



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



GABRIEL AUGUSTO NOGUEIRA DOS SANTOS

**ENTRE IDAS E VINDAS:**  
dinâmicas do transporte coletivo na Área Metropolitana de  
Santarém - PA

Manaus - AM

2022

GABRIEL AUGUSTO NOGUEIRA DOS SANTOS

**ENTRE IDAS E VINDAS:**  
dinâmicas do transporte coletivo na Área Metropolitana de  
Santarém - PA

Dissertação apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Amazonas como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

ORIENTADOR: Prof. Dr. Ricardo José Batista Nogueira (PPGEOG/UFAM)

CO-ORIENTADOR: Prof. Dr. Rodolfo Maduro Almeida (PPGCS/UFOPA)

Manaus – AM

2022

## Ficha Catalográfica

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

S237e Santos, Gabriel Augusto Nogueira dos  
Entre idas e vindas : dinâmicas do transporte coletivo na área metropolitana de Santarém - PA / Gabriel Augusto Nogueira dos Santos . 2022  
176 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Ricardo José Batista Nogueira  
Coorientador: Rodolfo Maduro Almeida  
Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Santarém. 2. Área metropolitana. 3. Transporte coletivo. 4. Circuito superior e inferior. 5. Regulação. I. Nogueira, Ricardo José Batista. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

**ENTRE IDAS E VINDAS:  
dinâmicas do transporte coletivo na Área Metropolitana de Santarém – PA**

**Gabriel Augusto Nogueira dos Santos**

Aprovada em: 11/01/2022

Nota Final: 10,0 (dez)

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Ricardo José Batista Nogueira (Orientador)  
Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Federal do Amazonas

---

Prof. Dr. Marcos Castro de Lima (Avaliador Interno)  
Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Federal do Amazonas

---

Prof. Dr. Marcio Júnior Benassuly Barros (Avaliador Externo)  
Programa de Pós-Graduação em Ciências da Sociedade- Universidade Federal do Oeste  
do Pará

*Dedicado a todos os trabalhadores do transporte coletivo urbano e rural, aos moradores da Área Metropolitana de Santarém e suas adjacências.*

## AGRADECIMENTOS

Gratidão! É assim que eu defino essa parte dos agradecimentos, como um sentimento de falar tudo que não tive tempo para quem fez parte desse trabalho. Entender a finalização de um projeto, que sempre se encontrou em construção, é uma alegria constante, mesmo em um cenário atípico como a pandemia de Covid-19, que acompanhou toda a execução desse trabalho. Tal como o tema da Ciranda Guerreiros Mura em 2013, *A Jornada de um Guerreiro Apaixonado* ainda está só começando.

Em primeiro momento, ter a família como alicerce e apoio em muitos momentos, seja de risadas, choros, ódios (afinal, escrever uma dissertação é um misto de emoções). Ah minha mãe, né Vanda, entender minhas loucuras desde a época de bacuri não é fácil, ainda mais pela paixão de ônibus que tantas vezes tanto lhe preocupou, principalmente pelas minhas andanças nas periferias e ruas de Manaus. E o meu irmão Sidney, tendo que acalmar a mãe sobre as andanças. E sem falar da minha tia-mãe que me acompanhou nas minhas primeiras andanças quando era menino, tia Lene, parte dessa escrita e de tudo que mãe enfrentou, a senhora fez parte e deu todo o apoio, carregando a prima Suzi comigo e sempre com dedicação, vocês são demais.

A Universidade Federal do Amazonas, por mais uma vez se encontrar na minha vida e no meu cotidiano, pela oportunidade em disputar o certame de mestrado em Geografia no final de 2019.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior pela bolsa fornecida durante todo esse tempo, seja para custeio de livros, campos, até ser minha fonte de sustento durante a moradia em Santarém.

Aos meus amigos Israel, Giovanna, Laize, Herivelton, Parblison, Ayrton pelo apoio moral e todo o suporte nos momentos que eu estava aflito, seja pelo ombro amigo ou até mesmo, pelas prosas diurnas e noturnas nos tempos vagos. Que as entidades caboclas da Amazônia possam proteger vocês todos os dias e espero que vocês possam ter compreendido alguns afastamentos e a mudança para o baixo Amazonas.

Ao Instituto Federal do Amazonas – Campus Distrito Industrial, a partir da minha segunda graduação em Logística durante o turno noturno, saber conciliar as aulas de Mestrado com a graduação, não foi fácil, mas muitos aportes teóricos vieram dessa jornada nada convencional. Agradeço aos colegas do TLOG 2020 pela companhia, parceria e ajudas em muitos momentos que os trabalhos do mestrado estavam gigantes. Sem esquecer dos mestres, minha orientadora de TCC, Giskele Luz e aos mestres

queridos Jefferson Fernando, Geisy Anny Venâncio e Fabrício Filizola por toda a paciência e dedicação.

Ao meu orientador, o pai de todos, o porto seguro nas reflexões geográficas, Dr. Ricardo Nogueira, pela parceria que se arrasta desde 2016, pelo comprometimento em se debruçar no transporte coletivo e aguentar as minhas andanças nada convencionais pelo transporte. Os ralhos e conselhos sempre foram de suma importância ao meu crescimento acadêmico e profissional. Desde já, o isento das possíveis falhas a ocorrer nesta dissertação e na sua discussão, o agradeço pela parceria e dedicação em relação ao meu trabalho.

Ao meu coorientador Rodolfo Almeida, que de um e-mail pedindo arquivos de Geoprocessamento nasceu uma parceria Santarena bem-divertida e com muitas colocações referentes a minha paixão por transporte. Sua experiência no âmbito do Plano de Mobilidade e nas discussões das ciências sociais aplicadas valeram muito a pena para este trabalho, fora as prosas informais sobre o cotidiano de Santarém.

Aos professores da UFOPA, especificamente do Programa de Pós-Graduação em Ciências da Sociedade, Dr. Márcio Benassuly, Dra. Ednea Carvalho e Dr. Abner Vilhena, o acompanhamento como aluno especial na disciplina de Planejamento e Finanças foram de suma importância ao andamento da pesquisa e a seu aspecto teórico.

Aos queridos da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMT), a partir da figura do professor Reginaldo Abreu da ULBRA Santarém, as relações com os setores estratégicos favoreceram o meu acesso aos dados de transporte e ao passe-livre concedido para a realização dos mapeamentos *in loco* pela área urbana e rural de Santarém. Também devo lembrar, o meu muito obrigado a Cristiane Roberta, da divisão de Planejamento, a Dra. Cibele, da Procuradoria da Secretaria e ao excelentíssimo secretário, Paulo de Jesus por ter atendido a demanda da pesquisa de mestrado e da segunda graduação.

Aos donos das empresas M&P Transportes (seu Pedro), Viação Borges e C C Sousa Transportes (seu Mário e seu Cleiton) pela autorização em visitar as suas dependências e compreender melhor a dinâmica de transporte na cidade de Santarém. Conhecer a estrutura e seu funcionamento trouxe discussões referentes a atuação e suas conjunturas, donde se pode debater as relações a ocorrer dentro do espaço.

Aos busólogos, através dos grupos de WhatsApp “Ônibus Clube Tapajós”, “Santarém Bus”, “Galera do Busão – STM”, “Ônibus Manaus da Depressão”, “Sportbuss Noroeste” vocês foram peça-chave na compreensão e no aprender da história e da geografia do transporte santareno ou nas novidades do transporte amazônico. Aos

queridos Erick, Hiago, Francisco, Márcio, Muryllo, Nara, Leandro, Kenny, Kelvin, Elioenai, Gabriel Lucas, Kenny, Emily Gabriele, Dayson, Paulo Evan, Luan Rios (Lobão) as conversas descontraídas, os apoios nas atividades de campo e as novidades descontraídas ajudaram na construção temática dessa pesquisa.

Do grupo dos busólogos a categoria dos rodoviários. Os principais elementos da pesquisa, os que dão voz as comunidades, o que levam o trabalho a sério e compreendem a importância do ônibus como elemento de direito social e de desenvolvimento. A paciência no cotidiano e acolher um desconhecido que eu era foi de suma importância para o sucesso do mapeamento e do conhecer das histórias das empresas e o fenômeno da expansão urbana de Santarém. Aos colegas Jardisson, Alessandro, Klarice, Donny, Joelson, Josué, Rafaele, Lucas, Joverson, Kennedy, Guilherme, Rafael, Matheus, Bruna, Johnny, Weverton, Nildo, Elivelton, Jozimar, vocês foram nota 1000 comigo em me acompanhar nos trajetos e nas resenhas que originaram muitas linhas desse trabalho.

E por fim, a quem fez parte dessa jornada, mesmo que não tenha sido citado, sintase lisonjeado por fazer parte da saga de pesquisa e entender o significado na minha história e nas escritas desenvolvidas nesse tempo, o meu muito obrigado.

De tudo que vivi, de tudo que aprendi  
Das brigas e conflitos que passei  
Das tempestades que vivi, mas minha fé nunca deixei  
Tenho que ser forte, minha luz de raiz é suporte  
E sem fé não sou nada  
(Luz de Raiz – Johnny Jack Mesclado)

## RESUMO

Na atualidade, a operação do transporte coletivo é pautada em concepções de conflitos entre estados e empresas pela sua funcionalidade e eficiência técnica, além das conotações influenciadas pela produção e reprodução do espaço. Por se tratar de um serviço considerado como essencial e de bem-estar social, o transporte influencia as mais diversas atividades, não somente o ir e vir, mas como produção de outras atividades fins e atividades meios dentro do espaço. Nesse contexto, o objetivo geral dessa dissertação se estabelece em analisar as dinâmicas do transporte coletivo no município de Santarém em sua área metropolitana. Toma-se como eixo norteador, a vinculação do transporte com a expansão urbana e a posterior criação da Região Metropolitana de Santarém, cujo ordenamento jurídico é algo controverso devido as suas idiossincrasias territoriais. Devido a este cenário, as especificidades a serem abordadas estão em relacionar a institucionalização como fator de articulação e governança, resultando no identificar da atuação do poder público a partir da regulamentação e organização do sistema e o analisar das problemáticas existentes no transporte, a partir do ordenamento jurídico e da amplitude envolvendo as práticas espaciais e seus atores. Os resultados da pesquisa apontam uma precarização operacional nas dinâmicas urbanas e rurais, a partir do cenário envolvendo os circuitos da economia urbana, cuja relação de regulação, gestão e planejamento são consideradas omissas e desassociadas das políticas necessárias para a integração do espaço metropolitano, este considerado apenas uma utopia ou um pensamento vinculado a um fortalecimento político local. Aponta-se, portanto, uma tendência de disputas empresariais no circuito superior, fomentado pelas empresas intermunicipais e urbanas, pela ampliação do seu território a partir do monopólio ou oligopólio e a tentativa de sobrevivência a partir do desfavorecimento e segregação espacial oriunda pelo baixo interesse em áreas rurais de pequenos agentes, influenciados pelas disputas em eixos viários e a necessidade do escoamento da produção, em que o debate do transporte não se esbarra apenas no ir e vir, mas na manutenção dos modos de vida e em sua resistência frente as novas dinâmicas espaciais e operacionais.

**Palavras-chave:** Santarém; Área Metropolitana; Transporte coletivo; Circuito Superior e Inferior; Regulação.

## ABSTRACT

Currently, the operation of public transport is based on conceptions of conflicts between states and companies due to its functionality and technical efficiency, in addition to the connotations influenced by the production and reproduction of space. It is a service considered essential and of social well-being, transport influences the most diverse activities, not only coming and going, but also as the production of other end activities and means activities within the space. In this context, the general objective of this dissertation is to analyze the dynamics of public transport in the municipality of Santarem and metropolitan area. The link between transport and urban expansion and the subsequent creation of the Metropolitan Region of Santarem, whose legal system is somewhat controversial due to its territorial idiosyncrasies, is taken as a guiding axis. Due to this scenario, the specificities addressed are relating to institutionalization as a factor of articulation and governance, resulting in the identification of the performance of the government from the regulation and organization of the system and the analysis of existing problems in transport, from the legal order and scope involving spatial practices and their actors. The research results point an operational precariousness in urban and rural dynamics, from the scenario involving the circuits of the urban economy, whose relationship of regulation, management and planning are considered omissions and disassociated from the necessary policies for the integration of the metropolitan space, which is considered just a utopia or a thought linked to local political strengthening. There is a tendency for business disputes in the upper circuit, fostered by inter-municipal and urban companies, by the expansion of their territory through the monopoly or oligopoly and the attempt to survive from disadvantage and spatial segregation arising from low interest in areas rural areas of small agents, influenced by disputes in road axes and the need to transport production, in which the transport debate is not just about coming and going, but about the maintenance of ways of life and its resistance to new spatial dynamics and operational.

**Key-words:** Santarem; Metropolitan area; Collective transport; Upper and Lower Circuit; Regulation.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Condicionantes da qualidade no serviço de transporte .....	26
Figura 2 - Círculo virtuoso do Transporte Público.....	35
Figura 3 - Fases da Expansão Urbana e delimitação do Plano Diretor .....	52
Figura 4 - Zoneamento Urbano e Áreas de Expansão de Santarém .....	56
Figura 5 - Área Metropolitana de Santarém e raio de influência .....	58
Figura 6 - Disputas por passageiros na Avenida Rui Barbosa .....	65
Figura 7 - Eixos Urbanos e Periurbanos de Santarém.....	66
Figura 8 - Configuração proposta pela Licitação de 2018.....	70
Figura 9 - Mosaico de pinturas das empresas operantes .....	71
Figura 10 - Principais pontos finais dos bairros de Santarém .....	72
Figura 11 - Linhas existentes em Santarém no ano de 2020 .....	75
Figura 12 - Territorialização empresarial das empresas na área urbana em 2021.....	81
Figura 13 - Diagrama de Ishikawa do transporte coletivo de Santarém.....	82
Figura 14 - Circuitos e Panoramas do transporte rural e periurbano.....	84
Figura 15 - Transporte para o Igarapé do Pimenta e o Pau-de-Arara para Mojuí dos Campos .....	88
Figura 16 - Itinerários existentes na área da BR-163 .....	89
Figura 17 - Itinerários na área do PAE Eixo Forte .....	91
Figura 18 - Itinerários da região da Curuá-Una I .....	95
Figura 19 - Frota operante na região da Curuá-Una II/Tapera Velha .....	96
Figura 20 - Itinerários da região da Curuá-Una II/Tapera Velha .....	98
Figura 21 - Ônibus com destino as comunidades da região do Ituqui.....	100
Figura 22 - Itinerários na região do Ituqui e Buerú .....	102
Figura 23 - Frota existente para a região da Gleba do Pacoval .....	103
Figura 24 - Itinerários na região do Pacoval e Cuçari .....	105
Figura 25 - Frota operante na região do Corta-Corda e Curuatinga.....	107
Figura 26 - Itinerários da região do PA Corta-Corda e Curuatinga.....	109
Figura 27 - Divisão territorial de Mojuí dos Campos.....	114
Figura 28 - Romaria das Águas e Defesa da Família Agroecológica realizada em 2020 .....	115
Figura 29 - Divisão Territorial de Belterra .....	117
Figura 30 - BR 163 representando o marco do desmatamento vs Flona do Tapajós ...	119
Figura 31 - Operação da Transportes Azevedo para Belterra e região de praias .....	121
Figura 32 - TransMello e ao fundo, o ônibus da Aratur (em azul).....	122
Figura 33 - Local de saída dos ônibus Santarém x Belterra x Santarém.....	123
Figura 34 - Itinerários com destino a Belterra.....	125
Figura 35 - Empresa operante na conexão Belterra x Cedro/Tabocal .....	126
Figura 36 - Conexão da linha Tabocal/Cedro.....	128
Figura 37 - Empresas operantes no itinerário Mojuí dos Campos x Santarém .....	129
Figura 38 - Operação e aquisição de veículos da empresa Transleandro .....	130
Figura 39 - Ponto final da linha Mojuí dos Campos x Santarém da Adriel Transportes .....	131
Figura 40 - Itinerário com destino a Mojuí dos Campos.....	132
Figura 41 - Operação da Pepa Transportes para Mojuí dos Campos .....	133
Figura 42 - Vinculação das Cooperativas de Transporte Unicoope e Coopertapajós ..	136
Figura 43 - Alocação dos volumes a serem cobrados nos coletivos .....	137

