes nas margens desse rio desempenham importante papel no transporte fluvial do estado, seja por meio da interligação com a capital, seja redistribuindo passageiros e cargas para outras calhas e cidades circunvizinhas.

As cidades da calha do Amazonas aglutinam importante percentual da população da Amazônia e boa parte da movimentação fluvial nas cidades da região. Entre elas, existe intenso fluxo de produtos e passageiros, dentre as cidades pertencentes a essa calha podemos destacar no Amazonas: Itacoatiara e Parintins, como as que possuem maior quantitativo populacional e fluxo de embarcações com maior capacidade de cargas e passageiros. Além dessas, há cidades como: Boa Vista do Ramos, Maués e Barreirinha, que servem de escala para as embarcações que utilizam o Paraná do Ramos com opção de trajeto para Parintins, pois estão fora do eixo principal de navegação. Segundo o relatório do SINDARMA (2014), as cidades pertencentes a calhas do Amazonas agregam grande parte da movimentação regional de passageiros apresentando importante percentual de sua lucratividade através desse tipo de transporte.

Quadro 23: Dados censitários dos municípios da Calha do Amazonas-AM, 2018

CIDADES	2000	2010	2018
Itacoatiara	72.105	86.839	99.955
Boa Vista dos Ramos	10.482	14.979	18.781
Barreirinha	22.579	27.355	31.593
Parintins	90.150	102.033	113.168
Maués	40.036	52.236	62.755
Nhamundá	15.355	18.278	20.899

Fonte: IBGE 2000/2010/2018

Organizador: Robert David

Nas cidades da calha do Amazonas, a interligação entre cidades tem crescido a partir da utilização de barcos tipo Expresso. Essas cidades agregam diversos serviços, desconcentrando a movimentação entre usuários de transporte e a capital. Esse processo vem aumentando entre algumas cidades do Amazonas, principalmente naquelas que possuem centralidade econômica. Dentre elas, podemos destacar: Itacoatiara, fortemente interligada com as cidades de Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã, Itapiranga e Maués; e também Parintins que possui estreita relação econômica e populacional com Barreirinha, Boa Vista do Ramos e também com municípios do oeste do Pará.

A cidade de Itacoatiara apresenta equipamentos urbanos como: bancos, lojas universidades e hospitais que possibilitam a desconcentração de serviços diversos e de certo modo reduzem a dependência da capital. Essa centralidade tem grande importância na interligação entre os municípios da região imediata de Itacoatiara, no que tange a utilização de serviços e práticas de transporte fluvial entre ela e as cidades circunvizinhas. Para viabilizar esse fluxo de pessoas, são utilizados barcos do segmento Expresso que vem reordenando a distribuição de transporte entre as cidades geograficamente mais próximas, como: Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã, Itapiranga e Maués.

Itacoatiara foi a primeira cidade do interior do Amazonas que implementou o transporte fluvial do tipo Expresso fora da capital, o pioneiro foi o Sr. José Holanda que trabalhou durante grande parte da sua vida no segmento fluvial, José Holanda juntamente com José Aguiar, criaram uma competição amigável de embarcações do tipo Ajato no Amazonas. O pioneirismo de Holanda, com seus Ajatos favoreceu a interligação mais rápida entre Itacoatiara e os municípios próximos, não apenas com seus barcos, mas influenciando a construção de outros, como em Urucará, de onde se realiza rota para Itapiranga e Parintins. Itacoatiara serve como escala de Expresso para passageiros que partem em direção a Parintins, além disso, difunde embarcações para o seu entorno.

As viagens diretas entre Manaus e Itacoatiara ocorrem principalmente pelo modal rodoviário, através de ônibus que tem saídas constante, com duração de 4 horas sendo o preço da passagem R\$ 53,00. Pela via fluvial a interligação entre as cidades pode ocorrer a partir de Expresso ou embarcações de transporte misto. No Expresso as viagens têm destino final em Parintins fazendo escala em Itacoatiara, no

entanto a partir de Manaus são poucos passageiros que utilizam o Expresso para se interligarem com Itacoatiara. A viagem de Expresso tem 3 horas de duração e custa R\$ 120,00. A maior movimentação se dá a partir de Itacoatiara para o restante da rede.

Figura 33 – Ponto de Saída de Expresso: Jauari e Porto da Colônia, Itacoatiara-AM, 2018



Foto: Robert David, pesquisa de Campo, 2018.

A dinâmica fluvial local está bastante ligada a conexão dos municípios circunvizinhos, a partir da própria cidade embarcações partem rotineiramente para Urucará, Urucurituba, Itapiranga e Parintins. Existe também a opção de barcos para

Boa Vista do Ramos e Barreirinha, tendo opções de abastecimento da rede fluvial regional independente da capital.

Os barcos que vêm da capital fazem escala em Itacoatiara, alguns seguem viagem direto para Parintins, enquanto outros seguem viagem para Barreirinha, Boa Vista do Ramos e Parintins. Há também os que realizam a viagem diretamente em direção às cidades do Amazonas e do Pará realizando escala em Parintins.

Na atualidade, as embarcações de Itacoatiara e provenientes de outros municípios, de transporte misto e Expressos de maior porte que servem a cidade estão atracando em um novo Porto construído com verba do Governo do Federal, já que o Porto Público localizado na parte central da Cidade está interditado por conta do comprometimento de sua estrutura. O Novo Porto inaugurado em julho de 2018 e fica no Bairro Jauari 2, mais afastado dos órgãos e centro comercial da cidade.

Figura 34 – Novo Porto Público de Itacoatiara-AM, 2019



Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2019.

Os Expressos que realizam viagem de Itacoatiara para Parintins não possuem regulamentação de serviço pela ANTAQ, a organização de partidas e frequência é predefinida a partir das articulações entre os armadores que atuam na rede, objetivando a lucratividade e o maior número possível de cidades cobertas pelo serviço. Já nas viagens que ocorrem em direção ao oeste paraense, necessitam do termo de outorga da ANTAQ.

Quadro 24 – Barcos Expressos que partem ou fazem escala em Itacoatiara-AM, 2018

NOME DA EMBARCAÇÃO	ORIGEM/DESTINO	ESCALAS	DIAS DE SAÍDA/HORA	DURAÇÃO	VALOR
SAFIRA	MAO-ITACO/PARINTINS	DIRETO	SEGUNDA E QUARTA	5H	R\$ 170,00
ALIANÇA	MAO-ITACO/PARINTINS	DIRETO	QUINTA E SABADO	5H	R\$170,00
ÁGATA FERNANDA	MAO-ITACO/PARINTINS	BARRERINHA, BOA VISTA DE RAMOS, PARINTINS	SEXTA	6H	R\$ 170,00
EXPRESSO FERNANDA	MAO-ITACO/PARINTINS	BARRERINHA, BOA VISTA DE RAMOS, PARINTINS	TERÇA	6H	R\$ 170,00
ESTRELA DE NAZARÉ	MAO-ITACO/PARINTINS	DIRETO	TERÇA E SEXTA	5H	R\$ 170,00
ANA CAROLINA	MAO-ITAC-SANTARÉM	PARINTINS, JURITI, OBIDOS, SANTARÉM	QUARTA	5H	R\$ 170,00
ANETE MARTINS	ITACO-URUCURITUBA	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	1H	R\$ 25,00
GAMA DOS SANTOS	ITACO-URUCURITUBA	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	1H	R\$ 25,00
YASMIN HOLANDA	ITACO – URUCURITUBA	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	1H	R\$ 25,00
ADIBE	ITACO URUCARÁ	DIRETO	SEGUNDA A SEXTA	45MIN	R\$ 50,00
YASMIN	ITACO URUCARÁ	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	2H	R\$ 25,00
A FELIPE II	URUCARÁ-PARINTINS	COMUNIDADES	TERÇA E SEXTA	02:30	R\$ 75,00
NILCEANE BRITO	ITAP-URUCARÁ	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	2H	R\$ 25,00
A FELIPE I	URUCARÁ-ITACOATIARA	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	02:30	R\$75,00
ALIANÇA COM DEUS	TAC-ITAPIRANGA	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	1H	R\$ 25,00
Ajato Maués	ITACO-MAUÉS	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	1H	R\$ 25,00
Ajato PP 2000	ITACO-MAUÉS	DIRETO	SEGUNDA A SÁBADO	1H	R\$ 25,00