Figura 44 - Espacialidade das feiras de Santarém .....	139
Figura 45 - Permissionários operantes para a região da APA Aramanáí .....	141
Figura 46 - Ônibus com destino a FLONA do Tapajós.....	144
Figura 47 - Itinerários existentes na área da FLONA do Tapajós .....	145
Figura 48 - Fileiras de carros com destino a comunidade São Jorge .....	147
Figura 49 - Itinerários de ônibus na área da BR 163 (até o KM-92).....	149
Figura 50 - Desembarque de Passageiros e Cargas na área do Mercado da linha do Travessão KM-135 .....	153
Figura 51 - Itinerários existentes na área do PA Moju I, II, PAC Bom Sossego e PDS Igarapé do Anta .....	154
Figura 52 - Transporte de cargas e produção no ônibus de Vista Alegre do Rio Moju	156
Figura 53 - Linhas operantes na região do Jabuti e Rio Moju.....	158
Figura 54 - Embarque e Desembarque da Comunidade Castanheira no Mercado 2000 durante o turno matutino .....	159
Figura 55 - Operação das linhas de Mojuí dos Campos na área da Rodovia Santarém-Curuá-Una .....	161

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Impactos econômicos do Sistema de Transporte. ....	27
Quadro 2 - Níveis e fatores de produção no sistema de transporte .....	28
Quadro 3 - Características dos Circuitos da Economia Urbana .....	28
Quadro 4 - Tipos de Políticas Públicas.....	31
Quadro 5 - Característica das gerações no âmbito empresarial.....	36
Quadro 6 - Características das tipologias empresariais no Transporte de Passageiros ..	37
Quadro 7 - Empresas de ônibus e seus processos entre os anos 1970 a 2000.....	67
Quadro 8 - Configuração operacional de Santarém em 2018.....	73
Quadro 9 - Configuração operacional de Santarém em 2021.....	74
Quadro 10 – Tipologias de Linhas e Redes de Transporte em Santarém.....	75
Quadro 11 - Contexto de inserção das empresas de transporte em Santarém (2003 – 2020).....	78
Quadro 12 - Quilometragem praticada pelas empresas em 2019 .....	80
Quadro 13 - Divisão das áreas para interpretação das linhas rurais .....	86
Quadro 14 - Fases operacionais das linhas periurbanas no PAE Eixo Forte.....	90
Quadro 15 -Fases operacionais das linhas periurbanas na região da Curuá-Una.....	93
Quadro 16 - Diagnóstico empresarial das empresas operantes na região da Curuá-Una II/Tapera Velha.....	97
Quadro 17 - Diagnóstico empresarial das empresas operantes na região do Buerú/Ituqui .....	101
Quadro 18 - Empresas Operantes na região do Pacoval e Cuçari .....	103
Quadro 19 - Empresas na área do PA Corta Corda e Curuatinga.....	107
Quadro 20 - Itinerários e quantitativo de viagens da linha Santarém x Belterra x Santarém .....	123
Quadro 21 - Itinerários e Viagens da Linha Cedro/Tabocal x Belterra.....	126
Quadro 22 - Dinâmicas da produção camponesa no Transporte de Passageiros.....	137
Quadro 23 - Linhas existentes na região da APA Aramanaí.....	142
Quadro 24 -Empresas operantes na área da FLONA do Tapajós.....	143
Quadro 25 - Empresas operantes na área da BR-163 .....	147
Quadro 26 - Empresas operantes na área do PA Moju e PDS Igarapé do Anta.....	151
Quadro 27 - Empresas operantes na área do Jabuti e Rio Moju.....	156
Quadro 28 - Empresas operantes na área do Ramal Boa Sorte da PA-370.....	160

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 - Números de passageiros existente em média mensal (2017 e 2019) .....	63
Gráfico 2 - Reajustes e Tarifas entre os anos de 2008 e 2021 .....	64

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	18
<b>CAPÍTULO 1 - URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO NA AMAZÔNIA: ASPECTOS DA REVISÃO DE LITERATURA E CONCEITUAÇÃO</b> .....	25
<b>APONTAMENTOS INICIAIS</b> .....	25
<b>1.1. CIRCUITOS, GESTÃO E PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS</b> 26	
<b>1.2. TIPOLOGIAS EMPRESARIAIS E A ATUAÇÃO NOS TRANSPORTES URBANOS</b> .....	35
<b>1.3. URBANIZAÇÃO, DIFUSÃO E AS RELAÇÕES DA URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO NA AMAZÔNIA</b> .....	40
<b>CAPÍTULO 2 – DINÂMICAS E CONTEXTOS: O VAI E VEM DO TRANSPORTE COLETIVO EM SANTARÉM</b> .....	46
<b>APONTAMENTOS INICIAIS</b> .....	46
<b>2.1. FORMAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTARÉM E A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA</b> .....	47
<b>2.2. INTERESSES EMPRESARIAIS: TERRITORIALIDADE, MONOPÓLIOS E CONFLITOS NO TRANSPORTE URBANO DE SANTARÉM</b> .....	60
<b>2.3. SOBREVIVÊNCIA E APOIO NA ECONOMIA: CONJUNTURAS NO TRANSPORTE PERIURBANO E INTRAMUNICIPAL DE SANTARÉM</b> .....	83
2.3.1. Planalto da BR-163 e Região da Eixo Forte: múltiplas transformações e fortalecimento monopolístico.....	87
2.3.2. As regiões da Curuá-Una: múltiplas disputas viárias e territoriais .....	92
2.3.3. Projetos de Assentamento x Litígios Territoriais: o caso da Gleba do Pacoval .....	99
2.3.4. Da Usina Hidrelétrica, a rodovia TransUruará: contextos dos PA Corta-Corda e região do Curuatinga.....	106
<b>CAPÍTULO 3 – DISTRITOS, EMANCIPAÇÕES E DEPENDÊNCIAS DE FLUXOS – OS CIRCUITOS DE TRANSPORTE NOS MUNICÍPIOS DE BELTERRA E MOJUÍ DOS CAMPOS</b> .....	111
<b>APONTAMENTOS INICIAIS</b> .....	111
<b>3.1. USOS DA TERRA URBANA E FORMAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE BELTERRA E MOJUÍ DOS CAMPOS</b> .....	112
<b>3.2. OPERAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL E SUAS TIPOLOGIAS</b> .....	120
3.2.1. Santarém x Belterra: regulação definitiva, concorrência e conexão no transporte .....	121
3.2.2. Santarém x Mojuí dos Campos: emancipação recente, entre o legal e o ilegal no transporte intermunicipal .....	129
<b>3.3. DISPARIDADE E DEPENDÊNCIA NO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL RURAL DE PASSAGEIROS</b> .....	134
3.3.1. Do escoamento da produção ao turismo: as faces do transporte rural no município de Belterra.....	140

3.3.2. Da farinha à macaxeira: o transporte misto e os cenários existentes no município de Mojuí dos Campos .....	150
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	163
<b>REFERENCIAIS</b> .....	167

## INTRODUÇÃO

Quando se pensa em um sistema de transporte surgem diversas perguntas: Como são constituídas as redes de transporte nessas cidades? Quais os incentivos dentro de suas operações? Como é feita a tomada de decisão nas operações e seus impactos? Quais aspectos devem ser considerados na elaboração e investimentos no Sistema de Transporte? Qual a relação do estado com os investimentos efetuados? Entender esses aspectos é compreender a relação do transporte com a produção e reprodução do espaço.

As discussões iniciais podem estar vinculadas à geograficidade<sup>1</sup> ou a geografização vigente e aos diferentes circuitos que norteiam a organização do transporte. Em primeiro momento, podemos pensar as ações e formas condicionados às suas funções e atuações como sujeito dentro do espaço, conforme destaca Santos (2004, 2008). As condições e mutações existentes ocasionam novas mudanças e relações a ocorrer no espaço urbano, envolvem o questionamento sobre a quem pertence o espaço a partir das modificações exercidas pelo capital.

Entende-se que as novas relações e novos objetos dentro do espaço estão ligados à função e seu custo como mercadoria. No âmbito do urbanismo, percebe-se os novos usos da terra urbana e seus conflitos, com a existência de diversos agentes e seus interesses, vêm resultando em mudanças e surgimento dos novos circuitos do ir e vir. Assim, o transporte entra na relação mercadológica, de geração de renda ao agente empresarial, mas considerada uma atividade vinculada ao contexto social e de desenvolvimento, como é o caso do transporte de passageiros, conforme analisa Senna (2014).

Nogueira (1999) já analisava os fluxos e ligações no âmbito de transportes como um aspecto para a regulamentação do serviço de transporte, principalmente ocasionados pelas disputas e desigualdades existentes no serviço de transporte, tal como é percebido nos centros urbanos, a partir de suas idiossincrasias e análises referentes a uma demanda atrativa ou a repulsão para o atendimento do serviço de transporte dentro do território.

Com isso, o transporte contribui para uma produção espacial, sujeito a uma territorialidade operacional determinada a partir do papel do estado como agente regulador e indutor do serviço no espaço urbano. Nesse sentido, os agentes empresariais são considerados como agentes sociais do espaço oriundos da perspectiva da construção,

---

<sup>1</sup> Sobre esse termo, pode ser entendido a partir das perspectivas filosóficas e ontológicas, refletindo a relação do homem com a terra e a sua posterior transformação. Destacado nos estudos de Max Sorre, Yves Lacoste e Eric Dardel (PIRES, 2019), essa conotação envolve também a atuação do Geógrafo em determinado meio e contexto histórico.

produção e reprodução do espaço urbano, envolvidos juntamente com os múltiplos papéis do estado, conforme analisa Corrêa (1995, 2018).

De outra forma, a produção e reprodução espacial vinculam-se aos processos de fenômenos metropolitanos e o fortalecimento das centralidades urbanas, onde o transporte é considerado o principal agente na formação dos novos fluxos e fixos. Em períodos recentes, os modais rodoviários, sobretudo na região Amazônica, ganham novas conotações e tipologia com a inserção dos grandes grupos empresariais em operações urbanas e rodoviárias.

Uma inserção diferenciada dos grandes grupos empresariais, mas que ainda são inseridos no fortalecimento das elites políticas locais, fomentam uma possibilidade de investimentos e novas relações econômicas e políticas. No cenário da Amazônia Oriental é importante enfatizar o pós-1988, pois, já fortalecidos com os projetos desenvolvimentistas oriundos do Regime Militar, promoveram novas configurações espaciais e urbanas.

Nesse sentido, as mudanças referentes às atribuições governamentais favoreceram uma nova adaptação do que seria o cenário metropolitano, apoiados em uma necessidade de aprimoramento e fortalecimento político-econômico. Com isso, Davidovich (2003) e Gomes (2017) associam os interesses políticos e o fortalecimento dos demais grupos à criação dos projetos “metropolitanos”, sem uma seguridade e critérios adequados, ocasionando os litígios associados à administração e governança em relação aos serviços essenciais.

Na discussão a nortear esta pesquisa, o litígio é o Sistema de transporte. O relacionamento dos circuitos de transporte e marcos legais podem ser caracterizados como uma associação entre estado e capital privado, oriundo de padronizações, viabilidades técnicas e a constante exigência sobre o debate da mobilidade urbana nos grandes centros e nas cidades médias. Enfatizadas nesse sentido, a interação com as questões da disparidade de oferta e demanda refletem na produção do espaço e nos custos da oferta do serviço.

Em um recorte espacial, a construção do trabalho está, em primeiro momento, definida na reflexão da cidade de Santarém em um contexto metropolitano a partir do transporte. Entretanto, a conceituação metropolitana para a área de estudo pode ser considerada algo equivocado, mesmo com a influência na região do Baixo Amazonas ou Oeste Paraense em diversos momentos de sua história e evolução, conforme analisa Gomes e Cardoso (2019). Posteriormente, com o Regime Militar e a integração frente ao

capital iniciados pelos projetos de desenvolvimento para a região Amazônica, novos panoramas oriundos de ideologias diversas passam a ser associados com a importância de Santarém frente ao cenário regional.

Com isso, entra em pauta os processos urbanos e o contexto populacional em relação aos serviços e direitos básicos em relação à emancipação recente e ao fortalecimento das redes econômicas e sociais existente entre os principais polos. Com isso, o serviço de transporte coletivo tem a tarefa de conduzir às principais localidades ou pontos estratégicos, sendo um vetor de importância no planejamento da cidade.

A partir disso, a rede formada engloba principalmente municípios que contêm uma forte ligação histórica e de dependência econômica. Com isso, Belterra e Mojuí dos Campos se favorecem com as redes de bens e serviços e também tiveram como resultado a posterior criação da Região Metropolitana de Santarém, em uma relação ao mesmo tempo de conexão e de dependência econômica e política para a sua manutenção como municípios.

Referente a essa conexão, pode ser pensada a importância do transporte intramunicipal e intermunicipal oriundas das necessidades locais e de uma estratégia de reprodução, conforme destaca Vasconcellos (2001). Nesse sentido, existem diversos agentes que contribuem para essa operação: o poder público, a partir do papel de regulador e do agente empresarial, provedor do serviço de transporte e os usuários/passageiros, consumidores do serviço, de modo a frisar as posteriores estratégias de atuação e domínio.

O cenário do serviço de transporte é conivente ao formato determinado pelo Estado (neste caso, o regulador do serviço), onde as disputas e interesses diferenciados contribuem para uma deficiência operacional e uma instabilidade na oferta do serviço. Nota-se que o entendimento da atuação do transporte é pautado em um cunho social, no qual o interesse mercadológico se sobressai em relação aos domínios exercidos no espaço, fomentados pelo poder de regulação ou um processo próprio de organização da atuação dos agentes.

Nas cidades de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos, a organização é debatida principalmente no aspecto relacionado ao transporte intermunicipal de passageiros, onde a rede urbana na região é favorecida por um contexto histórico no qual os demais municípios são unidos territorialmente e historicamente ao primeiro, apesar da institucionalização de uma Região Metropolitana ser considerada algo controverso, conforme já mencionado.

Nesse sentido, podemos afirmar que a urbanização difusa na Amazônia abordada por Trindade Jr. (2015b) tem uma relação com o fortalecimento das atividades capitalistas em determinadas áreas da Amazônia, com diferentes traços e peculiaridades, além de uma centralização vigente em determinadas áreas. Nesse sentido, os novos objetos técnicos existentes geram diversos impactos e podem ser percebidos diretamente nas áreas urbanas no que se trata das mudanças em relação ao modo de vida urbano. Com essas alterações existentes, traz-se os eixos pensados para a compreensão e dimensão da problemática acerca do tema:

- a) A relação da Urbanização e Periferização do Espaço com a necessidade do transporte;
- b) A institucionalização da Região Metropolitana de Santarém e seus impactos perante a urbanização da região;
- c) O papel do estado perante o transporte de passageiros e seus impactos em Santarém e seus arredores.