Organizador: Robert David

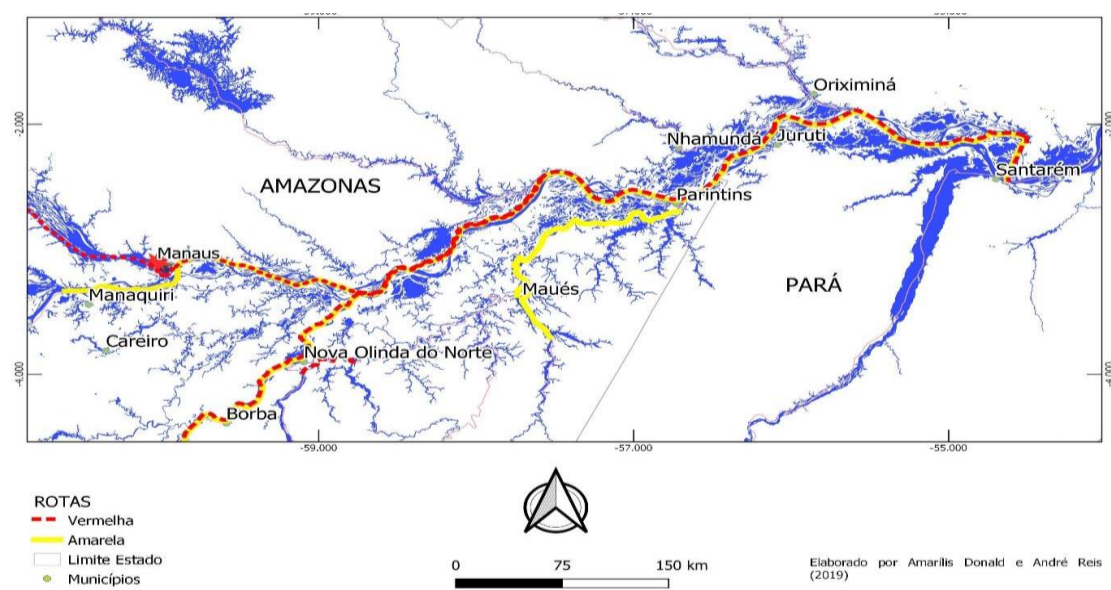
Fonte: Pesquisa de campo, 2018

A oferta de serviços de transporte a partir de Itacoatiara, contribui para a redução da dependência de embarcações que partem da capital compondo a rede fluvial regional, que tem o aumento da velocidade de seus fluxos favorecida pela utilização de Expresso. Assim, a demanda de embarcações entre as cidades que compõem a rede fora do alcance direto da capital interfere na quantidade de embarcações e viagens a partir do Porto de Manaus, já que a procura por tais serviços acarreta movimentação econômica e demandas de transporte na região. Em Itacoatiara e cidades vizinhas, as embarcações do tipo Expresso já estão estabelecidas, inclusive com porto específico, alcançando diversas cidades próximas

e outras mais distantes. Assim, a partir de Itacoatiara ocorre redistribuição para outras cidades, favorecendo a interligação do interior do Amazonas e do Pará.

O fluxo maior nessa calha é em direção a Parintins, que agrega importante demanda populacional, segundo o censo de 2010 do IBGE a população do município era de 67.987 habitantes (IBGE, 2010), sua população foi estimada em 2018 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 113 168 habitantes, Parintins é o segundo município mais populoso do estado do Amazonas. Sua interligação com Manaus e outras cidades se dá pela via fluvial, através de diversas embarcações de transporte misto que realizam atividade de navegação no trecho que realizam viagens de forma frequente, levando e trazendo produtos diariamente.

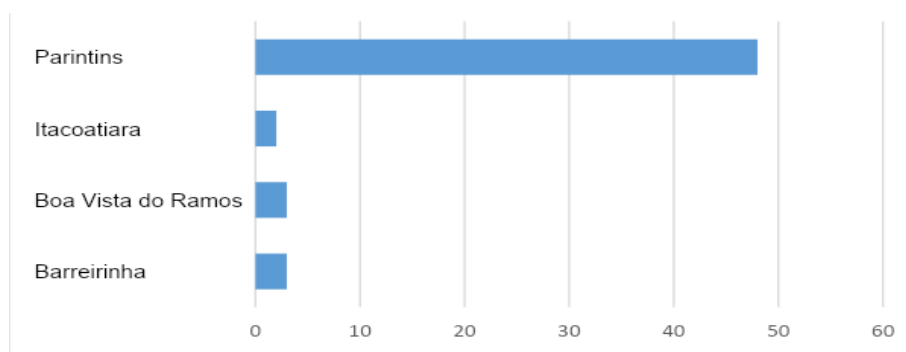
Mapa 12 – Rotas de embarcações tipo Expresso – Calha do Rio Amazonas, 2018



Organização: Robert David, 2018

No que tange a interligação com Manaus, Parintins é o destino mais procurado dos passageiros que utilizam os barcos do tipo Expresso que partem da Manaus Moderna. Esses barcos saem na maioria das vezes com no mínimo 70% de sua lotação (Pesquisa de campo, 2018). Das seis embarcações que realizam o trecho Manaus-Parintins apenas duas seguem pelo Paraná do Ramos, passando em Boa Vista do Ramos e Barreirinha.

Gráfico 14 – Destinos de passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018

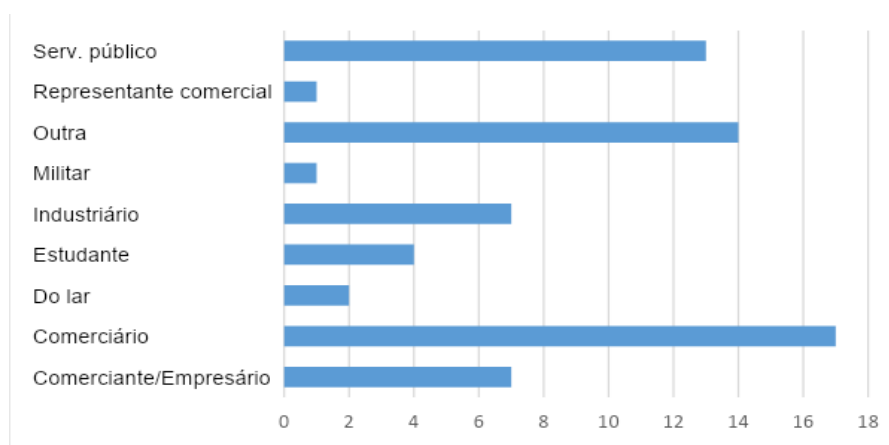


Organizador e elaborador: Robert David, 2019

Fonte: Pesquisa de Campo, 2018

A maior parte dos passageiros que utilizam o Expresso em direção a Parintins estão em atividades remuneradas, trabalhando nas cidades como prestadores de serviços e comerciantes em geral, dentre estes predominam funcionários públicos, municipais e estaduais e proprietários de comércios que vêm realizar compras na capital ou resolver questões burocráticas, estes segundo as entrevistas, procuram o menor tempo possível, retornando geralmente com um ou dois dias posterior a sua chegada. Vale ressaltar que a passagem para Parintins, maioria dos destinos dos passageiros custa R\$ 180,00, praticamente o dobro da passagem para o mesmo destino no Barco Misto²⁴.

Gráfico 15 – Ocupação de passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018



Organizador e elaborador: Robert David, 2019

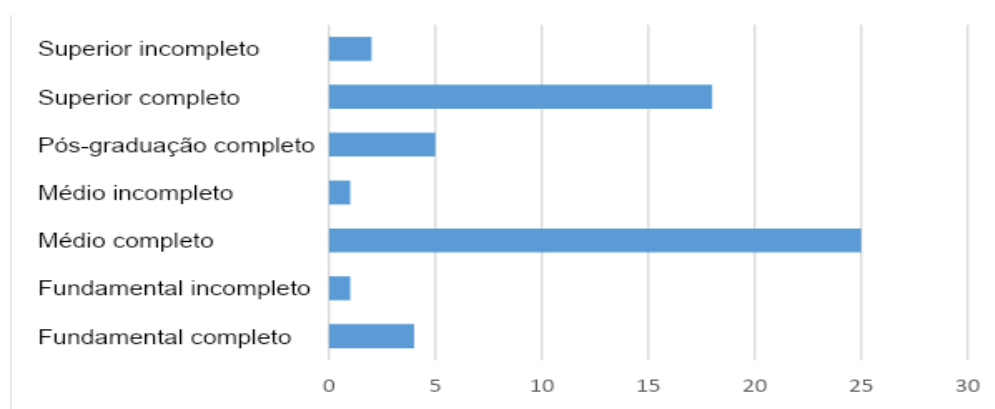
²⁴ Foram entrevistados 53 passageiros entre fevereiro e março de 2019 em 4 embarcações: Expresso Fernanda, Safira, Estrela de Nazaré a Noiva II.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2018

Apesar de Parintins apresentar as opções aérea e fluvial de transporte misto para se interligar com a capital, o Expresso tem crescido no trecho, ampliando sua capacidade, conforto, dimensão da embarcação e qualidade do serviço. O trecho Manaus-Parintins tem apresentado crescente movimentação de passageiros e cargas (SINDARMA, 2014), tem seis Expressos que fazem rotas a partir de Manaus, a procura por essas embarcações é constante e sofre influência da movimentação econômica das cidades de destino, com destaque para Parintins que agrega diversos serviços a partir de instituições como: bancos, universidades, hospitais, lojas e outras prestações de serviços.

O grau de instrução dos passageiros do Expresso no trecho Manaus-Parintins, são na sua maioria de passageiros que possuem ensino médio e superior. Vários desses passageiros são funcionários de diversas instituições em atividades de trabalho. Há também aqueles que são oriundos de Parintins que realizaram qualificação profissional em Manaus ou na sua cidade de origem.

Gráfico 16 – Grau de instrução dos passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018

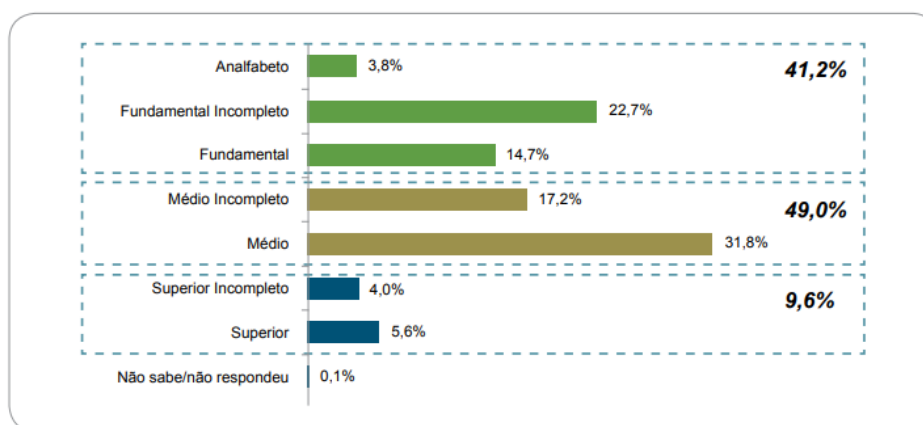


Organizador e elaborador: Robert David, 2019

Fonte: Robert David, pesquisa de Campo, 2018

Ao se comparar a escolaridade e renda daqueles que utilizavam as embarcações de transporte misto em 2015 na pesquisa realizada na Calha do Amazonas (SINDARMA 2015) e dos que utilizam Expresso, na mesma calha, no trecho Manaus-Parintins, percebe-se que há considerável diferença na renda e escolaridade daqueles que utilizam as embarcações, apontando que no Expresso há um grupo mais com maior grau de instrução acadêmica e, também, com maior renda.

Gráfico 17 – Distribuição de escolaridade dos usuários



Fonte: Pesquisa ANTAQ, 2015

Gráfico 18 – Distribuição de renda familiar dos usuários

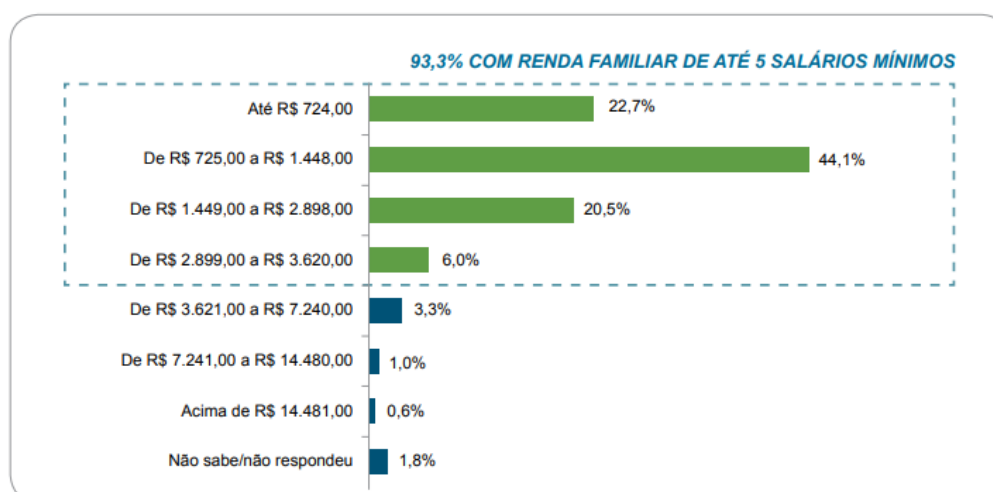


Figura 11 – Distribuição da renda familiar dos usuários

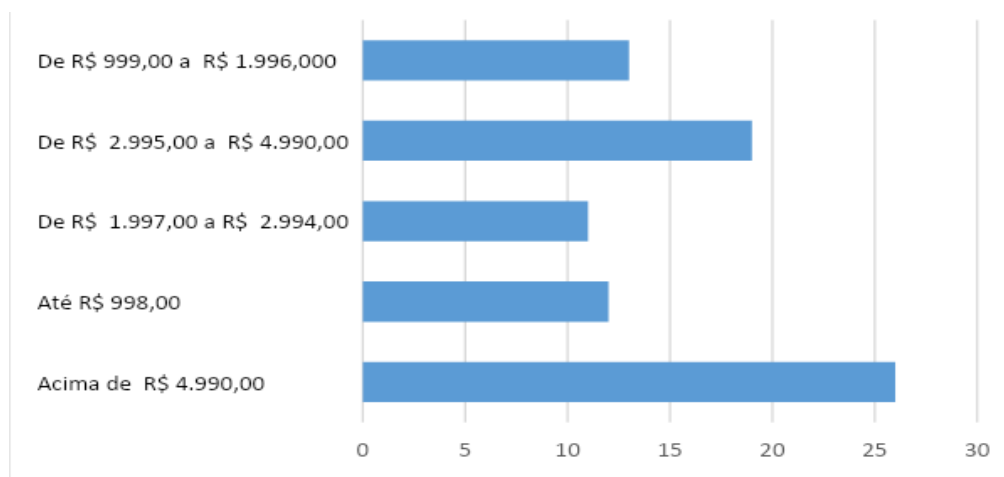
Fonte: Pesquisa ANTAQ, 2015

É constante a demanda de passageiros no Expresso, mesmo com valores de passagens mais elevadas que o transporte misto, demonstrando que há passageiros que realizam viagens mais caras, desde que cheguem ao seu destino mais rapidamente, esses passageiros, segundo a pesquisa, detêm poder aquisitivo acima da média daqueles que utilizam embarcações regionais.

Em períodos de elevada procura, os passageiros que não antecipam sua passagem podem ficar sem viajar. Mesmo com o maior custo de manutenção e

construção dessas embarcações que possuem capacidade próxima de cem passageiros tem busca constante pela compra de passagens à vista²⁵, o que demonstra a capacidade de compra daqueles que utilizam o serviço e o favorecimento da manutenção do empreendimento daqueles que o oferecem.

Gráfico 19 – Renda dos passageiros de Expresso no trecho Manaus-Parintins/AM, 2018



Organizador e elaborador: Robert David, 2019

Fonte: Pesquisa de Campo, 2018

Outra cidade bastante dependente dos serviços do Expresso é Maués com população aproximada de 52.236 (IBGE, 2018) e distante de Manaus 258 km, que utiliza Itacoatiara como entreposto. Até 2012 existia a opção de interligação entre e Manaus e Maués por Expresso, atualmente não existem barcos que realizam a viagem direta entre os municípios. A opção mais utilizada recentemente é a intermodal. A passagem pode ser comprada de maneira conjugada, ônibus-barco e vice-versa, já que existe combinação entre o ônibus que sai da rodoviária em Manaus e leva até o Porto de Itacoatiara onde os barcos Expresso já estão aguardando para seguir viagem até o município de Maués a viagem total é de aproximadamente 10 horas, sendo 4:30 de ônibus e o restante no Expresso.

²⁵ Até o presente momento nenhuma dessas embarcações trabalha com a função crédito, mesmo assim nos períodos de maior demanda de passageiros, caso o passageiro não compre sem antecedência pode ficar sem viajar nos Barcos Expressos.

Figura 35 – Venda de passagens em Itacoatiara



Foto: Robert David, pesquisa de campo, 2018.

Tal modificação no itinerário foi realizada por conta do gasto de combustível e da demanda de passageiros, já que parte dos deles, provenientes de Maués, ficavam em Itacoatiara não seguindo viagem para Manaus. Existe a opção do barco regional que tem como destino final a capital, esse meio é também bastante utilizado, inclusive com a introdução de ferryboats no trajeto. Assim, a cidade de Maués se configura num importante objeto de estudo no que se refere ao transporte regional por ter variabilidade dos diversos modais para que ocorra sua interligação com as duas cidades que exercem influência sobre a ela no Amazonas: Manaus e Itacoatiara.

Figura 36 – Barco Expresso em Maués-AM, 2016.