Diante dos eixos norteadores, apresentam-se as relações entre as dimensões urbanas e metropolitanas enfatizadas em uma perspectiva se há ou não um espaço metropolizado em Santarém ou apenas uma conotação utópica e de ordenamento jurídico. A partir do cenário apresentado, a pergunta central é baseada no seguinte: **“O transporte coletivo de Santarém e seus arredores está vinculado com a expansão urbana e a institucionalização da Região Metropolitana?”** Com isso, a temática proposta envolve um recorte temporal dos últimos 20 anos, relacionados em um cenário emancipacionista e associado a uma historicidade empresarial existente no município, podendo ser destacados os cenários anteriores a essa temporalidade.

O objetivo principal da dissertação é, portanto, analisar as dinâmicas do transporte coletivo no município de Santarém em linhas urbanas, rurais e a sua expansão na Área Metropolitana. Com isso, foram estabelecidos 03 objetivos específicos, destacados abaixo:

1. Relacionar a institucionalização da RM de Santarém como fator de articulação do ir e vir alocados no surgimento de redes e fluxos de transportes;
2. Identificar as atuações do poder público a partir da regulamentação e da organização do sistema de transporte em Santarém (esferas municipais e estaduais);
3. Analisar as problemáticas existentes no transporte em suas variáveis e as soluções propostas.

Para o melhor entendimento sobre o sistema de transporte da Área Metropolitana de Santarém, devem ser levadas em consideração as questões de forma, função e objetos existentes no espaço. Nesse cenário, a perspectiva da inserção dos circuitos da economia urbana e sua associação com o transporte a partir dos seus agentes. Nesse sentido, a discussão é parte dos referenciais de ordenamento jurídico sobre a construção da Região Metropolitana de Santarém, na qual sua proposição esbarra em quesitos de governança e interligações, em que o transporte pode ser considerado uma dualidade de disputa por lucratividade, além de uma forma de acessibilidade em relação ao transporte.

Além disso, engloba-se também aspectos da dialética, buscando as contradições existentes no tema pesquisado e das ações envolvendo os agentes sociais dentro do espaço. Compreendidas essas questões, as abordagens qualitativas e quantitativas se farão presentes, principalmente no que diz respeito aos diagnósticos e levantamentos a serem executados.

A metodologia da pesquisa engloba uma concomitância de métodos e uma abordagem quali-quantitativa, com delineamentos existentes de acordo com a necessidade do objeto de estudo. No âmbito qualitativo, a pesquisa documental foi realizada em fontes de periódicos, artigos, teses, dissertações e na imprensa em geral, como forma de conhecimento relacionado a atuação empresarial e às dinâmicas espaciais oriundas do transporte. Outro aspecto referente ao documental é a inserção de dados secundários oriundos das Prefeituras dos respectivos municípios, alocados nos planos diretores e a configuração do serviço de transporte.

O levantamento de dados foi uma forma crucial de relacionar a teoria e a prática em relação ao transporte. A partir da realização do trabalho de campo foi possível perceber as dinâmicas empresariais e a atuação dos agentes empresariais, além do cotidiano dos usuários em um formato de estudo de caso e pesquisa etnográfica de cunho participante, pois o autor decidiu mudar sua residência de Manaus para Santarém durante o ano de 2021 para poder estar mais próximo e vivenciar o cotidiano dos agentes sociais no segmento de transporte: prefeitura, empresas, trabalhadores e passageiros.

Posteriormente, para a realização do tratamento de dados, trabalhados de forma contínua a cada levantamento *in loco*, a abordagem se deu de forma quantitativa. A elaboração dos dados estatísticos relacionados à atuação de empresas, sua abrangência territorial e numeral foram elementos cruciais para o entendimento das dinâmicas burocráticas sobre o sistema de transporte urbano de Santarém, tanto municipal quanto intermunicipal.

Outro cenário existente no âmbito quantitativo diz respeito à utilização da Cartografia e Geoprocessamento, cujas consultas e análises espaciais trazem a dimensão do que é o transporte de passageiros na sua essência. Identificou-se, portanto, os eixos viários, as comunidades rurais existentes, bairros e projetos de assentamentos no âmbito dos municípios estudados, abordando a relação pendular entre eles e a contraposição referente aos dados secundários fornecidos pelos órgãos gestores.

Com essa descrição sobre os caminhos metodológicos, a proposta da dissertação é trazer uma abordagem em 03 (três) capítulos, de modo a analisar e discutir sobre a área de estudo em sua totalidade. O primeiro capítulo, intitulado de *Urbanização e Transporte Coletivo na Amazônia: aspectos da Revisão de Literatura e a Conceituação*, é destinado à construção teórica do trabalho, de modo a observar as conceituações de circuitos da economia urbana, tipologias e unidades empresariais e os processos de difusão e urbanização na Amazônia. Em outros aspectos, contém uma visão holística dessas conceituações em relação a gestão e planejamento de transportes, entendendo o papel do estado como um dos principais agentes na construção e modelagem do serviço.

O segundo capítulo será chamado de *Dinâmicas e contextos: o vai e vem do transporte coletivo no município de Santarém* e apresenta um panorama específico de Santarém. A construção teórica do capítulo é relacionada principalmente com a historicidade e geograficidade da construção e o entendimento sobre a morfologia do espaço urbano santareno e seus processos de expansão como “Área Metropolitana”, de modo a entender o processo de instalação e territorialidade das empresas de transporte coletivo. Nesse sentido, é possível entender a construção do transporte coletivo de Santarém e seus movimentos pendulares com os panoramas de surgimentos e falências empresariais, agrupando as conjunturas territoriais do transporte e o panorama econômico de custos e tarifas em uma vertente de causa-efeito e seus impactos no transporte de Santarém.

No terceiro capítulo, intitulado de *Distritos, Emancipações e dependências de fluxos – os circuitos de transporte nos municípios de Belterra e Mojuí dos Campos*, são apresentados os cenários da formação e emancipação dos municípios integrantes. Diante disso, são discutidas dependências econômicas e sociais em relação ao cenário de Santarém como centralidade da região, referente também às suas dinâmicas rurais, urbanas de expansão e de sua periferização, onde o transporte pode ser considerado um elemento diferenciado na sua expansão e no apoio à logística da produção familiar e nas

diferentes conjunturas empresariais, valorizando as formas de trabalho oriundas do campesinato e as relações sociais.

## **CAPÍTULO 1 - URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO NA AMAZÔNIA: ASPECTOS DA REVISÃO DE LITERATURA E CONCEITUAÇÃO**

A “indústria do transporte” demonstra a sua importância na economia moderna basicamente de duas maneiras: na mobilidade de pessoas de um lado para o outro ou para o comércio. Importa para ambos que a mudança do lugar se realize no menor tempo possível. (NOGUEIRA, 1999, p.19)

### **APONTAMENTOS INICIAIS**

As disputas territoriais na região e a posterior influência por parte do estado são fatores cruciais para o entendimento da formação do território amazônico. Porto-Gonçalves (2019) mostra que esse fator e influências dos diversos segmentos e questões sociais na região impactou no que percebemos como marcas nas geografias da região, principalmente no âmbito urbano.

Anteriormente, Corrêa (1987) e Trindade Junior (2011) destacam aspectos da historicidade regional nos processos de ocupação e povoamento da região, pautados em centralidades já consolidadas, mas constituída junto às questões econômicas e aos avanços das redes urbanas na Amazônia.

Nesse sentido, a construção das redes urbanas na região se interligou tanto em aspectos de atividades tradicionais quanto na relação com o grande capital. Em um âmbito geral, podemos relacionar os estudos de Santos (2004, 2008), em que conceitua os sistemas de ações e objetos submetidos aos grandes interesses e o impacto nos seus circuitos em um âmbito generalizado. Já em relação a Amazônia, podemos compreender as configurações do meio técnico-científico-informacional a partir dos estudos de Leite (2019) e Oliveira (2019), cujas perspectivas envolvendo estado e economia são considerados peças-chaves na evolução e contradição do território Amazônico.

Com esses novos processos urbanos e a importância do estado e do capital nas novas configurações da Amazônia é importante compreender os processos dinâmicos urbanos relacionados a organização da cidade. Nesse sentido, a atuação do transporte coletivo entra em pauta, como um item essencial para a organização do espaço e suas redes, que Mayerle (2015) relaciona com as suas tipologias, vinculadas principalmente ao transporte urbano e metropolitano (englobando o aspecto intramunicipal – rural), de modo que o ir e vir se torna peça-chave para os processos de integração dentro do espaço.

A partir dessa premissa de ações, objetos, integração do espaço é importante analisar o papel da gestão e do planejamento do espaço, de modo que a Logística Urbana se torne cada vez mais eficiente. Com isso, a organização do sistema de transporte procura

se basear em condicionantes, observando as dimensões e problemas, cuja definição de Vasconcellos (2000) relaciona-se com os circuitos e agentes do transporte, de modo a trazer uma interlocução com o planejamento e gestão do transporte.

### 1.1. CIRCUITOS, GESTÃO E PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS

O transporte rodoviário de passageiros é inserido em diversos aspectos e modais, com características específicas e raios de atuação. Mayerle (2015) destaca a existência do transporte rodoviário urbano, intermunicipal, interestadual e internacional, além do escolar, turismo e particular de passageiros (fretamentos). Este tópico será focado no transporte rodoviário urbano, em que o autor destaca a questão do atendimento em grande frequência e com percursos até cinquenta quilômetros.

Nesse sentido, com os atributos relacionados a uma organização em sistemas e subsistemas, pautam em uma interação de diversos elementos, baseados em uma otimização operacional. Nesse sentido, Oliveira (2003) e Valente et al (2016) destacam os seguintes aspectos em relação aos atributos essenciais ao funcionamento do transporte público: confiabilidade, tempo, acessibilidade, conforto, conveniência, segurança e custos (tarifas), onde-se interligam a uma análise operacional e dimensionamento de um sistema definido por Mayerle (2015).

Cruz e Carvalho (2015) analisam a conjuntura da organização do transporte a partir de um processo de produção, visto na questão da Logística, como um processo produtivo e gerencial. A partir dessa conjuntura, compreende-se a questão da entrada de recursos, nesse caso, os processos internos da empresa, de modo a criar serviços úteis na saída, nesse caso, o deslocamento de passageiro. Com isso, são considerados os seguintes fatores condicionantes, como pode ser visto na figura abaixo.

**Figura 1 - Condicionantes da qualidade no serviço de transporte**



Fonte: Extraído de Cruz e Carvalho (2015).

Dado os condicionantes em questão, é destacado o que pode ser considerado com conceito em relação ao transporte: um serviço precíval, de modo a depender de outros agentes para seu ajuste (estado, agentes reguladores). Além disso, é importante compreender as diretrizes operacionais como uma forma de relação de dependência do estado, enfatizando o agente externo na organização e delimitação das demandas operacionais.

Anteriormente, Nogueira (1999) destaca o transporte não apenas para regulamentação, mas como um fator de expansão mundial de trocas e não somente como uma articuladora de redes. No cenário do sistema de transporte, além do ir e vir, o serviço pode ser considerado como uma forma de produção de outros serviços, seja de forma direta ou de forma indireta, mesmo que possa ser realizado de forma desigual dentro do espaço.

Senna (2014) destaca a atuação desse agente como uma forma de apaziguar as falhas de mercado baseadas em uma premissa de bem-estar social, mas também vinculada a uma necessidade de demanda, também já destacada por Juillet (1971). Para tal questão, o autor procura analisar a importância dos transportes a partir dos seguintes impactos: diretos, indiretos e conectado ao produto econômico, de modo a trazer valores específicos e atributos característicos de acordo com as particularidades de cada sistema de transporte, conforme visto na tabela abaixo.

**Quadro 1 - Impactos econômicos do Sistema de Transporte.**

<b>IMPACTOS DIRETOS (INDUZIDOS)</b>	<b>IMPACTOS INDIRETOS</b>	<b>VINCULAÇÃO AO PRODUTO ECONÔMICO</b>
Transporte como viabilizador de emprego	Valor agregado as companhias dependentes do transporte.	Eficiência e Custo Eficiente do serviço de transporte.
Viabilizador da economia e de seus custos	Valor agregado de integração com outros setores econômicos.	Dependência do transporte e logística para o funcionamento da cadeia de suprimento.

Elaborado por: Santos (2021), com base em Senna (2014)

Outra análise feita por Senna (2014, p.19-20) é que a mobilidade pode ser considerada um dos vetores e indicadores de desenvolvimento no contexto das perspectivas econômicas e produtivas, conforme destacado abaixo.

**Quadro 2 - Níveis e fatores de produção no sistema de transporte**

<b>NÍVEL MACROECONÔMICO</b>	<b>NÍVEL MICROECONÔMICO</b>	<b>FATORES DE PRODUÇÃO</b>
Níveis de produção e emprego.	Produto, Consumo e Custo de Produção.	Redes de interação.
Transporte como influência no Produto Interno Bruto (PIB).	Responsável por gastos domiciliares.	Relação Custo x Tempo.
	Influência em cada setor específico.	Pontualidade e Eficiência.
		Base de Mercado.
		Ampliação de mercado.

Elaborado por: Santos (2021), com base em Senna (2014).

A partir dessa relação de impactos diretos e indiretos, além da atuação do estado em seus parâmetros de organização, os Circuitos da Economia Urbana se fazem presentes. Conceituados por Milton Santos em meados dos anos 1970, a discussão está vinculada ao surgimento da classe média e das necessidades de políticas de desenvolvimento voltadas a atuação do estado como provedor de infraestrutura e das necessidades.

Os circuitos superiores e inferiores destacados por Milton Santos estão baseados nas seguintes premissas: as concentrações econômicas em monopólios e oligopólios empresariais baseados em questões de barreiras vinculadas aos marcos legais ou as criadas pelos próprios grupos e unidades empresariais já existentes. Não somente isso, mas as viabilidades de investimentos ocasionadas pelas questões específicas do transporte, destacada pela eficiência operacional e viabilidades técnicas englobadas a fatores de planejamento e gestão adequadas.

A partir disso, Santos (2008) destaca algumas características específicas de cada circuito, obedecendo os aspectos de capital e viabilidade, de acordo com as necessidades vigentes:

**Quadro 3 - Características dos Circuitos da Economia Urbana**

<b>ATRIBUTOS</b>	<b>CIRCUITO SUPERIOR</b>	<b>CIRCUITO INFERIOR</b>
Tecnologia	Capital intensivo	Trabalho intensivo
Organização	Burocrática	primitiva
Capital	Importante	Reduzido
Emprego	Reduzido	Volumoso
Assalariado	Dominante	Não-obrigatório
Estoques	Grande quantidade ou alta qualidade	Pequena quantidade e qualidade inferior
Preços	Fixos	Discussão entre comprador e vendedor
Crédito	Bancário	Pessoal não institucional

Margem de Lucro	Reduzida, mas importante pelo volume de negócios	Elevado, mas pequeno pelo volume de negócios
Relação com a clientela	Impessoais ou com papéis	Diretas e personalizadas
Custos Fixos	Importantes	Desprezíveis
Publicidade	Necessária	Nula
Reutilização de Bens	Nula	Frequente
Overhead Capital	Indispensável	Dispensável
Ajuda Governamental	Importante	Nula ou quase nula
Dependência direta do Exterior	Grande, atividade voltada para o exterior	Reduzida ou nula

Elaborado por: Santos (2021), com base em Santos (2008).

No âmbito do quadro, Santos (2008, p.45) analisa que a organização desses circuitos é baseada de acordo com as tecnologias utilizadas, de tal modo que o condicionamento financeiro é de suma importância para a definição do que é superior e inferior na economia, além de aspectos que trazem a presença da dualidade em um único setor específico.

Leite (2019, p.69-70) acaba por compreender os estudos de Santos como aspectos ligados às dialéticas e contrastes dentro dos países do “Terceiro Mundo” na época em que Santos procurou analisar as dinâmicas e as transformações econômicas. Nesse cenário, a relação com o pensamento de Milton Santos é associada com a questão da modernidade econômica e suas atividades perante a um grupo menos favorecido, de modo a influenciar todo o sistema econômico e sua estruturação espacial.

Em relação aos conceitos de circuitos superiores e inferiores, Santos (2007, 2008) e Leite (2019) destacam a atuação de ambos como uma forma de enfatizar o que é centralidade metropolitana. Nesse sentido, o circuito superior e o inferior podem ser os principais vetores da rede urbana, de modo a enfatizar o acesso, mas ao mesmo tempo, a desigualdade e a pobreza urbana, onde podemos compreender a dinâmica diferenciada da metrópole e também das pequenas cidades que se fazem presentes.

A operacionalização de um sistema é relacionada com idiosincrasias locais. Esse cenário pode ser relacionado a um comportamento particular e que enfrentam as estruturas vigentes, por necessidade ou como forma de responder às modificações vigentes. No âmbito do transporte, Mamani (2016) compreende esse conceito oriundo da expansão da informalidade, cujo embate se apresenta diretamente com as concentrações de poder do circuito superior. Também pode-se relacionar com as dimensões do transporte, enfatizadas por Vasconcellos (2000), em aspectos de operacionalidade falha e

aspectos estruturais, cuja negação na cidade contribui para o surgimento dessa “informalidade”<sup>2</sup> na cidade.

No âmbito do Setor Informal, Santos (2009), tomando como referência o pensamento de Louis Althusser e Max Weber, procura entender a formação do setor informal como uma forma de reestruturação das classes sociais urbanas e a sua presença dentro do sistema urbano. Nesse sentido, verificam-se as dinâmicas econômicas, sociais e políticas, nas quais os seus custos podem ser considerados desprezíveis e a participação do estado nula. A partir disso, o autor analisa os circuitos da economia no seguinte panorama:

Convém lembrar que as designações circuito superior e circuito inferior foram criadas para chamar a atenção ao fato de que a economia urbana, sendo uma totalidade, deveria ser analisada como uma estrutura "à dominante", segundo a já clássica expressão de L. Althusser (1965). A complementaridade é garantida à custa da dependência do circuito inferior em relação ao circuito superior, sendo ambos subordinados às mesmas leis gerais do desenvolvimento capitalista? E quanto à designação setor formal e setor informal?" (SANTOS, 2009, p.63)

Em consequência dessa expansão informal, Mamani (2016) constata que uma das consequências da expansão do informal se liga à desregulamentação do sistema, principalmente pelo seu funcionamento oriundo de regimes de atuação monopolistas e oligopolistas. Com isso, o âmbito de transportes pode ser destacado por um universo que se diferencia pelas capacidades de investimento, de atuação e existência de recursos, tal como destacado na questão dos circuitos da economia.

Diante dessa conjuntura de capacidades de investimento, recursos e funcionamento, outro aspecto analisado no transporte está vinculado à localização e uso da terra. Senna (2014) analisa esses quesitos a partir de escolhas de locais adequados para as unidades produtivas e a distribuição das atividades humanas, sobretudo enfatizados na questão política e a atuação empresarial.

A partir dessa nova dinâmica que se estabelece no âmbito do organizado e não-organizado na gestão de transportes, a construção de novos agentes operacionais, oriundos principalmente de meios escusos ou até mesmo como forma de lavagem de dinheiro, enfatizam a crise do transporte, conforme destaca Maricato (2003). Com isso, é importante analisar a importância da “legalidade” jurídica, que traz panoramas associados

---

<sup>2</sup> Mamani (2016) destaca essa informalidade a partir da falta de eficiência do transporte e do processo de terciarização da economia, além da informalização do mercado de trabalho, contribuindo para o alavancar do circuito inferior de transporte como uma forma de sobrevivência da população.

às eficiências e uma operação padronizada, enfatizando uma organização e presença do agente público regulador.

Com esse dilema dos diversos agentes, uma questão que se insere é a delimitação das políticas públicas dentro do espaço. Agum et al (2015) destaca a criação de políticas públicas como diretriz para a resolução dos problemas ou enfatizar uma determinada questão, podendo ser dividida em abordagens estatista ou multicêntrica, definidas nos seguintes parâmetros:

Abordagem Estatista concentra seus esforços analíticos nos atores estatais. Estes possuem o monopólio na execução das ações referentes às políticas públicas. Ela atribui essa característica ao ator que protagoniza a ação, logo, apenas o ator estatal é passível de execução de políticas públicas.

[...] Já a Abordagem Multicêntrica trabalha com uma gama quase ilimitada de atores. A definição para que uma ação tenha o caráter de política pública é quando a mesma é um problema público, independente de quem executa a ação, podendo ser organização não-governamental (privadas ou não), organismos multilaterais, entre outros. Essa abordagem permite a qualquer ator social ser protagonista de políticas públicas, desde que o problema a ser enfrentado tenha características públicas. (AGUM et al, 2015, p. 17)

Com essa conceituação, as questões envolvendo a “legalidade” ou “ilegalidade” estão pautadas principalmente nos impactos causados dentro das redes urbanas e com seus agentes. Nesse sentido, com os iminentes conflitos, é perceptível a presença do estado, muitas vezes com um papel conciliador dos interesses, apesar dos inúmeros mecanismos de negociação, às vezes considerados “obscuros” ou “ilegais” frente aos marcos jurídicos federais, estaduais e municipais.

Enfatizados esses inúmeros mecanismos de negociação e formatos de construção das políticas públicas, é destaque o pensamento de Agum et al (2015), que demonstra como esses fatores de negociação e a política pública podem impactar os processos políticos dentro do espaço. A partir disso, os autores definem 04 (quatro) tipologias de Políticas Públicas, onde a compreensão da relação dos agentes públicos, privados e seus impactos estão relacionados a um determinado contexto.

**Quadro 4 - Tipos de Políticas Públicas**

<b>TIPOLOGIA</b>	<b>PONTOS PRINCIPAIS</b>
Regulatória	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estabelecimento de padrões para os agentes públicos e privados;</li> <li>• Regulamentação de serviços de utilidade pública são considerados como exemplos principais;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstração de força entre os atores (agentes de interesse);</li> <li>• Aprovação e definição em um ambiente pluralista;</li> </ul>
Distributiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concentração de ações em um determinado grupo e agente;</li> <li>• Ambiente que é relacionado com negociações e apoios políticos;</li> <li>• Impactos diretos nas questões sociais, vide exemplo, a questão da previdência social;</li> </ul>
Redistributiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benefícios de uma categoria em detrimento de outras;</li> <li>• Exposição de políticas antagônicas em relação a outros grupos econômicos e sociais;</li> </ul>
Construtiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas de redução ou aumento de incentivos;</li> <li>• Pautas diferenciadas de acordo com as necessidades específicas;</li> <li>• Conjecturas específicas dos agentes públicos.</li> </ul>

Elaborado por: Santos, 2021, com base em Agum et al (2015).

Ferraz e Torres (2004), sobre as questões do transporte, destacam essas relações e suas viabilidades, enfatizados nas relações do público e privado e seus conflitos. Nos conflitos enfatizados é importante destacar aspectos sociais e políticos presentes no planejamento de gestão, vinculados a uma necessidade de qualidade de vida e a pertinência do projeto, enquanto o agente privado se baseia em vinculações de custos e benefícios, viabilidades e impactos causados.

Outrora Vasconcellos (2001) já trazia essas relações de viabilidades e projetos baseados a partir dos seguintes enfoques: técnicos (aspecto quantitativo e referente a eficiência econômica), social (aspectos qualitativos e quantitativos, onde se leva em consideração as análises socioeconômicas) e sociológicos (ambos os aspectos anteriores subordinados ao papel político e avaliados a partir de equidade, fatores socioeconômicos e efetividade das ações).

Diante desses enfoques surgem questionamentos em torno de como promover a acessibilidade, mobilidade e a organização adequada do transporte. Nesse sentido, a efetividade das ações relacionadas ao transporte pode ser um potencial de favorecimento de hegemonias e exclusões no que diz respeito à discussão em relação a organização e planejamento – obedecendo aspectos temporais – conforme destacam Caiafa (2002) e Corrêa (2012).

Com essas hegemonias e novas dimensões estão associadas mudanças sociais nos centros urbanos, fomentadas pela descentralização e também por novos polos urbanos, a começar dos arranjos espaciais, como as cidades pós-fordistas e as novas centralidades em processo de integração a cidade-região, como exemplifica Magalhães (2008). Essas mudanças já haviam sido destacadas por Vasconcellos (2000) a partir das seguintes

dimensões: estrutural, política, ideológica, econômica, institucional, técnica, tecnológica, operacional, social e ambiental.

Diante dessas dimensões, apontar-se-á as relações com o neoliberalismo vigente. Nesse sentido, os investimentos em transporte e as problemáticas de acessibilidade e mobilidade se tornarão maiores, levando em conta o desprezo pelo transporte público e a ascensão do transporte individual, hoje fomentada pelo serviço de aplicativos e também dos circuitos superiores e inferiores da economia urbana, onde Santos (2008) traz um panorama do trabalho voltado para a sobrevivência, principalmente nos países em desenvolvimento e nos novos espaços existentes.

Em relação ao Planejamento e Gestão de Transportes, a atuação neoliberal do estado demonstra os conflitos entre os agentes e o poder público, cujos embates não estão apenas nas diretrizes de regulação, controle e também investimentos, mas em relação aos usuários. Os marcos legais impactam na condução dos subsídios e na atribuição de equidades em relação as tarifas e gratuidades. Marrara (2015) e Senna (2014) destacam a falta de interesse na resolução dessa problemática, cuja necessidade de subsídios geram impactos na qualidade e eficiência no serviço, de modo a impactar no número de usuários.

O estado possui alguns instrumentos utilizados como mecanismos para regulamentar a relação cidade e transporte, como o Estatuto da Cidade (2001), Estatuto da Mobilidade Urbana (2012) e o Estatuto da Metrópole (2015), sendo marcos nacionais de direcionamento às novas políticas de planejamento, produção, fomento e uso da terra, além da gestão de transportes para as cidades, de acordo com as suas necessidades e contextos, com marcos jurídicos específicos.

De tal modo, especificando os marcos legais, Marrara (2015) destaca a Lei de Mobilidade Urbana com um claro enfoque no transporte coletivo urbano. A partir disso, é pensado o serviço de transporte coletivo como um serviço econômico, de modo a ser estrito ou público, conforme é destacado no seguinte trecho:

Em termos teóricos, o transporte público coletivo urbano: 1) é serviço público local, desde que se limite ao território de um único Município; 2) sujeita-se aos princípios da universalidade, da continuidade e da adequação, pilares dos serviços públicos; 3) é remunerado, inclusive mediante tarifas diferenciadas, ou gratuito; 4) aceita delegação a empresas particulares por concessão ou permissão; 5) aceita delegação a consórcios públicos formados pelo Município responsável com outros entes políticos; 6) pode ser viabilizado por diversas técnicas de transporte, desde o tradicional ônibus, passando pelos trens e bondes até outros tipos de veículo e 7) tem seu itinerário fixado pelo Poder Público de acordo com os

princípios da eficiência, da impessoalidade e da finalidade pública. (MARRARA, 2015, p.131-32)

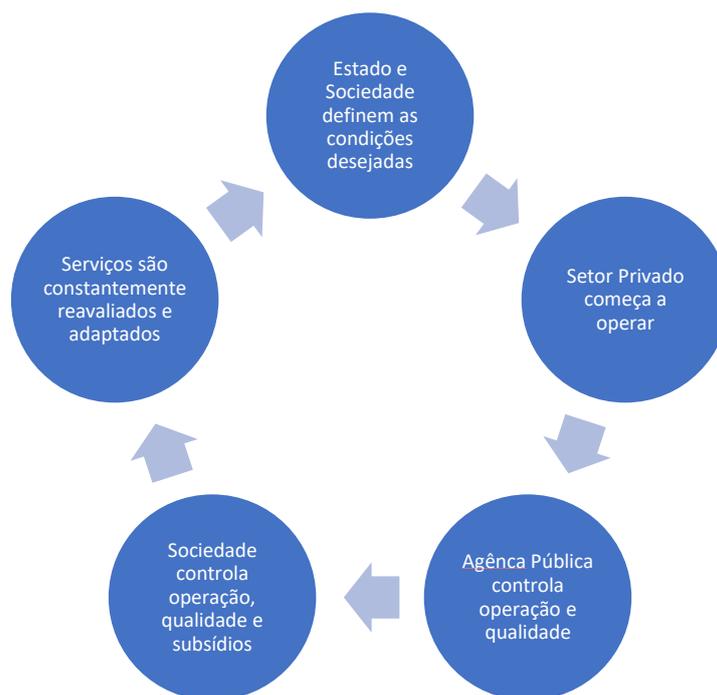
A partir dessa definição, Marrara (2015) destaca o papel da concessão e organização, principalmente determinada pelo estado. Neste caso, exercido pelo poder público municipal. Os marcos legais, apesar de uma necessidade política, social e econômica em relação à condução dos processos urbanos, ainda são colocados muito aquém do que é previsto em metas. Apesar do transporte ser considerado um direito social, a participação popular no planejamento e gestão ainda é considerada nula. Moura (2017) atribui essa característica à falta de entendimento, que se alia à falta de interesse dos usuários e habitantes ou até mesmo, a consideração técnica dos usuários como apenas um número no cenário de planejamento e gestão.

Com isso, o entendimento em relação às dimensões e ênfases do transporte se tornam restritas apenas ao papel do estado e do empresariado. Em outras palavras, são pensamentos e conjunturas que existem a partir dos vieses e interesses necessários, não acompanhando as configurações urbanas e suas redes. Daí, o Planejamento, Gestão e o Uso da terra urbana são considerados essenciais para uma configuração responsável e “legal” do que seria a cidade e sua essência.

Vasconcellos (2000) e Moura (2017) destacam, nesse sentido, o transporte como responsabilidade social e baseados em uma busca de equidade (quem será o usuário e sua necessidade), além do entendimento em relação a uma diversidade dos usos do solo e uma acessibilidade vinculada ao crescimento urbano adequado. As ações envolvidas no processo podem se contextualizar em critérios de curto, médio e longo prazo a partir dos marcos regulatórios e incentivos à oferta adequada e em aprimoramento.

O aprimoramento da oferta pode ser destacado como “círculo virtuoso” (figura 2), no qual Vasconcellos (2000) destaca uma oferta e incentivo ao transporte, cuja atuação do estado como agente planejador e o privado como operador estabelecem diretrizes adequadas e desejadas para o atendimento da configuração urbana. Com isso, o sistema de transporte deixa de ser apenas relacionado a uma questão institucional e estabelece novas relações entre estado e sociedade, impactando diretamente na configuração urbana.

**Figura 2 - Círculo virtuoso do Transporte Público**



Fonte: Extraído de Vasconcellos (2000).

Diante desse cenário de círculo virtuoso estabelecido pelo autor, verifica-se que a questão da oferta e das responsabilidades públicas constituem um fator significativo para a continuidade e aprimoramento do planejamento do transporte. Diante de tal cenário, ganha relevo a reestruturação, novas técnicas e inovações no transporte, de modo a integrar e tornar o sistema cada vez mais atrativo, bem como respeitar as diferenciações urbanas, suas idiossincrasias e as conjunturas de atuação empresarial.

## **1.2. TIPOLOGIAS EMPRESARIAIS E A ATUAÇÃO NOS TRANSPORTES URBANOS**

A construção de tipologias no transporte ainda é considerada um desafio. Diante disso, visto as conceituações anteriores de circuitos econômicos urbanos e a presença do transporte em ambos, demonstraremos como são os formatos de organização empresarial neste setor a partir de uma tipologia proposta por Henry (1999), que visa compreender as estratégias operacionais e o tipo de capital a ser gerido de acordo com as lógicas de evolução e crescimento dentro do espaço.