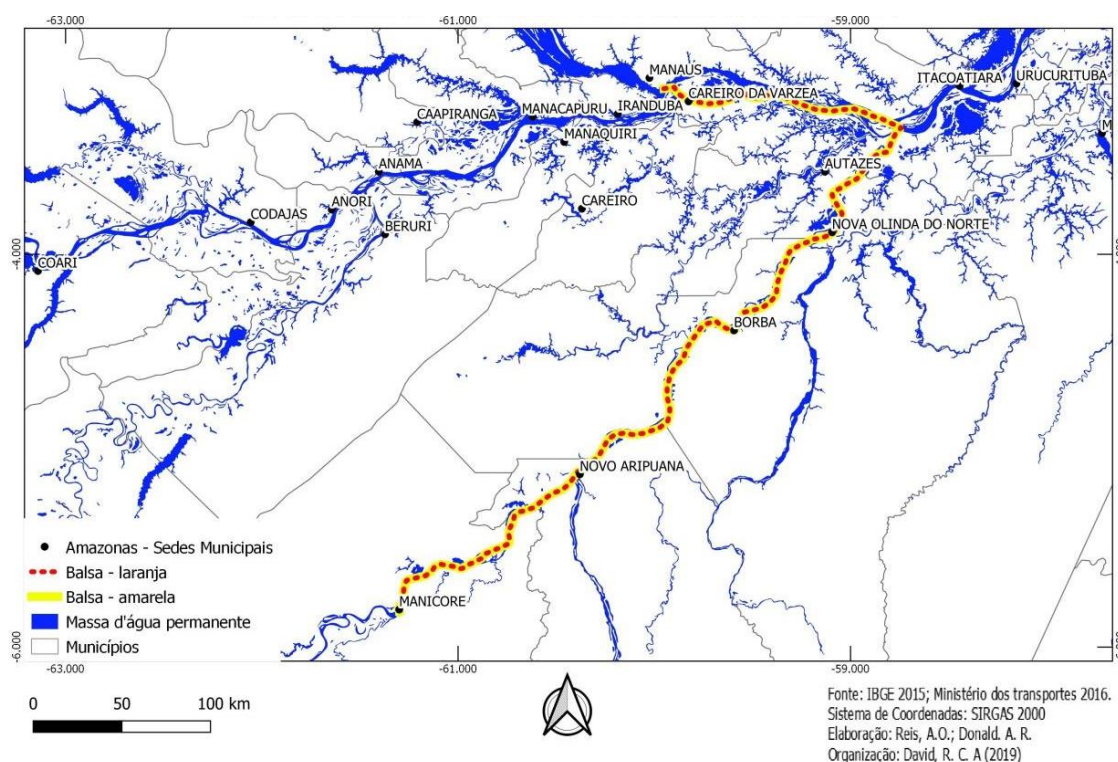
Fonte: Robert David, Pesquisa de campo, 2016.

A calha do Rio Madeira tem ampla possibilidade de navegação, tendo inclusive o status de hidrovia por conta do balizamento e sinalização existente. Pelo Madeira passam enorme quantidade de embarcações regionais e de cargas de variados portes. A Calha do Madeira é formada pelos municípios de Nova Olinda, Borba, Novo Aripuanã, Manicoré, Humaitá no Amazonas e Porto Velho em Rondônia. Apesar do crescimento da utilização da BR-319, mesmo sem a sua conclusão e pavimentação

total, fato esse que gera várias dificuldades de tráfego em determinados períodos do ano, principalmente na parte não pavimentada, o transporte fluvial ainda é essencial à interligação das cidades que compõe a calha do Madeira. Porto Velho, a capital de Rondônia tem interligação com o restante do Brasil por estradas, sendo, inclusive, bastante utilizado pelas empresas da Zona Franca de Manaus.

A partir de Manaus, os Expressos que realizam viagem fluvial do Terminal Ajato em direção ao Rio Madeira vão até a cidade de Manicoré, fazendo escalas em Nova Olinda do Norte, Borba e Novo Aripuanã, essas cidades apresentam mais intensa ligação com capital do Amazonas por via fluvial do que Humaitá que está interligada por estrada com Porto Velho exercendo forte influência na cidade amazonense.

Mapa 13 – Expressos que ancoram na Balsa Laranja e Amarela Manaus-AM, para a Calha do Rio Madeira, 2018



Organização: Robert David, 2018
Elaboração: André Reis, 2018

A navegação no Rio Madeira faz parte da rede interestadual de navegação, pois tem como destino final Porto Velho, sendo autorizada pela ANTAQ. Devido à ampla navegabilidade no Rio Madeira e a dificuldade de tráfego na BR 319, o

transporte fluvial ainda é muito utilizado para interligar Manaus aos municípios que ficam localizados na calha desse rio, pois apesar do recente crescimento do transporte rodoviário, em vários trechos, principalmente nos períodos de chuva constante e intensa, as vias se tornam de difícil acesso.

Porto Velho é uma importante cidade da Região Amazônica, sendo a terceira maior capital da Região Norte em termos populacionais (IBGE, 2000), sua população é inferior apenas à de Manaus e Belém. A distância entre Manaus e Porto Velho é de 890 km. A rota é muito importante para o transporte de passageiros e também de mercadorias provenientes para o abastecimento da Zona Franca de Manaus e para redistribuição de seus produtos a partir de Porto Velho. Até chegar a Porto Velho as embarcações realizam importantes paradas, como em Borba, Manicoré e Humaitá. No caso dessa última seu abastecimento é ligado principalmente com Porto Velho, possuindo, inclusive interligação terrestre, já outras têm forte ligação com a cidade de Manaus no que se refere ao abastecimento, mobilidade de pessoas e produtos industrializados.

No trecho Manaus-Porto Velho, há o predomínio de barcos de recreio em detrimento dos barcos Expressos, principalmente, por causa dos produtos regionais que são transportados pelas embarcações de transporte misto, entretanto, as viagens realizadas por Expressos têm mantido sua frequência de saída e de passageiros se tornando mais uma opção de mobilidade entre capitais da região. Na região do Madeira tem crescido bastante as viagens de Expresso para Manicoré, essa rota tem se apresentado como uma importante rota em Expansão, com três Expressos saindo frequentemente do Terminal Ajato em direção à cidade.

Assim, o Expresso tem se apresentado como importante opção de mobilidade nesse trecho. O crescimento da frequência de viagens e no número de embarcações que realizam o trecho, demonstram que a morosidade por parte dos entes estatais em solucionar a questão da BR-319, não privou totalmente os moradores de se movimentar mais velozmente com a capital.

4 - Considerações finais

O transporte, sem dúvida, sempre apresentou grande importância para a manutenção de grupos sociais em determinados espaços e na realocação de pessoas, visto que pode contribuir com o processo de abastecimento alimentício e com a comercialização, possibilitando fluidez e circulação entre regiões. Na contemporaneidade, os meios de transportes mais velozes possibilitam que as pessoas se movimentem com maior intensidade no espaço. Para isso, há um imenso aparato logístico que atua de forma intermodal, interligando diversos pontos.

O transporte passa a exercer importante função no meio técnico-científico-informacional, possibilitando maior fluidez entre os mais longínquos pontos do espaço, levando e trazendo pessoas e mercadorias que se configuram como reprodutores de uma visão atrelada ao mercado, que, por sua vez, está em constante transformação, buscando se adequar aos padrões reproduzidos no regional, gerando assim, formalização de relações e investimentos em propaganda e difusão de informações, utilizando-se dos meios disponíveis como aplicativos, redes sociais, comunicação visual e internet.

O transporte fluvial alcança diversas outras atividades além daquelas realizadas no interior das embarcações, pois existe toda a funcionalidade que contribui para a movimentação da rede comercial local, envolvendo armazéns, empacotadoras, cooperativas de transporte, vendedores ambulantes e carregadores, tanto em Manaus como também no interior do estado. No Amazonas, as áreas centrais das cidades estão atreladas as atividades desenvolvidas nos portos e as demandas de serviços ocasionadas pelo transporte fluvial, a exemplo de Manaus, que na área da Manaus Moderna que se apresenta, extremamente, dinâmica, concentrando diversos serviços.

A navegação na Amazônia, além de essencial a mobilidade, pode ser uma forma de rentabilidade, já que a interligação regional ocorre, predominantemente, por meio fluvial. Assim, o transporte de cargas e passageiros através da via fluvial se condiciona como fundamental para o desenvolvimento da região.

O transporte misto que durante várias décadas era principal maneira de transportar passageiros na região, em diversos trechos tem reduzido seu protagonismo devido ao crescimento dos barcos do tipo Expresso. No Amazonas,

para viabilizar esse processo, houve transformações técnicas nas embarcações. Essa mudança não se dá apenas no transporte em si, mas na maneira que o empreendimento é organizado, já que os Expressos, além da velocidade no transporte, apresentam outras opções diferenciadas de serviços.

Para manter esse fluxo constante, foi imperativo se investir em tecnologia, visando que se mantenham os padrões de velocidade estabelecidos pelo mercado, e, assim, movimentar-se mais rapidamente no espaço, passando essa prática a fazer parte do cotidiano da região.

Em termos nacionais, a partir de 1980, intensificou-se a mobilidade entre as regiões, principalmente, a partir das metrópoles que impulsionaram articulações entre cidades, buscando criar novos dinamismos, tendo no transporte importante ferramenta para esse processo. A Amazônia passa por mudanças no seu aspecto urbano, dessa forma, as capitais passam a agregar cada vez mais pessoas, influenciando um redirecionamento do transporte regional para que se atendesse essa dinâmica, a partir reorganização dos fluxos.

No Amazonas, verifica-se a convivência entre “práticas tradicionais”, relacionadas ao caráter familiar da navegação regional, como aprendizado de filhos com os pais, no que tange às técnicas de navegação e de construção, os caminhos percorridos e os segredos do rio, ao mesmo tempo há práticas de negócios atreladas à sobrevivência no mercado, como o estabelecimento de preços que apresentem pouca variabilidade, altos investimentos em tecnologia, velocidade, conforto e a combinação dos dias e frequência de saída para que haja lucratividade de todos, evitando a concorrência entre proprietários de uma mesma balsa.

Cresceu bastante a articulação na rede fluvial regional nos últimos dez anos, de modo geral houve diversificação de segmentos, buscando interligar as diversas cidades da região. Para que isso ocorresse, houve melhorias no âmbito do transporte fluvial. Esses investimentos partiram dos armadores regionais que buscaram diversos meios para manter seu empreendimento e navegar com mais velocidade e qualidade, buscando se adequar a necessidade do mercado. O alcance dos barcos tipo Expresso se intensificou a partir da década de 1990, aumentando, praticamente, em todas as calhas, com destaque às calhas do Solimões-Amazonas que apresentam a maior quantidade de embarcações.