Outro aspecto analisado pelo autor está relacionado às inexistências de economias de escalas dos agentes empresariais, que nas grandes cidades apresentam diferenças significativas, sobretudo enfatizados no contexto vinculado a organização e intervenção do poder público. A partir desse sentido, Leite (2019) destaca nesse processo as duas fases do meio técnico-científico-informacional, de modo a destacar os formatos de intervenção

estatal e a influência do modelo neoliberal, a partir da privatização e concessões dos serviços, tal como é visto no âmbito do transporte.

A partir dessa conjuntura, é importante destacar no setor a produção de um sistema de transporte, uma caracterização prévia do que é definido como unidade empresarial. Henry (1999, p.241) analisa a unidade empresarial a partir da seguinte questão:

“Em termos gerais, a organização das unidades de produção de transporte remete a origem do capital investido e as estratégias profissionais dos operadores, nem sempre essa análise corresponde ao tamanho da empresa de fato. De fato, a passagem da produção simples do serviço à reprodução ampliada e à diversificação do capital, diferencia os operadores pela importância da frota patrimonial e pelo estilo de gerenciamento. Pode-se, então, modular o simples critério do transporte com o caráter mais ou menos familiar, artesanal, individual ou empresarial, tradicional ou modernizante, simples ou complexo das viagens.” (HENRY, 1999, p.241)

Outro aspecto percebido a partir dos estudos de Henry (1999), e posteriormente analisados por Castro (2015, p.40), está relacionado a um contexto mais histórico associado à organização empresarial. A partir desse formato analisa-se toda a construção econômica, a presença dentro dos circuitos de transporte de modo a compreender o serviço como um aspecto mercadológico, na qual é provido nos seguintes aspectos, conforme tabela abaixo.

**Quadro 5 - Característica das gerações no âmbito empresarial**

<b>GERAÇÃO E SEGMENTAÇÃO</b>	<b>PRINCIPAIS ASPECTOS</b>
Primeira Geração	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pioneirismo empresarial em muitas frentes;</li> <li>• Formato artesanal da gestão;</li> </ul>
Segunda Geração	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compostos ainda em partes pela linhagem familiar da primeira geração;</li> <li>• Inovações tecnológicas e organizacionais;</li> </ul>
Terceira Geração	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produtividade considerada como algo evidente;</li> <li>• Mudança no formato administrativo;</li> <li>• Pensamentos vinculados a redução de custos e eficiência;</li> </ul>
Quarta Geração	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência de grandes conglomerados de Transporte;</li> <li>• Atuação Multivariada;</li> <li>• Participação em diversos quadros societários;</li> <li>• Características de monopólio e oligopólios.</li> </ul>

Elaborado por: Santos (2021), com base em Henry (1999) e Castro (2015).

Com essa cronologia histórica, podemos entender e compreender o dinamismo da atuação do transporte dentro dos circuitos da economia urbana, obedecendo as questões do meio técnico-científico-informacional, mas também ligado a uma questão mercadológica de ampliação. Nesse sentido, Henry (1999) destaca 08 (oito) tipos de unidades empresariais, sendo analisados as características de frota, organização e presença no contexto urbano, conforme apresentado abaixo.

**Quadro 6 - Características das tipologias empresariais no Transporte de Passageiros**

<b>TIPOLOGIA</b>	<b>CARACTERÍSTICAS</b>
Individuais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Serviço de uma só linha ou cliente particular;</li> <li>• Formada por capitais mínimos e uma administração em que o proprietário está envolvido nas diversas frentes;</li> <li>• Número pequeno de frota;</li> </ul>
Artesanais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolução dos agentes individuais em um formato micro empresarial;</li> <li>• Especialização de acordo com as demandas de transporte (demandas específicas – onde o serviço convencional não cobre);</li> <li>• Organização do proprietário a partir da frota;</li> <li>• Número de frota em processo de aumento e investimento maior de capital;</li> </ul>
Familiares	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Serviço composto por agentes oriundos de outras atividades econômicas;</li> <li>• Denominação de Autoviações, onde se juntam as diferentes gerações familiares com serviços em paralelo;</li> <li>• Transmissão de propriedade a partir das gerações e com frotas de até 50 carros;</li> </ul>
Tradicionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considerada como uma empresa de porte médio;</li> <li>• Operação apenas em itinerários pré-estabelecidos e atividade remunerada de acordo com o padrão definido pelo órgão regulador;</li> <li>• Capital familiar – investimento nas instalações fixas e no material rodante;</li> <li>• Organização – dependente dos padrões regulamentares;</li> <li>• Empresa com capacidade de negociar as condições de operação no centro urbano;</li> </ul>
Evolutivas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mudanças nos parâmetros administrativos – participação de sócios a partir das cotas;</li> <li>• Diversificação dos serviços – áreas afins ao transporte;</li> <li>• Organização dos custos fixos e variáveis;</li> <li>• Exploração de novos mercados crescentes;</li> </ul>
Modernizantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relações de modernização a partir das pressões de órgãos gestores e fabricantes de carrocerias;</li> <li>• Necessidade de manutenção dos domínios operacionais;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extrapolação de atividades em um âmbito nacional ou regional;</li> <li>• Maior rigidez regulamentar na frota e operação;</li> </ul>
Hegemonizantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rigidez operacional e contratual;</li> <li>• Frota entre 200 a 300 ônibus;</li> <li>• Novas redes de atuação – âmbito intermunicipal, interestadual;</li> <li>• Diversidade empresarial (grandes conglomerados com divisões, relacionados a uma única conjuntura);</li> </ul>
Monopolizantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posições principais na cidade;</li> <li>• Lógicas baseadas também em duopólios ou oligopólios empresariais;</li> <li>• Megaempresas – faixa de 700 ônibus;</li> <li>• Conjunturas que são compreendidas de acordo com as cidades em que atuam – variáveis de tamanho.</li> </ul>

Elaborado por: Santos (2021), com base em Henry (1999).

O entendimento das tipologias empresariais pode ser compreendido a partir dos impactos na percepção da gestão e regulamentação do transporte. Nesse sentido, Henry (1999) analisa essa questão como um fator de impacto nas infraestruturas operacionais e estilos de um planejamento administrativo, de modo a entender uma configuração de eficiência e viabilidade técnico-administrativa na operação e cumprimento dos parâmetros estabelecidos, além de analisar aspectos subordinados a importância de cada tipologia no processo de elaboração de políticas e regras de operação a partir da atuação do poder público.

Destacam-se, ao mesmo tempo, as grandes deficiências existentes na gestão pública, Pereira (2014) imputa as condições dessa conjuntura às diversas atribuições destinadas aos órgãos reguladores que, além de regulamentar a oferta de serviço, ainda envolvem as atividades de fiscalização, as desconfianças em relação aos entes privados e as restrições na capacidade de infraestrutura. No caso da análise do autor, isto é vinculado ao aspecto do rodoviarismo intermunicipal e interestadual, mas é perceptível em relação ao contexto urbano.

Tanto no contexto urbano quanto no rodoviário, a importância do rodoviarismo e seus impactos, contribuem para o surgimento dos agentes empresariais é pensado como algo ideológico. Oliveira Neto (2019) associa o cenário às influências políticas e a implementação de diversas montadoras, modernizando a economia do país. Até então, os primeiros modelos de ônibus existentes no Brasil eram feitos em adaptações precárias de caminhões e chassis de madeira, conforme destaca Santos (2020).

Em relação ao cenário rodoviarista e sua proposta ideológica, o desenvolvimento dos planos viários é indicado como elemento prioritário em detrimento ao modelo ferroviário em ascensão na época. Nesse sentido, o fracasso, oriundo de um processo de sucateamento dos serviços de bondes em muitas cidades e capitais brasileiras – onde em alguns casos, como associa Santos (2020), ainda impunham as regras do serviço de transporte nas cidades, além do papel ideológico, traz em consideração o automóvel como elemento crucial nas redes, fluxos e fixos dentro do espaço.

O cenário posterior a esse debate, o pós-1950, impulsionou o surgimento dos primeiros conglomerados empresariais no país, principalmente nas regiões Sul e Sudeste. Posteriormente, as demais regiões começaram a se inserir nas atividades de disputas e hegemonias, cujo cenário de mobilidade ainda continha traços de um empresariado local, familiar e até mesmo artesanal em algumas cidades. Isso demonstra uma mudança nos níveis de serviço e as novas relações de origem X destino na esfera do transporte rodoviário, posteriormente sendo aplicado no urbano.

Valente et al (2016) destaca a importância da matriz a partir do processo de planejamento e gestão do serviço de transporte, onde esbarra-se nas questões de fluxos e na questão da sua importância como serviço público essencial, anteriormente citada por Oliveira (2003). Nesse sentido, os primeiros planos de transporte passaram a ser discutidos, elencados na criação de agências de regulação e secretarias específicas, organizando os primeiros processos de concessão dos serviços, posteriormente ampliados para concorrências públicas e licitações e a sua importância em definitivo como um serviço público.

Diante da importância do serviço público, Oliveira (2003, p.41) analisa a operação desse formato essencial a partir de uma doutrina baseada em 05 (cinco) aspectos, que são os seguintes: o da generalidade (serviço igual para todos), o da eficiência (atualização permanente do serviço e segurança para o usuário); o da modicidade (o valor da tarifa não deve ser oneroso demais); o da cortesia (o usuário deve ser tratado com urbanidade); e o da continuidade (o serviço deve ser permanentemente oferecido ao usuário), de modo a compreender a importância da concessão de serviços.

A partir disso, o transporte e suas tipologias surgem como excelente objeto de pesquisa frente aos impactos causados dentro de um determinado território. Castro (2015) destaca a dualidade do transporte: ao mesmo tempo que enfatiza a segregação socioespacial, ele contribui para a inclusão urbana, mesmo que em aspectos controversos,

como a necessidade de mão-de-obra e o benefício do capital na inserção desses agentes para o seu provimento.

### **1.3. URBANIZAÇÃO, DIFUSÃO E AS RELAÇÕES DA URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO NA AMAZÔNIA**

As diversas reestruturações do espaço brasileiro associam-se às totalidades do conceito de desenvolvimento territorial e também do desenvolvimento regional. Nota-se nas construções teóricas a tentativa de interação dos diversos agentes e espaços envolvidos na questão, cujos desdobramentos se entrelaçam a contextos históricos e particularidades específicas. Na região Amazônica, o principal agente estruturador do espaço regional tem sido o Estado mediante a implantação de infraestruturas diversas desde a década de 1960, ocasionando mudanças nos padrões urbanos e de transporte.

Diante desse cenário, Schubert (2019) destaca nessa construção a vinculação da questão nacional com parte das heranças neoliberais vigentes, o que frustrou as expectativas de um modelo voltado ao nacional. Com isso, houve cerca de 03 (três) seguintes formas de difusão urbana recente na Amazônia a partir do seguinte aspecto:

- a) pelas ações intervencionistas governamentais, associadas ao processo de industrialização nacional, após a década de 1970, que foram concentradas na abertura de eixos rodoviários, na instalação da fronteira urbana e na implantação dos polos de desenvolvimento;
- b) pela nova forma de política de desenvolvimento, de concepção neoliberal, após 1990, com estratégias de planejamento voltadas às ações consorciadas e de parceria entre iniciativa pública e privada;
- c) após 2000, com uma atuação política de retomada do viés desenvolvimentista imbricada pela permanência de ações neoliberais, denominado de período neodesenvolvimentista. (SCHUBERT, 2019, p.93)

O pensamento teórico sobre as cidades na Amazônia é vinculado principalmente às suas periodizações e também aos contextos históricos envolvidos. O entendimento da estruturação e espacialização do território amazônico remete a enfoques metodológicos, conforme destaca Vicentini (2004):

[...] destaca-se a construção de um primeiro enfoque metodológico sobre as cidades, como forma estratégica de domínio em tempos históricos, que se entende ao período contemporâneo. Uma incursão nesse enfoque metodológico, pode definir uma periodização de longo percurso, uma história lenta de surgimentos, antecipações e consolidação [...] (VICENTINI, 2004, p. 32)

Deve-se elencar as contribuições de Corrêa (1987), Trindade Junior (2011, 2013a, 2013b, 2015a, 2015b) e Porto-Gonçalves (2019), que enfatizam o primeiro momento de

ocupação do território amazônico como um elemento específico que valorizava o ecossistema amazônico. Porto-Gonçalves (2019), por exemplo, aponta o padrão de “rio-várzea-floresta” como principal elemento das relações e redes urbanas da Amazônia. Isso envolve desde um padrão arquitetônico, que as relacionava ao rio e ao poderio militar, até a uma não-difusão desse espaço e sim de estratégias de entrepostos.

Em relação aos contextos a partir do século XIX até a primeira metade do século XX, o período do Ciclo da Borracha e as ondas migratórias, desde a conjuntura da estagnação ao contexto da inserção japonesa na Amazônia, trazem novas conjunturas a urbanização da região. Trindade Junior (2015a, 2015b) e Schuber (2019) analisam esse processo vinculado principalmente às mudanças no modal de transporte, além dos rios, a criação das estradas de ferro para o escoamento da produção extrativista, como a Madeira-Mamoré, que originou as cidades de Guajará-Mirim e Porto Velho, a Estrada de Ferro Belém-Bragança, importante vetor na região Bragantina, como o caso das cidades de Benevides, Santa Izabel do Pará e São Francisco do Pará.

Em outras partes da região, o fortalecimento dos sistemas de aviação trouxe novas conjunturas urbanísticas e arquitetônicas em relação as principais cidades da Amazônia: Belém, Manaus, Santarém e Óbidos, que funcionaram como entrepostos econômicos destinados ao mercado intermunicipal e a distribuição dos trabalhadores para os seringais, dos quais muitos deram origem a novas cidades, ainda que com uma forte relação fluvial.

Um conceito recente sobre a configuração do espaço urbano amazônico é a “Urbanodiversidade”. Definida por Trindade Jr. (2013b, 2015a), a urbanização amazônica pode ser definida em dois períodos: “Cidades da Floresta”, com maior vigor até os anos 1960, cuja caracterização é interligada com o padrão fluvial, enquanto as “Cidades na Floresta” são dinamizadas com a inserção da região no capitalismo internacional, onde também é ressaltado o padrão Rodovia-Terra-Firme-Subsolo de ocupação. Nesse caso, destaca-se o colonizador público e o particular, baseando-se em um padrão difuso, ocasionando um aprimoramento ou até mesmo o surgimento de novas centralidades e polarizações urbanas na Amazônia.

Já Porto-Gonçalves (2019) destaca o padrão rio-várzea-floresta, a partir das suas construções econômicas e culturais, de modo a salientar um clientelismo vigente nas áreas mais afastadas dos grandes centros. Com isso, é ressaltado esse padrão como uma economia voltada para uma reprodução familiar e sem uma preocupação com o mundo

mercantilizado existente, no qual é existente uma exclusão social e regional imposta a região ao longo da sua história.

Em relação aos padrões e tipos de urbanização existentes na região e seu hibridismo, a ideologia rodoviária vigente na Amazônia ganhou suas delimitações com intensidade a partir dos anos 1970, no auge da Ditadura Militar. Impulsionadas pelos novos fatores de “colonização” e a necessidade de integração do espaço em si com a capital federal. Oliveira Neto (2019) associa essa discussão com a tentativa de redução das desigualdades regionais, sendo que muitas das características de planejamento podem ser debatidos a partir da questão geopolítica. À época ainda havia resquícios da época democrática do governo de Juscelino Kubistchek por influência da perspectiva nacional-desenvolvimentista.

A ideologia do rodoviarismo para a Amazônia continha uma perspectiva para o afastamento da influência estrangeira no território, devido a pouca densidade populacional existente era necessário o aumento da densidade populacional. As propagandas governamentais exaltavam a seguinte perspectiva: “são terras sem homens, para homens sem-terra” e “integrar para não entregar”. Com isso, a publicidade vinculada ao que era a Amazônia foi imprescindível para a promoção dos grandes projetos de integração e colonização das terras em questão, além de um novo ordenamento territorial, muitas das vezes não se pensou nas particularidades e nos objetivos a serem fixados na região.

Posteriormente, percebe-se a amplitude do que seriam os agentes modeladores do espaço e por intermédio da discussão de Corrêa (1995) entende-se as inserções dos circuitos sociais e habitacionais diferenciados. Em outros aspectos, verificam-se as novas formas de produção e ocupação do espaço, onde as reestruturações se tornam mais específicas e contribuem para o surgimento de novas centralidades. A partir disso, a questão do transporte se faz mais necessária, onde o serviço é visto como um fator de elo de integração dessas centralidades, compreendendo o transporte como uma das estratégias de ocupação e posterior prosperidade envolvendo a Amazônia.

A partir dessa perspectiva, o transporte e os aspectos urbanos estão vinculados no seguinte quesito: causas e efeitos advindos da interação entre os diversos espaços. Nesse sentido, o papel dos diversos agentes econômicos e sociais envolvidos ganham relevância, além da amplitude dos sistemas de ações, objetos e suas respectivas formas e funções do espaço.

A partir da necessidade de reprodução, as questões alusivas ao planejamento e gestão dos trajetos se tornam mais evidentes. É perceptível nas cidades amazônicas uma dualidade acerca do processo de organização do transporte nas cidades: 1) uma regulamentação presente apenas nos grandes centros, mas ainda conectadas a particularidades relacionadas ao fortalecimento do transporte clandestino; 2) a falta ou nenhuma regulamentação das cidades com características e presença local nas redes.

Em primeiro momento, é importante compreender as diferenciações entre as capitais regionais e metrópoles amazônicas no processo de organização dos sistemas de transporte. Destacam-se nessa conjuntura, as cidades de Manaus e Belém, das quais Castro (2015) e Santos (2020) trazem em sua amplitude as atuações empresariais públicas do sistema de transporte em primeiro momento e, posteriormente, as novas relações de ativos e passivos empresariais a partir das compras, vendas e extinções de agentes empresariais nas cidades.

Outrora o papel do estado se tornou um aspecto exclusivamente de regulamentação e concessão no serviço de transporte. Anteriormente, os serviços eram realizados por entes públicos e, posteriormente, pelo capital privado local e, mais recentemente, por capitais vinculados a grandes grupos empresariais, nesses casos enfatizados, principalmente em Manaus, onde Santos (2020) analisa a expansão de grandes empresas, sobretudo oriundas da região sul-sudeste.

Em outro aspecto, em Belém, apesar de apresentar também empresas com capitais oriundos de outras regiões, é perceptível, a partir das análises de Castro (2015), uma forte interligação histórica e territorial com capitais locais, que geram impactos operacionais e outras conjunturas relacionadas a organização em monopólios ou oligopólios.

A partir disso, relacionados com o que analisa Santos (2008), existem duas questões: as forças dos monopólios do capital, presentes em um circuito superior, vinculados em relação as forças e fraquezas; e as dimensões inseridas, neste caso, um circuito inferior ou marginal na economia das cidades.

Referentes a essa questão dos circuitos superiores e inferiores no transporte, Silva (2011) relaciona-a aos questionamentos em torno do desenvolvimento regional, sobretudo em relação a infraestrutura. Por esse lado, o transporte e seus circuitos podem ser destacados como uma forma de inserção das variáveis econômicas, isto é, superação dos limites impostos no território. Nesse sentido, os circuitos atuam inseridos na dinâmica do estado como agente regulador e gestor do sistema de transporte e suas infraestruturas.

Logo, as dinâmicas de regulação estão sujeitas às tipologias das unidades empresariais, cuja atuação Castro (2015) procura destacar no serviço de transporte de passageiros, cujo de serviço ofertado, material rodante (frota) e as inserções trabalhistas (funcionários e seus formatos de trabalho) trazem diversos panoramas dos circuitos de trabalho e econômicos que, como citado anteriormente por Silva (2011), estão vinculados a um crescimento desigual entre oferta e procura, no qual as unidades empresariais podem surgir e ampliar as atuações no serviço, tanto em aspecto urbano quanto rural e metropolitano.

A relação campo-cidade no transporte é considerada algo diferenciado, o que demonstra a acessibilidade e a organização do sistema de transporte. Nesse sentido, as unidades empresariais são caracterizadas pela atuação individual e com uma relação social e econômica baseada nas redes existentes nos núcleos de povoamento, relações informais com os usuários, em uma perspectiva de acessibilidade ao capital e aos serviços essenciais.

A partir disso, Costa (2016) analisa a oferta do transporte a partir dos seguintes aspectos:

Em síntese, para a mobilidade espacial se concretizar, a oferta de meios de transporte adequados é fundamental. Porém, torna-se necessário também uma análise das condições socioeconômicas da população que utiliza esses meios de transporte, no sentido de que haja uma garantia tanto na oferta dos meios de transporte como também nas possibilidades que os usuários têm de usufruir deste serviço, visando atender suas necessidades de deslocamento. (COSTA, 2016, p.157)

Diante desse cenário, a mobilidade nas relações campo-cidade também necessita de um diálogo adequado entre os agentes envolvidos. Além do aspecto de deslocamento de pessoas, estes agentes ainda exercem, em muitos casos, o transporte de cargas entre as diferentes áreas existentes, tanto nos círculos periurbanos quanto nas áreas efetivamente rurais existentes na região. A partir disso, Costa (2016) destaca a seguinte questão:

[...] existem determinados fatores que influenciam diretamente para a duração da viagem. Fatores esses que estão atrelados à habilidade e nível de responsabilidade do motorista, sobretudo quando se trata de velocidade, à quantidade de paradas para embarque e desembarque que são realizadas ao longo do trajeto percorrido, a quantidade de pessoas que são transportadas pelo veículo e por fim, às condições de operacionalização do transporte. (COSTA, 2016, p. 169).

Destacar a oferta e demanda de transportes ainda exige muitas discussões em relação a administração pública. Tanto em conhecer de fato a extensão territorial quanto

em estabelecer o transporte como uma política pública, conforme destaca Arrais et al (2013). Além disso, a conjuntura de ofertas ainda está vinculada ao não-acompanhamento dos novos contextos urbanos e metropolitanos existentes, conforme destaca Gomes et al (2017).

Tal contexto demonstra as vinculações da administração pública em relação a adoção recente do conceito de metropolização e a criação das RMs, além do quesito da periferização deste espaço, onde o serviço acaba se tornando precarizado e sem uma organização decente, trazendo um questionamento sobre a questão da administração pública. Diante desse cenário, o surgimento de “atores paralelos”, destacados por Arrais et al (2013), enfatizam as relações “modeladoras” na integração do campo-cidade, ainda que, na cidade, existam relações mais aprofundadas, relativas aos interesses locais e políticos, impactando diretamente na gestão e planejamento público. Nesse sentido, os processos de organização e controle se vinculam a questão do que seriam os atributos de formal x informal ou na questão do circuito econômico, o superior e o inferior presente no espaço e suas relações.

Tanto no contexto urbano quanto no contexto rural e periurbano são notáveis as relações empresariais, organizacionais ou até cooperativistas. Nas metrópoles, é predominante o sistema de concessão a partir dos marcos legais (nacionais, estaduais e municipais), apesar de excepcionalidades na Amazônia que ainda atendem o serviço de transporte a partir das Ordens de Serviço (O.S) precarizadas ou apenas autorizações de serviço sem um rigor, o que torna as relações estado x empresas (unidades empresariais) bastante conflituosas.

As interpretações do serviço de transporte são dadas em diversos fatores, mas toma-se como partida as novas concepções dos processos urbanos aliados as necessidades e aos novos objetos e ações desenvolvidas em um determinado espaço. Nesse aspecto, leva-se em consideração diversos cenários e organizações políticas e econômicas, mas também no que tange a questão do direito social, pois o transporte enfatiza aspectos de desenvolvimento, assumindo, neste caso, uma forma de sobrevivência.

A partir dessa conjuntura, o entendimento do transporte na Área Metropolitana de Santarém deverá ser compreendido por meio de fatores particulares ligados a toda a fundamentação estabelecida neste capítulo.

## **CAPÍTULO 2 – DINÂMICAS E CONTEXTOS: O VAI E VEM DO TRANSPORTE COLETIVO EM SANTARÉM**

Na escala da cidade, Santarém foi o resultado do amálgama de assentamentos gerados por matrizes indígenas, portuguesa e quilombolas. Seus bairros mais afastados tiveram origem a partir de comunidades vernáculas. O novo arranjo regional repete esse mesmo processo, por meio da combinação entre infraestrutura logística, mudança do uso da terra e da resignificação das pequenas cidades de Belterra e Mojuí dos Campos e das vilas existentes como “bairros distantes” da cidade. (GOMES, 2017, p.53)

### **APONTAMENTOS INICIAIS**

É perceptível, nesta parte, em relação aos clássicos da temática abordada no primeiro capítulo, as notações e visões de autores locais buscando um conceito de cidade e o urbano na região. Nota-se, a partir de visões holísticas aos processos de integração, ocupação, urbanização, as novas formas de cidade, a partir das contribuições dos estudos de Corrêa (1987, 1995), Costa (2012), Trindade Jr. (2013a, 2013b, 2015a, 2015b) em relação a formação das redes urbanas e os processos urbanos. Além disso, são destacadas as visões da morfologia urbana a partir das arquiteturas de Gomes (2017) e Gomes e Cardoso (2019).

Neste processo de análise da construção das relações do poder público e território serão abordados a construção política, emancipatória e econômica dos municípios da Área Metropolitana de Santarém. Assim, exploraremos as diversas dinâmicas atreladas aos grandes poderes empresariais e a atuação do estado na nova gênese territorial e social em relação a ocupação do solo na região.

A partir de todo esse contexto, as configurações empresariais oriundas da formação e aprimoramento dos agentes locais existentes englobam uma nova particularidade em relação a expansão urbana e aos processos emancipatórios da Área Metropolitana. Mas será que esse processo e interpretação sobre a criação da Região Metropolitana é fato ou apenas uma utopia e puro favorecimento?

A pergunta em questão é associada às políticas de urbanização recente e ao período pós-1988, onde o processo de criação de novas Regiões Metropolitanas acontece sem as viabilidades e preceitos adequados. Apesar dos novos marcos legais darem autonomia aos estados, as interpretações são as mais diversas sobre o conceito de metropolização e espaço metropolizado, assim como ocorre na área de estudo. E Santarém pode ser uma Área Metropolitana, um Aglomerado Urbano ou Região Metropolitana? São interpretações diversas, mas com um único entendimento: relações políticas que geram as diversas idiossincrasias e conflitos.

## 2.1. FORMAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTARÉM E A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA

Para entender a formação de Santarém é preciso relacionar toda a construção histórica, geográfica e social vinculada aos processos de ocupação do espaço amazônico, cujas configurações são entrelaçadas. Primeiramente, pode ser destacado no povoamento, a atuação dos jesuítas na região do Baixo Amazonas em meados de 1661 deu origem a Aldeia do Tapajós, que seria reconhecida como vila a partir de 1758, já na época pombalina. Nesse sentido, é importante analisar a presença religiosa na região como uma forma de controle social e econômico das populações habitantes na região.

Oliveira e Leão (2011), Costa (2012) e Costa (2014, 2015) salientam as “drogas do sertão” como o início de um processo de centralidade econômica e de poderios militares fortalecidos com a instalação do Forte do Tapajós. A partir disso, a definição de Pereira (2004) em relação a Santarém é o seu fortalecimento como uma hinterlândia, visto o isolacionismo em relação a capital paraense, Belém, e a sua polarização dentro das redes fluviais dos Rios Tapajós e Amazonas, influenciando posteriormente os processos recentes, conforme pode ser descrito abaixo:

Essas políticas produziram um conjunto de transformações sobre a urbanização da região, cujas características, para as décadas de 1970 e 1980, podem ser descritas da seguinte forma: a valorização dos centros localizados às margens das rodovias; a reprodução de pequenos núcleos dispersos – povoados e vilas – vinculadas à mobilidade do trabalho; a retração de núcleos antigos, que ficaram isolados à margem da nova circulação. (PEREIRA, 2004, p.1)

Em relação a essa configuração territorial e posteriormente urbana, destacam-se também as questões populacionais dos municípios. Vicentini (2004) e Costa (2012) destacam a influência americana na formação do território santareno atrelados aos acordos governamentais e isenções de impostos na região, sobretudo em relação as taxas de importação de instrumentos de trabalho.

Com esse contexto americano surgiram novas características da área de Santarém, e Costa (2012) destaca o seguinte:

Os norte-americanos enfrentaram inúmeras dificuldades para se estabelecer, principalmente devido à distância existente entre as colônias e a cidade e as precárias condições das estradas que eram difíceis de ser mantidas durante o período das chuvas. O governo brasileiro, para atender às necessidades dos colonos, financiou a abertura de estradas para interligar a cidade às colônias, além de conceder a demarcação de lotes para que estes desenvolvessem suas atividades. Guilhon (1979) aponta-nos algumas das contribuições que os americanos registraram na história santarena; entre estas se destaca a introdução de inovações na agricultura. Eles se

dedicaram ao plantio de cana e à fabricação de açúcar, mel e aguardente; e também montaram serrarias nas quais desenvolveram a fabricação de carroças e de embarcações. Estas últimas são consideradas uma das mais notáveis contribuições norte americanas à cidade. (COSTA, 2012, p. 54)

Além disso, é evidenciado, entre a metade do período imperial e a primeira república, a importância da economia da borracha para a cidade de Santarém. Até o início dos anos 1920 diversos seringais acabaram por surgir na região do rio Tapajós. Costa (2012) pontua nesse processo os fatores de migração nordestina em relação a predominância dos descendentes de portugueses já habitantes.

Outros fatores interligados a configuração urbana de Santarém e seus arredores são influenciados pela migração nordestina como fator essencial no povoamento das então vilas de Belterra e Mojuí dos Campos. Pereira e Leite (2011) apontam a onda migratória como mão-de-obra principal em relação ao projeto extrativo da borracha na região, vinculado principalmente pela Companhia Ford do Brasil, conforme visto abaixo:

A CFIB promoveu o recrutamento de mão de obra dentro e fora da região. No ano de 1929, a força de trabalho era formada de 2.825 empregados, inclusive estrangeiros. Eram migrantes, principalmente nordestinos e pessoas oriundas da Amazônia, como aquelas residentes nas proximidades dos rios Tapajós, Arapiuns, Amazonas e Lago Grande (AMORIM, 1995; SENA, 2008). O grupo minoritário dos estrangeiros era constituído por holandeses, italianos, russos, japoneses, chilenos, chineses, peruanos, portugueses, barbadianos, alemães e sul-africanos, e compunham o quadro sociofuncional, em Fordlândia e Belterra, formado por técnicos especializados e peões, cuja direção estava sob coordenação americana. (PEREIRA; LEITE, 2011, p.202)

Destacam-se as migrações minoritárias, sobretudo compostas pelos japoneses, sendo de suma importância a contribuição destes na cultura da Juta, cuja contribuição diminuiu os impactos da estagnação econômica na região. Essa difusão, conforme destaca Costa (2012), originária do Amazonas, ainda contribuiu em parte para o crescimento populacional e econômico da região.