Essa organização do transporte fluvial regional, outrora baseada noutra temporalidade, tem se modificado em virtude da busca por relações formalizadas e mais relacionadas aos ditames capitalistas da contemporaneidade, objetivando fluidez, velocidade, maior mobilidade e conectividade como princípios fundamentais a navegação regional.

Mesmo diante de poucos subsídios no transporte fluvial regional nas últimas décadas, houve melhorias e investimentos, principalmente, na estrutura móvel, materializada pelo Expresso, tal melhoria não foi acompanhada pela estrutura fixa, fato esse que pode ser evidenciado pela precariedade da maioria dos portos da região.

A intensa movimentação ocorre, principalmente, em balsas, construídas e mantidas por particulares, que possuem especificidades no que se refere ao destino, frequência e infraestrutura. Essas estruturas flutuantes têm importante papel na distribuição de embarcações na rede fluvial do Amazonas.

Em Manaus, as balsas Laranja, Verde e Amarela servem de porto para embarcações do tipo Expresso e para o transporte misto, o que dificulta o embarque nesses portos, para amenizar a situação se fez necessário que houvesse reorganização dos locais de atracação pelos administradores das balsas, objetivando facilitar a localização das embarcações do tipo Expresso, favorecendo o fluxo de passageiros.

A única balsa onde ocorre atracação, exclusivamente, de Expresso é na Balsa Laranja, nas outras, o Expresso atraca na parte inicial das balsas, não apenas por questão de mobilidade, mas também de marketing, pois os proprietários solicitam dos administradores das balsas que seus barcos tenham a maior visibilidade possível. Alguns exigem lugares cativos devido ao valor que pagam, tanto pela atracação do barco como também para manter guichês específicos de venda de passagens. Essa situação não só modela a distribuição de barcos da balsa, mas também aponta para a evidência dos Expressos nas balsas que anteriormente eram utilizadas apenas no transporte misto, demonstrando o crescimento e o protagonismo do segmento Expresso convivendo com o modelo tradicional.

A partir da pesquisa realizada nos portos e estruturas flutuantes localizadas na cidade de Manaus e no interior, ficou evidente que os Expressos já estão consolidados em diversas rotas. Com o crescimento dos Expressos, houve reorganização da configuração de embarcações em diversos portos da região ou novos portos foram

construídos para que a demanda de passageiros que utilizam os barcos Expressos seja atendida, favorecendo a movimentação de passageiros, a exemplo do Terminal Ajato e de Itacoatiara que possuem pontos específicos para atracação de Expressos.

A definição dos dias de chegada e saída ocorrem internamente a partir do diálogo entre proprietários das lanchas, essa definição está relacionada à demanda de cada trecho, levando em consideração de minimizar a ociosidade dos barcos e de manter o fluxo de passageiros que possa manter os custos das viagens realizadas pela embarcação. Tal prática tem raiz fincada na lucratividade e no crescimento do empreendimento, já que a alta diferenciação de preço numa mesma rota pode acarretar dificuldades para a manutenção do empreendimento por parte de uns e a lucratividade de outros. Além disso, não há grande diferenciação de preço entre os concorrentes da mesma rota, essa situação demonstra proximidade a ideias utilizadas no capitalismo de mercado, já que o transporte de passageiros no Amazonas funciona independente das ações do Estado. Esse rodízio de rotas, dias e combinação de preços entre os donos de embarcações ocorre para que haja equilíbrio da lucratividade dos mesmos, possibilitando, dessa forma, a manutenção do empreendimento.

Os barcos Expresso que realizam viagem para as cidades mais próximas da capital tem maior fluxo de embarcação e apresentam mais opções de horário de saída, podendo os passageiros retornar no mesmo dia, viabilizando o transporte pendular entre e Manaus cidades mais próximas, como Careiro e Manaquiri. Em trechos como Coari e Tefé, não existe essa possibilidade, já que algumas embarcações, como dito na linguagem regional, “dormem” no ponto final de destino, regressando no próximo dia, ou podem ficar mais de um dia, aguardando demanda.

Os Expressos não possuem uniformidade quanto a sua dimensão e capacidade de passageiros. A construção da embarcação está relacionada à capitalização do armador e ao trecho em que o mesmo vai atuar. Quanto maior a dimensão da embarcação maior será seu custo com motorização, manutenção e utilização de combustível. Nesse sentido, a escolha do tamanho e capacidade da embarcação não influi apenas em seu custo de construção, mas também nos gastos com manutenção, exigindo que a demanda de passageiros seja constante, pois caso essa demanda não seja atendida, torna-se difícil continuar a navegar com a embarcação na rota pretendida, podendo ocasionar a migração de rota ou a venda do barco, já que em

cada calha já existe um funcionamento pré-estabelecido entre os armadores, pode ocorrer também o aluguel das embarcações que estão tendo prejuízo para atuarem em outras rotas.

Com a ampliação da demanda nos diversos municípios, muitos armadores que atuavam em rotas fluviais de transporte misto passaram a investir nos Expressos, alguns deles apresentam embarcações nos dois segmentos, transporte misto e transporte específico de passageiros, procurando, assim, obter as vantagens de cada um deles. Essa prática pode ser percebida em diversas rotas regionais. Para que a movimentação de passageiros ocorra de forma constante entre as cidades, além da funcionalidade das embarcações, foi criada uma rede de vendas em cada cidade do trecho que procura dar suporte e ofertar o serviço de transporte, alimentando assim, o fluxo de passageiros entre as cidades.

Algumas rotas apresentam embarcações do tipo Expresso que partem no mesmo dia e hora, na maioria dos casos, cobram o mesmo valor ou apresentam pequena diferença de preços, criando concorrência que se converte em melhoramentos na qualidade dos serviços, como investimento nos itens velocidade, aerodinâmica das embarcações e entretenimento.

As cidades que possuem embarcações do tipo Expresso estão mais articuladas que as demais cidades e possuem mobilidade mais rápida na rede fluvial regional. Elas apresentam diferenças internas no que se refere à disposição de equipamentos de transporte, visto que os modais podem estar organizados de maneira distinta. Essa diferenciação entre as cidades no que tange ao transporte pode ocorrer por diversos aspectos e afetará, diretamente, na possibilidade de demanda para barcos do tipo Expresso. Sendo assim, ao se analisar a distribuição dos barcos Expressos é primordial que se articule com o funcionamento das cidades estudadas a fim de compreender a organização da rede fluvial de transporte de passageiros que utilizam embarcações desse segmento.

No caso Amazonense, os proprietários com maior rentabilidade são da própria região, diferentemente de parte daqueles que trafegam em outras partes da Amazônia onde existem grupos empresariais de outras regiões que atuam no transporte de passageiros. Os proprietários das maiores embarcações do tipo Expressos do Amazonas são majoritariamente nascidos ou criados na região, geralmente no interior do Estado, em cidades ou comunidades na margem de algum rio. Suas habilidades

de navegação inicialmente estavam ligadas à sobrevivência da família, em atividades de subsistência como pesca e transporte de produtos agrícolas fazem parte da história de vida dos proprietários dos Expressos que trafegam pelos rios da Amazônia. Raramente esses empresários têm ou buscam qualificação acadêmica ou profissional, o que demonstra ainda raiz muito forte na manutenção do empreendimento a partir do conhecimento cotidiano e da vivência.

Os Expressos têm crescido para diversas rotas com diferentes níveis de investimento, atrelados a dinâmica da calha que fazem parte. As calhas Solimões-Amazonas apresentam a maior oferta de Expresso, no entanto, outras rotas secundárias têm apresentado crescimento, principalmente, a partir de Itacoatiara, Manacapuru, Tabatinga, Parintins e Tefé, interligando essas cidades a cidades vizinhas e comunidades próximas. Assim, há tendência de expansão do segmento, além disso, evidenciamos com a pesquisa vários barcos em construção para atuar em diferentes rotas, aumento a frota do segmento e intensificando a fluidez na rede fluvial da Amazônia.

Como não há impedimento legal para mudanças de trechos nas rotas intermunicipais, mesmo em meio as rotas outorgadas pela ANTAQ, a fiscalização é pouco frequente, os critérios para definição das rotas e dias em que as embarcações navegam são definidos entre os armadores a partir de critérios como: demanda de passageiros para o dia, já que existem embarcações com diferentes capacidades atuando no mesmo trecho, tempo de atuação no trecho, armadores que possuem mais tempo navegando em determinados trechos, de certa forma prioridade na escolha do dia de partida.

A entrada de novas embarcações nos trechos se pauta na autorregulamentação do transporte regional. Apesar de não haver proibição de concorrência por nenhum órgão regulamentador, já existe uma organização preestabelecida entre armadores e proprietários dos terminais, que leva em consideração o tempo no ramo e o nível de proximidade entre os proprietários nos quatro terminais em que realizam atracação para esse tipo de viagem saindo de Manaus.