Nota-se até esse cenário dos anos 1950 e início dos anos 1960 um significado de hinterlândia, mas dependente a uma configuração dendrítica e cuja relação era essencialmente fluvial. Com uma economia extrativa ainda era perceptível um acentuado crescimento dentro da região do Baixo Amazonas, mesmo diante de mudanças significativas para outras atividades econômicas e serviços, influenciadas principalmente pelo rodoviarismo.

A partir dos anos 1960 e 1970 os grandes projetos desenvolvimentistas, unidos aos novos modais de transporte e enfatizados pelo pensamento rodoviarista, acabam por sinalizar o surgimento de novos agentes, impactando nas novas dinâmicas espaciais. Assim, a questão rodoviária influencia diretamente o processo de uso da terra urbana em Santarém, com a BR-163 (Cuiabá x Santarém), a Rodovia PA-370 (Santarém x UHE Curuá-Una), a Rodovia Fernando Guilhon (Santarém x Aeroporto Internacional) e a Rodovia Everaldo Martins (Santarém x Alter do Chão).

Santos (2020) destaca essa construção rodoviarista a partir da inserção da cidade no Plano de Integração Nacional (PIN), desenvolvido durante o regime militar. Além de uma questão relacionada ao rodoviarismo – este, sendo uma necessidade para a “integração” do território vincula-se a uma necessidade de aprimoramento econômico e fomento de novas infraestruturas, vide exemplo do investimento energético e a inserção da região no cenário econômico.

A partir desse cenário, Santos (2020) destaca a seguinte construção em relação ao vetor de expansão, no eixo correspondente a rodovia PA-370:

A produção do território por meio da ação estatal que garantiu a abertura de rodovias e a formação de municípios na região em questão pode ser observado em menor escala, quando se analisa o processo de abertura de rodovias estaduais. Assim como o processo de abertura de rodovias federais, a abertura de rodovias estaduais possibilitou a formação de comunidades. (SANTOS, 2020, p.102)

Falar de produção do espaço é analisar os conceitos de especulação imobiliária e a espoliação do espaço urbano, onde seus processos tornaram-se constantes. Corrêa (1987, 2012) traz à tona, nesse sentido, o aumento da influência das redes a partir dos agentes públicos, com as grandes obras e também os grandes projetos de desenvolvimento na região, que impulsionaram as diversas frentes de crescimento e economia no município.

Em relação as frentes de crescimento, um primeiro aspecto é entender o formato de chegada desses migrantes e seus habitantes. Oliveira Neto (2019) destaca a atuação do transporte rodoviário como aspecto crucial, que acompanhavam as frentes de trabalho dos projetos desenvolvimentistas e contribuía no fomento dos projetos de colonização, impactando o surgimento de linhas rodoviárias e posteriormente, empresas em uma região específica, como percebido em algumas áreas da Amazônia.

Em outra vertente, as frentes de crescimento aparecem como responsáveis pelo processo de reestruturação urbana. Trindade Jr. (2011, 2013a) e Gomes e Cardoso (2019) esclarecem o surgimento de novas institucionalidades vigentes, que reafirmou a

importância de Santarém como centralidade regional e no próprio estado do Pará, dada as proximidades com os municípios do Amazonas via rede vinculada tanto pelo rio quanto pela penetração no interior do território.

Em outro aspecto, Trindade Jr. (2013a) afirma que a Amazônia Oriental, onde se localiza a região de Santarém, possui a seguinte particularidade: um povoamento consolidado a partir das redes técnicas. Nesse sentido, a discussão é focada para além do intervencionismo estatal, onde a inserção do capital estrangeiro na região gera impactos vinculados ao meio ambiente, onde a economia se sobressai a conservação dos recursos de tal modo que a questão de um desenvolvimento sustentável para a região é elencada como uma discussão atual, com a participação das populações tradicionais nesse cenário.

Oliveira (2008) e Gomes e Cardoso (2019) destacam as áreas de expansão surgidas com os processos de demarcações pelo Instituto de Terras do Pará (ITERPA) e pelo Instituto Nacional da Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Com os novos arranjos municipais e a criação da Região Metropolitana, essas áreas acabaram por ser inseridas no contexto urbano, apesar de toda sua caracterização rural contêm fortes laços com a área urbana, sobretudo relacionados a economia, enfatizando, assim, as relações periurbanas dentro do espaço.

Gomes (2017) analisa a construção desse processo urbano e periurbano a partir das relações com os novos arranjos e protagonismos vigentes, de tal modo a enfatizar também as fases históricas recentes, conforme descrito abaixo:

O reduzido território coberto pelas manchas urbanas de Santarém, Belterra e Mojuí, quando contraposto às centenas de assentamentos rurais, herdeiros de comunidades tradicionais, indica o ainda frágil protagonismo urbano-industrial, viabilizado pela conexão criada pela infraestrutura logística da região aos circuitos globais – entre a lógica portuária e o agronegócio. (GOMES et al, 2017, p.907).

Nesse sentido, a compreensão da espacialidade de Santarém e suas morfologias urbanas (manchas) deve ser feita em consonância com a sua historicidade como polo ou hinterlândia. De tal modo, podemos perceber a relação das diretrizes econômicas e diretrizes oficiais de planejamento com os objetos e ações, formas e funções relacionadas ao capital, cuja definição de Santos (2004) está vinculada com as novas conjunturas de produção e reprodução do espaço.

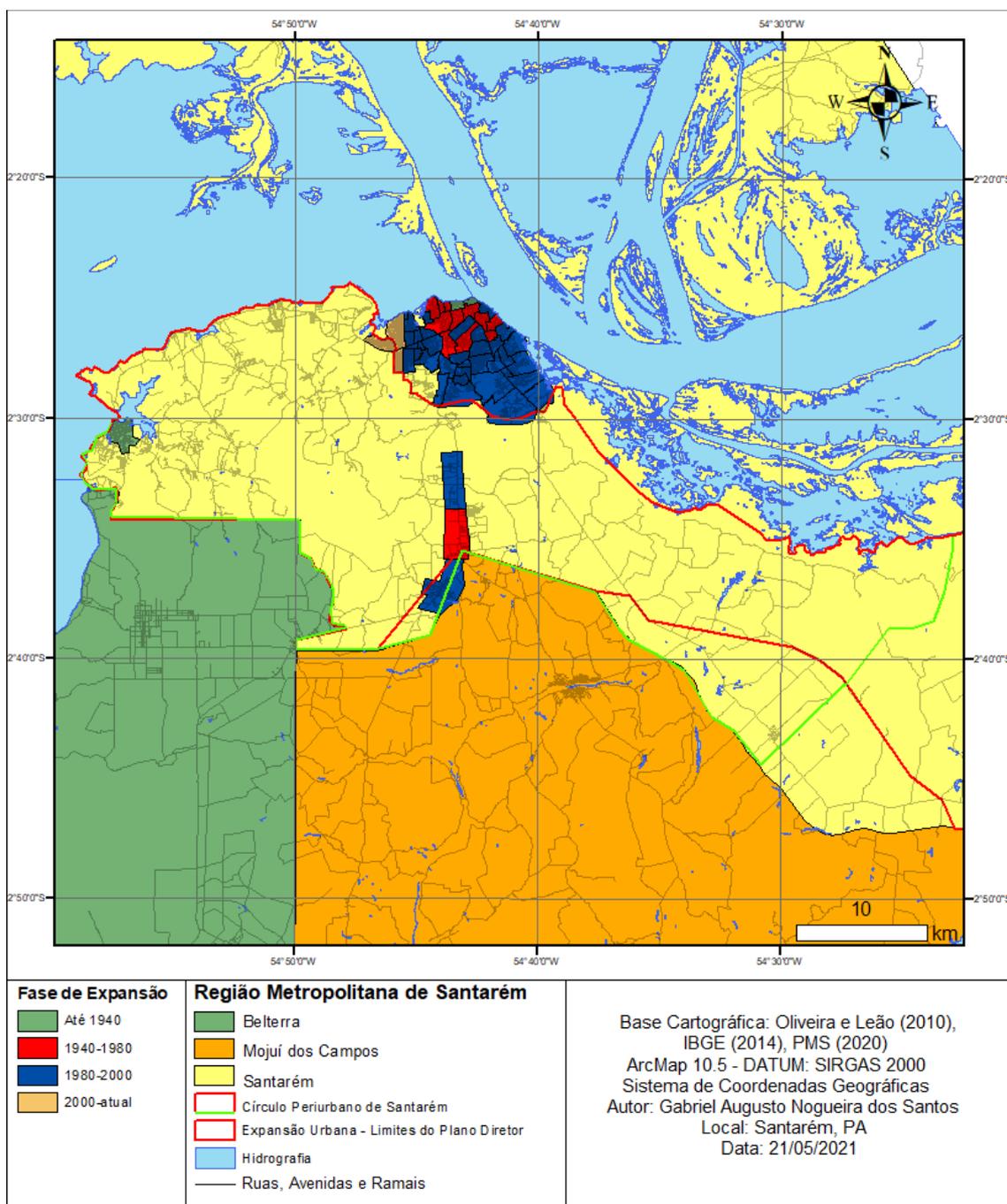
No âmbito da relação do grande capital x economia tradicional, Gomes et al (2017) destaca o seguinte aspecto:

[...] as comunidades continuam a reproduzir dinâmicas seculares e modos de vida extremamente bem adaptados e

articulados com a natureza da região, ainda que sejam cada vez mais invisibilizados pelos interesses das frações do capital industrial e financeiro que esperam gradativamente se apropriar do território a partir das novas formas de coalizão entre setor público e privado observadas no País. (GOMES et al, 2017, p.907).

Com isso, podemos analisar a expansão urbana e as novas dinâmicas urbanas e periféricas a partir do seguinte aspecto: as relações com os rios Tapajós e Amazonas pós 1940-1980, onde o vetor de expansão se tornou mais ao sul da cidade de Santarém – limitados pelos Igarapé do Urumari, o Lago do Mapiri e o Igarapé do Irurá, este último aterrado para a construção da Rodovia Fernando Guilhon, um dos principais vetores urbanos posteriores, além das rodovias estaduais PA-370 e BR-163, conforme visto abaixo.

**Figura 3 - Fases da Expansão Urbana e delimitação do Plano Diretor**



Elaborado por: Santos (2021), com base em Oliveira e Leão (2011) e Gomes (2017).

A partir de meados dos anos 1970 até meados dos anos 1990 temos as seguintes configurações: a construção do novo Aeroporto e da Rodovia Fernando Guilhon já citada, além de uma expansão rumo ao sul da BR-163 e da Rodovia PA-370, impactando também na consolidação do PAE (Projetos Agroextrativista) Eixo Forte, na estrada de Alter do Chão.

Em relação a região do PAE Eixo Forte é importante analisar a formação e a sua vinculação inicial com a vila de Alter do Chão, cujo surgimento das comunidades e sua

consolidação é datada de 1980. Impulsionada também pela criação da Rodovia Everaldo Martins (Santarém x Alter do Chão). Thomas (2010) descreve o surgimento da toponímia da região atrelada ao movimento social emancipado pelos moradores em prol de direitos básicos, como a moradia e acesso para a área urbana de Santarém.

Gomes (2017) analisa o processo de criação do PAE Eixo Forte a partir dos seguintes pontos: uma área que virou interesse do município a partir da sua alocação como área de expansão urbana em 2006. Entretanto, devido a movimentos promovidos por agentes imobiliários, cujo interesse da valorização da região balneária de Alter do Chão exigem a extinção do Projeto de Assentamento, tais agentes investem ainda na discussão sobre possíveis mudanças no plano diretor do município

Em relação a pressão e impulso referente à especulação imobiliária, entende-se as dicotomias dos grupos sociais e dos agentes modeladores do espaço. Em primeiro quesito, a reivindicação da criação do Projeto de Assentamento Extrativista e a importância dos movimentos por moradia e a sua resistência. O segundo ponto envolve os agentes modeladores do espaço, onde as discussões sobre o Plano Diretor ainda geram revolta devido ao não-apoio em um processo de especulação futura do ramo imobiliário na região e ao fato de as normas da área serem de instância federal, neste caso, do INCRA.

A partir disso, Gomes destaca a importância do PAE Eixo Forte no espaço urbano de Santarém, sob a seguinte premissa:

[...] localizado entre a cidade de Santarém e a Vila (turística) de Alter do Chão, procurando demonstrar como o modo de vida tradicional ora praticado no contexto periurbano (e sob forte influência e conexão com a cidade) organiza a produção em função das prioridades definidas pelas próprias comunidades, seguindo ainda que de forma não planejada uma agenda de desenvolvimento endógeno, que pode oferecer muitas contribuições para o novo urbano em formação na região. (GOMES, 2017, p. 76)

Entende-se, portanto, a necessidade de um contexto de vinculação às conjunturas periurbanas, tal como a inserção como área de expansão. A partir disso são definidos os vetores rodoviários como contextos de conexão as relações campo x cidade, que ainda moldam os circuitos periurbanos da cidade de forma que a pressão mercadológica em relação aos novos processos de ocupação e uso da terra tornam-se cada vez mais explícitos na cidade.

Já nos anos 2000, o processo de especulação concentrou-se mais ao oeste da cidade, neste caso com uma forte atuação do estado como agente modelador. O destaque é para o Residencial Salvação (1ª e 2ª Etapa), composto por cerca de 3.081 unidades

habitacionais e inaugurado em 2016. Entretanto, frente ao contraponto do legal e ilegal, relacionam-se com as seguintes áreas: Loteamento Buritis, fazendo-se valer pela especulação imobiliária do agente privado e com lotes a venda desde 2013 e a Ocupação do Juá, dividida em Bela Vista do Juá e Vista Alegre do Juá, cuja área está sob litígio desde o ano de 2009.

Diante desses apontamentos, as novas áreas são percebidas como um objeto de disputa entre o capital e surgem as reflexões acerca da moradia como direito social. Assim, Pinho e Reis (2019) elencam a questão dos movimentos sociais relacionados a habitação como um elo de suma importância na configuração e acesso aos direitos básicos. Com isso, as articulações podem ser vistas como espaços de luta e construção coletiva do que é referido como o direito a cidade, visto que os modelos vigentes de programas habitacionais e as disputas pela terra são consideradas hegemônicas e limitadas.

Perceber a cidade como um espaço de disputas relacionadas ao capital econômico e os déficits habitacionais é perceber os espaços dispersos e suas dependências. Ao longo da história da cidade de Santarém, a conceituação de periferação do espaço na região é analisada por Gomes e Cardoso (2019) como uma forma de dispersão e dependência das comunidades e áreas em expansão.

A dependência em questão está atrelada aos processos recentes de emancipação e surgimento de novas áreas urbanas, como foi o caso da então vila de Belterra (emancipada em 1995) e Mojuí dos Campos (emancipada em 2012). Em ambas, apesar de uma emancipação recente, é percebida uma forte dependência da cidade-polo, neste caso, Santarém, em relação aos serviços essenciais e as políticas, o que culmina na criação da Região Metropolitana em 2012.