Alguns armadores de transporte migram para o Expresso, visando a sobrevivência no ramo fluvial, já que dependendo da rota praticada no transporte, os ganhos podem não ser necessários para manter o empreendimento, assim os

Expressos seriam uma nova alternativa de negócio. No entanto, a migração para o segmento Expresso exige diversos desafios do armador, pois apesar de fazer parte do modal fluvial tem funcionamento diferente a partir de diversos aspectos em relação ao tradicional e pode apresentar dificuldades ao armador que pretende mudar de segmento como: a concorrência com lanchas que atuam há mais tempo no trecho: alguns Expressos estão presentes no trecho que atuam há mais de uma década, o que inibe ou dificulta a mudança para o segmento; a habilidade na construção da embarcação: a construção dos Expressos é bem diferente dos barcos tradicionais, em alguns casos o armador possui pouco conhecimento sobre a forma de construir Expressos, uma vez que diferentemente dos barcos tradicionais, os Expressos possuem diversos equipamentos estranhos a uma embarcação tradicional como: poltronas, ares-condicionados e a motorização que depende do porte da embarcação exigem maiores investimentos do que ocorreria em uma embarcação tradicional. Vários barcos de transporte misto utilizam a madeira como elemento principal de sua construção, esse saber tradicional não é utilizado em barcos Expressos que possuem outros materiais de construção, como o alumínio e a fibra. Assim, o segmento Expresso apesar de fazerem parte do modal fluvial exige certo grau de conhecimento no ramo e capacidade de investimento, principalmente, nas rotas mais competitivas.

Apesar do crescimento do segmento, o fato de construir a embarcação não gera garantia de manutenção do armador no segmento ou na rota inicial, dependendo da concorrência ou da demanda de passageiros pode haver insucesso na rota pretendida, ocasionando a retirada da embarcação do trecho, quando isso ocorre às embarcações podem ser negociadas pelos seus armadores ou alugadas caso o mesmo não tenha o interesse de se manter na rota. No entanto, tal situação se configura como a minoria dos casos, pois a maioria dos armadores entrevistados tem o objetivo de permanecer no segmento, alguns deles, inclusive, já estão no segmento há vários anos e tem procurado diversificar o número de embarcações.

Mesmo com diferenças de investimento e capitalização dos armadores do segmento Expresso, o que reflete em diferenças entre as lanchas, o segmento já está estabelecido no Amazonas, compreendendo a interligação entre as principais cidades do estado, interligando comunidades, sendo a velocidade a primazia do Expresso e seu fator diferenciador no mercado regional.

O crescimento do Expresso não representa que outras formas tradicionais de transporte desaparecerão, mas que há uma dinâmica intensa no transporte fluvial local que varia a partir das calhas. No eixo Solimões-Amazonas, entre Manaus, Tabatinga, Manaus e Parintins há procura constante pelas viagens em todos os dias da semana. Em rotas fora do Eixo Amazonas-Solimões, como no Rio Negro e Madeira, seu crescimento é constante, apresentando viagens regulares e com boa frequência de passageiros. Mesmo distante da capital, entre as cidades e comunidades o Expresso é amplamente utilizado, sendo em várias delas o principal meio de interligação entre um ponto e outro.

Apesar da importância dos pioneiros no segmento e seus familiares, novos armadores têm adentrado em rotas anteriormente realizadas apenas por tradicionais armadores da região. Esses novos armadores são provenientes de outros ramos de atividade e veem no transporte fluvial possibilidade de novos ganhos, trazendo um caráter mais formal e menos familiar ao segmento.

O investimento em motorização, conforto e pontualidade são fatores que podem definir a escolha entre barcos que atuam na mesma rota, já que transportar mais rápido e com qualidade, representa estar na frente dos demais concorrentes. Há uma busca constante pelo aprimoramento técnico e melhorias nas embarcações. Mesmo concorrendo entre si, existe cooperação técnica entre armadores, que trocam informações sobre motorização, construção e manutenção do empreendimento.

Movimentar-se mais rapidamente permite que o tempo seja utilizado com outras atividades no cotidiano. No Amazonas, essa movimentação mais rápida é realizada por meio do Expresso. Diferentemente de outras localidades, onde o transporte se desenvolveu controlado por empresas e grupos alheios ao saber local, o Expresso foi idealizado por empreendedores da região, que desenvolveram e aprimoraram as embarcações, na busca incessante de interligar cidades de maneira mais rápida, com isso, reorganizando a mobilidade no estado, uma vez que há toda uma estrutura de venda e transporte, objetivando a movimentação de barcos do segmento Expresso.

A resistência de utilização das embarcações do tipo Expresso e o medo de viajar, itens de desconfiança dos passageiros durante da implementação do segmento tem reduzido consideravelmente, visto que poucos eventos infortúnios são relatados no segmento, pois o mesmo vem realizando trajetos há dezenove anos de maneira

frequente e constante, inclusive, alguns com duração de 34 horas, como é o caso de Tabatinga. Quanto mais robusta e maior a embarcação, mais confiança é gerada entre os passageiros, tal fato em rotas, onde há demanda, incentiva os proprietários a construírem lanchas cada vez maiores. O medo de viajar se dá em maior quantidade entre os idosos que costumeiramente utilizavam ou utilizam barcos regionais de transporte misto, e devido a sua dimensão se sentem mais seguros na viagem. Há aqueles que resistem pelo aspecto cultural, pois acreditam que uma viagem é uma oportunidade de apreciar a paisagem regional e deitados em uma rede aproveitar o trajeto, sendo este meio, inclusive, mais confortável. Mas estes se apresentam como minoria entre os entrevistados.

O conforto dos passageiros tem sido outra prioridade nos investimentos armadores regionais que procuram comprar ou encomendar produção de poltronas cada vez mais confortáveis, além de investirem em climatização e entretenimento, procurando tornar a viagem mais agradável para os passageiros, principalmente, nos trajetos mais longos.

Há íntima relação entre dimensão, preço, qualidade do serviço, equipamentos internos da embarcação do segmento Expresso e a movimentação econômica as cidades atendidas, visto que o poder aquisitivo dos passageiros, aliado à demanda possibilita o lucro ao armador, que pode investir mais em sua embarcação, aumentar sua frota no trecho ou expandir para outros trechos ainda atendidos com menor qualidade e velocidade.

A partir da pesquisa, percebeu-se que embarcações estão sendo construídas para atuarem no segmento. E mesmo quando uma embarcação deixa de realizar um trecho, a mesma não se torna obsoleta, mas migra em busca de rotas mais rentáveis, ou sai do trecho para que outra embarcação com maior capacidade de passageiros seja colocada em seu lugar, visando atender a demanda.

A partir das pesquisas realizadas, das verificações em campo e das interlocuções com os armadores e passageiros concluímos que o Expresso apresenta perspectiva de crescimento em todos os trechos estudados, mesmo com diferente emprego de recursos que pode variar conforme a demanda de passageiros e capitalização dos proprietários nos diferentes trechos regionais, há tendência de especialização e expansão do transporte de passageiros através do segmento.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, R.; RIBEIRO, M. *Os sistemas de transporte na Região Norte: evolução e reorganização das redes*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: F.I.B.G.E, v. 51, n. 2, 1989. ANAIS da Câmara dos Deputados. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/publicacoes>>. Acesso em: 15 set. 2018.
- AMAZONAS - CODEAMA. *Amazonas (Estado), diagnóstico do transporte fluvial*. Manaus, 1982.
- Agência Nacional de Transporte Aquaviário. Relatório de Gestão do exercício 2014. Ministérios dos Transportes, Brasília, 2015
- ANDRADE, Moacir. *Tipos e utilidades dos veículos de transportes fluviais do Amazonas*. Amazonas: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1983.
- ARAÚJO, Renata Malcher de. *As cidades da Amazônia no século XVIII*. Porto: Universidade do Porto, 1998.
- ARAGON, Luis E. Há futuro para o desenvolvimento sustentável na Amazônia. O futuro da Amazônia: dilemas, oportunidades e desafios no limiar do século XXI. Belém: Editora da UFPA, 2002.
- BATES, Henry Walter. *O naturalista do rio Amazonas*. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1944. 2 v. (Brasiliana, 237).
- BECKER, Bertha. *A urbe amazônica: a floresta e a cidade*. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.
- BECKER, Bertha. *Amazônia: mudanças estruturais e urbanização*. Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional. UNESP/ANPUR: São Paulo, 2002.
- BENCHIMOL, Samuel. *Navegação e transporte na Amazônia*. Ed. Tipográfica.
- BITTENCOURT, Agnello. *Corografia do Estado do Amazonas*. Belém: 1. Ed. ACAFundo, 1985.
- BALAU, José. *Proposta de nova concepção de embarcações de passageiros para Amazônia ocidental*, Publicação técnica nº 68. São Paulo: IPT, 1985.
- BARAT, J. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1978.
- BARAT, J. *Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil*. São Paulo: Edunesp, 2007.
- BARAT, J. *Transporte e energia no Brasil*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.
- BARBOZA, M. de F. P. B.; CARVALHO, K. L de; GOLÇALVES, M. A. *Terceirização e estratégia competitiva: perspectivas para a logística no Brasil*. XXVI ENEGEP. Fortaleza, 2006.
- BASTOS, H. ABC dos transportes. *Ministério dos Transportes: serviço de documentação*. Rio de Janeiro, 1971.

- BASTOS, A. C. Tavares. *O Vale do Amazonas*. Brasília: Nacional, 1975.
- BELLUZZO, L. G de M. *Não se pode brincar com o sistema*. In: SISTER, S. (Org.). *O abc da crise*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 123-126.
- BELLUZZO, L. G de M. *Valor e capitalismo: um ensaio sobre a economia política*. UNICAMP/IE. Campinas, 1998.
- BENITES, M. G. *Brasil central pecuário: interesses e conflitos*. Tese de Doutorado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2000.
- BERTALANFFY, L. V. *Teoria Geral dos Sistemas*. Rio de Janeiro: Vozes, 1975.
- BERTOLANI, A. D.; LEME, F. L. *Carregamento de contêineres em navios*. Universidade Mackenzie. São Paulo, 2004.
- BEY, J. M. P.; PONS, J. M. S. *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Síntesis, 1991.
- BLANCO, F. C. *Eficacia portuária y transporte marítimo*. In: Boletín ICE Económico. Madrid, 1995.
- BROWDER, John O. & GODFREY, Brian J. *Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira*. Manaus: EDUA, 2006.
- CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- CARRETEIRO, R. *A navegação na Amazônia*. Manaus: Ed. Calderaro, 1987.
- CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CASTRO, Iná. *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- CHIZOTTI, Antônio. *Pesquisas em Ciências Humanas e Sociais*. São Paulo: Cortez, 2000.
- DANIEL João. *Tesouro descoberto no máximo rio Amazonas*, Vol. II. Rio de Janeiro, 1976.
- DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- DEBRAY, Régis. *Curso de midiologia geral*. Vozes: Petrópolis, 1993.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Rede Urbana*. São Paulo: Ática, 1987.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- FERREIRA, A. R. *Diário da viagem filosófica pela capitania de São José do Rio Negro com a informação do estado presente*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

GEORGE, Pierre; HUERA, Carmen; BARALDÉS, Joan. *Geografia econômica*. Ariel, 1983.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*.

São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David; SOBRAL, Adail Ubirajara. *Condição pós-moderna*. Edições Loyola, 1992.

HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora José

Olympio, 1945 FERREIRA, José Freire da Silva, Coord. *Rede Urbana Amazônica: Subsídios para uma Política de Desenvolvimento Regional e Urbano*. Belém, UFPA/NAEA, 1977.

FIGUEIREDO, N. *Transporte fluvial de passageiros de baixa renda na Amazônia*. Revista Portos e Navios: 1982. FRAZÃO, E. M. Transporte de passageiros na Amazônia; In: I Encontro Sobre Navegação Fluvial na Amazônia. Manaus: ENASA, 1982.

FRAZÃO, E. M. *Transporte de passageiros na Amazônia*; In: I Encontro Sobre Navegação Fluvial na Amazônia. Manaus: ENASA, 1982.

MOREIRA, Eidorfe. *Amazônia - o conceito e a paisagem* (Coleção Araújo Lima). Belém, SPVEA, 1960.

LOUREIRO, Antonio José Souto. *História da Navegação no Amazonas*. Manaus: Lorena, 2007.

MONTENEGRO, L. C. S. *Vantagens da utilização do transporte multimodal no comércio internacional brasileiro*. ANTT. Brasília, 2002.

MORGAN, G. *Imagens da organização*. São Paulo: Atlas, 1996.

MYRDAL, G. *Economic theory and under-developed regions*. London: Gerald Duckworth & CO, 1957.

NABUCO, M. R. *A (des)institucionalização das políticas regionais no Brasil*. In: ETC: Espaço, Tempo e Crítica. Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas, n. 2, vol. 1, 2007.

NATAL, J. L. A. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Tese de Doutorado. UNICAMP. Campinas, 1991.

NEGRI, F. de. *Padrões tecnológicos e de comércio exterior das firmas brasileiras*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Brasília, 2007.

NEU, M. F. R. *Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI*. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2009.

MORAES, H. B. Um caso de aplicação de Catamarãs na região Amazônica. 348f.1995.

MASSEY, Doren. O Caráter elusivo do lugar. *Pelo Espaço: uma nova Política da espacialidade*. Trad. Hilda Pareto Maciel e Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

- MORAES, Raymundo. *Na planície Amazônica*. 1960
- MUXI, Zaida. *La arquitectura de la ciudad global*. Ed. Gustavo Gil SA, 2004.
- NASCIMENTO, Marly Honda de Souza. *Contribuição ao Estudo do Transporte Intermodal de Passageiros em Travessias Hidroviárias: Um estudo de caso em Manaus*, Universidade Federal de Brasília, dissertação.1999.
- NAZARÉ, R. *Economia e Política do Transporte Fluvial*, Belém: Salesiana, 1989.
- NAZARÉ, R. *O Complexo Amazônico e sua Navegação Interior*. Belém: CEJUP, 1993.
- NOGUEIRA, Ricardo José Batista. *Amazonas, um Estado ribeirinho*. Manaus: EDUA,1999.
- OLIVEIRA, José Aldemir. *Cidades na Selva*. Manaus: Edua, 1997.
- PACHECO, Elsa. *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. (Tese de Doutorado). PORTO: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2004.
- PORTUGAL, Licínio da Silva. *Estudo de Transporte e Logística na Amazônia*, Editora IAF. 2006.
- Prado Jr, Caio. *História econômica do Brasil*. Brasiliense, 2017.
- REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Limites e demarcações na Amazônia brasileira*. Comissão brasileira demarcadora de limites, 1947.
- RODRIGUES, P. R. A. *Introdução aos sistemas de transportes no Brasil e a logística internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2003. RODRIGUES, R. C. A. Modernização portuária e rede logística – o Porto de Sepetiba/Itaguaí como vetor de desenvolvimento no território fluminense. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2007.
- SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Navegação a vapor na Bahia oitocentista: tentativa de integração territorial e desenvolvimento regional*. Revista de Economia Política e História Econômica, 2008.
- SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia (1800-1920)*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.
- SANTOS, Milton. *A natureza do Espaço*.2. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
- SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel,2013.
- SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1994.
- SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: HUCITEC, 2013.
- SILVA, Marilene Corrêa. *O País do Amazonas*. Manaus: EDUA, 1996.
- SILVA, José Lopes da. *Amazônia - Planura Continental e seu Ecossistema*. 1ª edição, Editora Novo Tempo. Manaus, 2004.
- SILVA. Juscelino da Costa. *Caracterização da Demanda Individual do Transporte Fluvial de Passageiros dos Expressos na Rota Manaus-Tabatinga*. Manaus, 2019.

SINDARMA. *Pesquisa SINDARMA de transporte fluvial de passageiros e de cargas: Relatório técnico do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial do Estado do Amazonas*, Manaus, 2014.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano.

GEOUSP, 2007, Nº 21, p. 15-29.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Fobópole o medo generalizado e a militarização da questão urbana*. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro, 2008.

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro. *Agentes, Redes e Territorialidades Urbanas*. Revista Território. n. 5, jul./dez. 1998. Disponível em: http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/05_3_trindade%20jr.pdf

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro. *Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico*. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros – IEB n51 2010 mar./set. p. 113-137.

TRINDADE Jr., Saint-Clair Cordeiro. *Pensando a concepção de Amazônia*. In: SILVA, José Borzacchiello; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise. (Orgs.) *Panorama da Geografia Brasileira I*. Editora Annablume. São Paulo, 2006.

THOMPSON, John B. *A mídia e a modernidade: uma teoria social da mídia*. 11 ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

TOCANTINS. Leandro. *O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. 1985.

TOCANTINS. Leandro. *Amazônia: Natureza, homem e tempo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984.

VIRILIO, Paul. *A arte do motor*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

APÊNDICES

FORMULÁRIO Nº _____

Curso: Doutorado em Sociedade e Cultura Discente: Robert Carvalho de Azevedo David Orientador: Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira Título: Esse rio é minha rua: perspectivas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas	Turma: 2015/1 Matrícula: 3150068
ARMADOR	
1. Nome:	
2. Razão Social/Fantasia:	
3. CNPJ/CPF:	
4. Há quanto tempo opera no transporte fluvial de passageiros na Região (desde quando)?	
5. Quando começou a operar regularmente na rota?	
INÍCIO DAS ATIVIDADES	
6. Quando e em qual percurso começou a operar com as lanchas ajato?	
7. Resumo histórico:	
8. Principais dificuldades enfrentadas inicialmente:	
FATORES SOCIECONÔMICOS	
9. Quando observou que era possível concorrer com os recreios no transporte de passageiros na rota?	

10. Observou aumento de demanda no transporte fluvial de passageiros?

11. Observou alguma mudança estrutural nos municípios que compõe a rota que influenciou a demanda? Pode pontuar algumas?

FATORES TECNOLÓGICOS

12. Surgiu alguma novidade tecnológica que contribuiu para aperfeiçoar a construção o Expresso? Tais como motores mais econômicos, material para construção de cascos mais leves e resistentes, acessórios e equipamentos de navegação que possibilitou navegar mais rápido e com segurança?

REGULAÇÃO

13. Como avalia participação dos entes governamentais no setor?

- Autoridade Marítima:

- Autoridade Policial:

- Autoridade Sanitária:

- Autoridade Portuária:

- Agência Reguladora:

- Ministério Público do Trabalho:

- Outros:

INVESTIMENTO

14. Características da embarcação (de alguma lancha que opera na rota):

- Material predominante:
- Comprimento: m - Boca: m - Pontal: m - Calado: m
- Tempo de vida útil do casco: anos
- Quantidade de banheiros masculino: - Quantidade de banheiros femininos:

15. Propulsores e grupos geradores:

- Quant. propulsores: - Potência de cada: HP - Consumo médio/h: – Veloc. média:
- Quantidade de grupos geradores: – Potência do grupo gerador: Consumo médio/h:
- Tempo de vida útil dos propulsores: anos.

16. Capacidade:

- Capacidade de passageiros: – Tripulantes armados: – Linha de fora:

17. Investimento:

- Projetista: R\$ - Casco e superestrutura: R\$
- Propulsores: R\$ - Grupo gerador: R\$
- Assentos: R\$ - Equipamentos de navegação/equipagem:

18. Financiamento do projeto: Empréstimo bancário ou próprio?

OPERACIONALIDADE

19. Custo operacional: média por viagem na rota Manaus-Tabatinga:**CUSTO FIXO:**

- Tripulação: R\$ - Linha de fora: R\$ – Pessoal adm.: R\$
- Pro labore do armador: R\$ - Encargos sociais: R\$
- Manutenção preventiva dos propulsores: R\$- Quantas vezes no ano:
- Manutenção preventiva do casco e equipamentos de bordo: R\$ Quantas vezes ano:
- Custo dos terminais de atracação: R\$ – Agente/Despachante: R\$

CUSTO VARIÁVEL:

- Combustível (média de consumo por viagem): litros – R\$
- Óleo lubrificante por viagem: baldes – R\$
- Alimentação: passageiros e tripulação: R\$- Peças e acessórios: R\$
- Comissão de vendas/passagens: (%) – R\$ – Intermediação/encomendas: (%) R\$.....

RECEITA**20. Receita: média por viagem na rota Manaus-Tabatinga:**

- Passageiros: R\$ - Encomendas: R\$..... – Lanchonete: R\$ –
- Outras: R\$

PERSPECTIVAS

21. Acredita que o transporte fluvial exclusivo de passageiros irá substituir o transporte misto (carga e passageiro) no Amazonas? Por que?

22. No caso da rota em que atua, acredita que a oferta de serviço irá responder a um possível aumento da demanda de passageiros? De que maneira? Com aumento da frequência das lanchas ou com o aumento da capacidade de passageiros?

23. Acredita que é possível navegar nos rios da Região com lanchas cada vez maiores e mais rápidas? Por que?

24. Tem projetos de melhorias no conforto das lanchas?
25. Quais as perspectivas para o segmento?
AUTORIZAÇÃO
Autorizo a utilização das informações prestadas: () inclusive com a citação da fonte; () sem identificação da fonte. Armador Pesquisador

QUESTIONÁRIO Nº _____

Lancha: _____ Lotação: _____ passageiros Data: ____/____/2019			
Curso: PPGSCA		Turma: 2015/1	
Discente: Robert Carvalho de A. David		Matrícula: 3150068	
Orientador: Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira			
Título: Esse Rio é Minha Rua: Perspectivas para o Transporte Fluvial de Passageiros no Amazonas.			
USUÁRIO			
1. Gênero	☐ Masculino ☐ Feminino		
2. Idade	☐ Menor de 18 anos ☐ Entre 18 e 23 anos ☐ Entre 24 e 30 anos ☐ Entre 31 e 40 anos ☐ Entre 41 e 54 anos ☐ Acima de 55 anos		
3. Grau de instrução	☐ Fundamental incompleto ☐ Fundamental comp. ☐ Médio incompleto ☐ Médio completo ☐ Superior incompleto ☐ Superior completo ☐ Pós-graduação incompleto ☐ Pós-graduação compl. ☐ Não frequentou escola		
4. Ocupação	☐ Servidor(a) público municipal	☐ Serv. público estadual	☐ Serv. público federal
	☐ Representante comercial	☐ Comerciante/Empresário(a)	☐ Militar
	☐ Industriário(a)	☐ Empregado(a) comércio	☐ Produtor(a) rural
	☐ Pescador	☐ Aposentado(a)	☐ Estudante
	☐ Do lar	☐ Outra: _____	
5. Renda	☐ Até 998,00	☐ De 999,00 a 1.996,00	☐ De 1.997,00 a 2.994,00
	☐ De 2.995,00 a 4.990,00	☐ Acima de 4.990,00	
6. Município em que reside:		7. Tempo de residência neste município:	
VIAGEM			
8. Destino	☐ Itacoatiara ☐ Barreirinha ☐ Boa Vista do Ramos ☐ Parintins		
9. Motivo da viagem	☐ Trabalho ☐ Passeio ☐ Estudos ☐ Tratamento de saúde ☐ Turismo ☐ Outros:		
10. Motivo da escolha por lancha	☐ Preço ☐ Rapidez ☐ Conforto ☐ Segurança ☐ Pontualidade ☐ Outros:		
11. Frequência de utilização do serviço	☐ Semanal ☐ Quinzenal ☐ Mensal ☐ Bimestral ☐ Trimestral ☐ Eventual		
12. Quanto tempo usa o serviço	☐ Menos de 1 ano ☐ Entre 1 e 5 anos ☐ Mais de 5 anos		
SERVIÇO			
13. Segurança	☐ Totalmente satisfeito	☐ Muito satisfeito	☐ Satisfeito
	☐ Pouco satisfeito	☐ Completamente insatisfeito	
14. Conforto	☐ Totalmente satisfeito	☐ Muito satisfeito	☐ Satisfeito
	☐ Pouco satisfeito	☐ Completamente insatisfeito	

15. Pontualidade	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
16. Atendimento (venda)	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
17. Alimentação	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
18. Higiene	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
19. Tratamento (a bordo)	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	

QUESTIONÁRIO Nº _____

Lancha: _____ Lotação: _____ passageiros Data: ____/____/2019			
Curso: PPGSCA		Turma: 2015/1	
Discente: Robert Carvalho de A. David		Matrícula: 3150068	
Orientador: Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira			
Título: Esse Rio é Minha Rua: Perspectivas para o Transporte Fluvial de Passageiros no Amazonas.			
USUÁRIO			
1. Gênero	☐ Masculino	☐ Feminino	☐ Outro
2. Idade	☐ Menor de 18 anos ☐ Entre 31 e 40 anos	☐ Entre 18 e 23 anos ☐ Entre 41 e 54 anos	☐ Entre 24 e 30 anos ☐ Acima de 55 anos
3. Grau de instrução	☐ Fundamental incompleto ☐ Médio completo ☐ Pós-graduação incompleto	☐ Fundamental comp. ☐ Superior incompleto ☐ Pós-graduação compl.	☐ Médio incompleto ☐ Superior completo ☐ Não frequentou escola
4. Ocupação	☐ Servidor(a) público municipal ☐ Representante comercial ☐ Industriário(a) ☐ Pescador ☐ Do lar	☐ Serv. público estadual ☐ Comerciante/Empresário(a) ☐ Empregado(a) comércio ☐ Aposentado(a) ☐ Outra:	☐ Serv. público federal ☐ Militar ☐ Produtor(a) rural ☐ Estudante
5. Renda	☐ Até 998,00 ☐ De 2.995,00 a 4.990,00	☐ De 999,00 a 1.996,00 ☐ Acima de 4.990,00	☐ De 1.997,00 a 2.994,00
6. Município em que reside:		7. Tempo de residência neste município:	
VIAGEM			
8. Destino	☐ Codajás ☐ Alvarães ☐ Tonantins ☐ S. Paulo de Olivença	☐ Coari ☐ Fonte Boa ☐ Sto. Antônio do Içá ☐ Benjamin Constant	☐ Tefé ☐ Jutai ☐ Amaturá ☐ Tabatinga
9. Motivo da viagem	☐ Trabalho ☐ Tratamento de saúde	☐ Passeio ☐ Turismo	☐ Estudos ☐ Outros:
10. Motivo da escolha por lancha	☐ Preço ☐ Segurança	☐ Rapidez ☐ Pontualidade	☐ Conforto ☐ Outros:
11. Frequência de utilização do serviço	☐ Semanal ☐ Bimestral	☐ Quinzenal ☐ Trimestral	☐ Mensal ☐ Eventual
12. Quanto tempo usa o serviço	☐ Menos de 1 ano	☐ Entre 1 e 5 anos	☐ Mais de 5 anos
SERVIÇO			
13. Segurança	☐ Totalmente satisfeito	☐ Muito satisfeito	☐ Satisfeito
	☐ Pouco satisfeito	☐ Completamente insatisfeito	
14. Conforto	☐ Totalmente satisfeito	☐ Muito satisfeito	☐ Satisfeito
	☐ Pouco satisfeito	☐ Completamente insatisfeito	

15. Pontualidade	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
16. Atendimento (venda)	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
17. Alimentação	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
18. Higiene	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	
19. Tratamento (a bordo)	() Totalmente satisfeito	() Muito satisfeito	() Satisfeito
	() Pouco satisfeito	() Completamente insatisfeito	