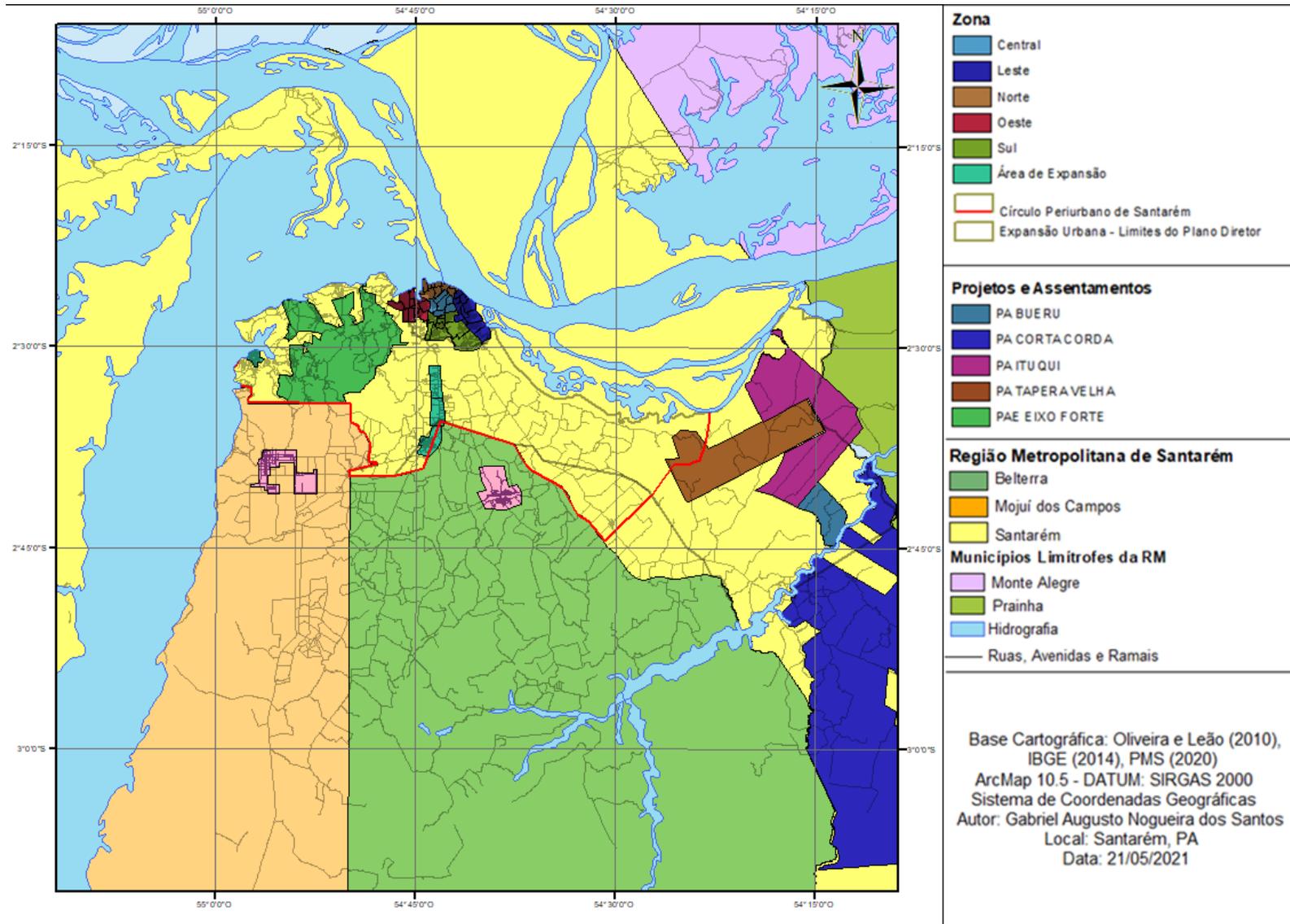
Em relação a esse processo de dispersão e “periferação metropolitana”, o Plano Diretor de 2006 contextualiza essa relação e torna-se cada vez mais perceptível as mudanças econômicas. No cenário em questão, o então território de Santarém conta cada vez mais com áreas destinadas a economia da monocultura da Soja. Em relação ao que se define como periferia “metropolitana”, destacada por Gomes (2017, p.32), como um contexto de adaptação e que se diferencia em relação ao modelo urbano-industrial vigente nas grandes áreas do país.

Em uma discussão relacionada a plano diretor, acessibilidade dos serviços e o direito a cidade, são pensados os novos eixos econômicos, onde as novas levadas oriundas da nova inserção capitalista na região e também dos potenciais naturais trouxeram as

contradições dentro deste espaço. Em relação a essa configuração urbana, conceituada algo “metropolitano”, é visto uma controvérsia em relação a organização desse termo frente a região correspondente a Santarém, onde são vigentes os marcos e estatutos jurídicos que indicam como definir a conjuntura da cidade e seus elos.

O Plano Diretor de Santarém, tendo a primeira versão aprovada em 2008, sofreu algumas alterações, principalmente em 2018, com um novo zoneamento e reconhecimento de bairros. Neste trabalho são destacadas também as áreas de expansão relacionadas ainda no primeiro plano e as áreas de conflitos e litígios sociais, conforme visto no mapa abaixo.

**Figura 4 - Zoneamento Urbano e Áreas de Expansão de Santarém**



Elaborado por: Santos (2021), com base no Plano Diretor de Santarém (2018)

A partir dessa delimitação e das definições relacionadas ao uso da terra urbana – as contradições envolvendo a cidade e sua organização – as ofertas dos serviços e equipamentos urbanos tornam-se alvos de especulação e contradição, cuja ocorrência é devida aos agentes imobiliários. Nesse sentido, as particularidades no espaço urbano geram também configurações particulares e territorializações antes não previstas, mas importantes na dinâmica urbana e para os demais municípios integrantes da Região Metropolitana de Santarém.

Com esses aspectos diferenciados, nota-se uma economia ainda predominantemente vinculada a aspectos rurais, de modo que as relações urbanas e industriais ainda se articulam com a cidade de Santarém. Os elementos em questão podem ser considerados como uma forma de diferenciação e relacionados com as diferentes morfologias na formação desse espaço, como Gomes et al (2017) descreve:

Na escala da cidade, Santarém foi o resultado do amálgama de assentamentos gerados por matrizes indígenas, portuguesa e quilombolas. Seus bairros mais afastados tiveram origem a partir de comunidades vernáculas [...]. O novo arranjo regional repete esse mesmo processo, por meio da combinação entre infraestrutura logística, mudança do uso da terra e da ressignificação das pequenas cidades de Belterra e Mojuí dos Campos e das vilas existentes como “bairros distantes” da cidade. Um tecido urbano esgarçado com enclaves de tipologias contemporâneas e a gradativa precarização de estruturas tradicionais para liberação das terras que ocupam para novos usos e para novas formas de produção (desde a monocultura da soja até os novos loteamentos que convertem floresta secundária em cidade). Assim como na formação da mancha urbana da cidade de Santarém a acomodação das diversas matrizes esteve subordinada à hegemonia portuguesa, atualmente o tecido urbano estendido de Santarém é subordinado à hegemonia dos setores produtivos capitalistas. (GOMES, 2017, p.53)

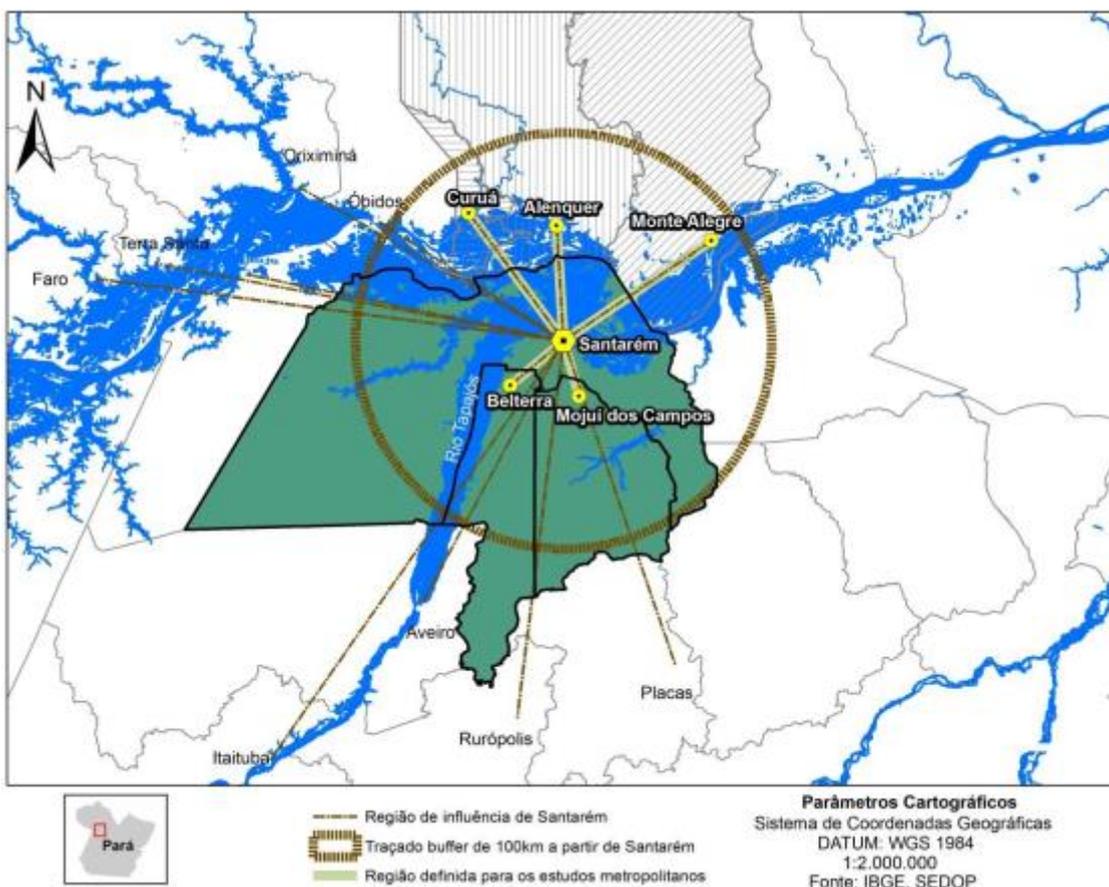
Diante do referido, surge a pergunta: existe um Plano Diretor Metropolitano? A partir dos elementos destacados e suas articulações, a discussão referente a criação da Região Metropolitana é datada de 2010 e com aprovação obtida em janeiro de 2012. Posteriormente, a instalação do município de Mojuí dos Campos no ano seguinte contribuiu para uma maior discussão sobre a estruturação jurídica do conceito de Região Metropolitana para a região de Santarém e o Oeste do Pará.

O surgimento e criação da Região Metropolitana está vinculada a interesses de investimentos e fortalecimentos das elites políticas locais. Gomes et al (2017) analisa a criação dessa RM com uma trajetória diferenciada em relação as institucionalidades vigentes, de modo que efetiva a criação com fatores externos tende a segregar cada vez mais os contextos desse espaço. Nesse sentido, o entendimento de Região Metropolitana

aplicada a Santarém é basicamente uma construção política e histórica, sendo esta última associada a criação do estado do Tapajós, pauta defendida desde os anos 90 e retomada nos últimos anos, inclusive com o plebiscito de 2011.

Um outro aspecto referente ao projeto de criação e implementação da RM é a partir do estudo sobre as migrações pendulares existentes no Oeste Paraense. Tourinho et al (2017) destaca a criação e proposição do projeto a partir das relações pendulares existentes em um raio de 100 quilômetros, em que eram associados as interdependências espaciais e suas continuidades, sobretudo em aspectos pendulares e de infraestrutura de transportes, conforme visto na figura abaixo.

**Figura 5 - Área Metropolitana de Santarém e raio de influência**



Fonte: Extraído de Tourinho et al (2017).

Percebe-se, portanto, que além dos municípios considerados, foram considerados as cidades de Curuá, Alenquer e Monte Alegre devido a localização existente em um raio de 100 quilômetros. Entretanto, devido as questões de deslocamento, principalmente pela organização fluvial, estarem fora dos limites físicos estabelecidos, a sua inserção foi descontinuada.

Apesar desse cenário, podemos perceber uma questão do surgimento do que seria uma Região Ampliada. Baseada nos exemplos de Carmo et al (2015), essa relação de ampliação é baseada principalmente no que diz respeito a mobilidade pendular de pessoas. Nesse processo, além dos municípios integrantes da Região Metropolitana – nos casos de Belterra e Mojuí dos Campos, com um deslocamento em média de 38% da sua população (TOURINHO et al, 2017) ocasionado principalmente pela necessidade dos serviços básicos e educação – existem os casos de Placas, Uruará e Prainha, definidos como uma particularidade.

Em relação a essa particularidade vigente dos municípios citados anteriormente, é vinculado principalmente com o contexto rural e a instalação dos Projetos de Assentamento, além das distâncias entre as sedes municipais. No caso em questão, há uma excepcionalidade em relação a isso devido ao deslocamento pendular para Santarém por via terrestre, enfatizando a relação custo x benefício e a polarização de Santarém como uma centralidade ou até mesmo, conforme previsto na Região de Influência das Cidades – REGIC (2020), como uma Capital Regional C, com estimativa habitacional de 200 a 360 mil habitantes.

A partir disso, esse processo de fortalecimento de Santarém como cidade-polo e cidade principal da RM mostra a disparidade das relações centro x periferia, sobretudo enfatiza aos serviços básicos e a sua dependência. Com isso, a exclusão se torna cada vez mais evidente, de modo a enfatizar as conjunturas técnico-científicas e novos objetos, como acesso a poucos elementos básicos, o que traz uma contraposição em relação ao que seria a Região Metropolitana e seus processos de integração.

Em relação a pendularidade vigente, Carmo et al (2015) destaca que a conjuntura é referente as principais atividades desenvolvidas. O panorama apresentado na principal Região Metropolitana do estado, neste caso, Belém, refere-se principalmente a conjuntura de bens e serviços. Enquanto isso, em Santarém e seus arredores são destacados tanto bens e serviços quanto as atividades rurais, sobretudo envolvendo o escoamento da produção e a necessidade de venda nas principais feiras ou destinar, inclusive, para outras áreas fora da região do Oeste Paraense, o que será visto mais adiante.

Diante desse aspecto, é importante destacar a existência da integração no fator governança, em que se destaca a necessidade das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC), em que há uma maior organização e seguridade administrativa. Tourinho et al (2017) debate a importância das FPICs nos seguintes âmbitos: meio ambiente,

planejamento, desenvolvimento urbano, transporte e mobilidade urbana, habitação, saneamento, educação e saúde.

Com a existência das FPICs é entendida uma necessidade de integração socioespacial e política, há divergências referentes a organização da governança entre os municípios. Enquanto Santarém, com a sua polarização gera influências aos demais integrantes, os municípios integrantes, desde a sua região metropolitana em si, quanto os municípios inseridos no raio demonstram preocupações apenas com a sua gestão interna, cuja necessidade de sobrevivência no panorama federativo se torna essencial.

Já em relação a esse federalismo, Rendeiro (2015) destaca a conjuntura do Estatuto da Metrópole e dos planos desenvolvidos, tomando como exemplo a Região Metropolitana de Belém, a importância cooperativa nos planos de integração e projetos vinculados aos interesses comuns dentro de um contexto metropolitano. Destaca-se também as conotações e atuações estaduais em relação ao transporte, principal elos de fluxos e fixos, além dos contextos pendulares existentes e que serão analisados com maior cautela nas próximas páginas.

Nota-se que configurações do sistema de transporte e seus fluxos apresentam uma forma precarizada ou à margem do que é a atuação de estado, sobretudo no que tange a atuação a partir dos marcos jurídicos e também de fomentos econômicos. Nesse sentido, os incentivos e a atuação dos agentes nesse formato de adequação podem gerar uma eficiência e qualidade na oferta, impactados desde a conjuntura urbana até a percepção do intermunicipal e seus interesses empresariais.

## **2.2. INTERESSES EMPRESARIAIS: TERRITORIALIDADE, MONOPÓLIOS E CONFLITOS NO TRANSPORTE URBANO DE SANTARÉM**

As categorias de forma e função do espaço desenvolvidas por Santos (2004) nos traz uma perspectiva vinculada as infraestruturas espaciais e também a diminuição das barreiras em relação as perspectivas do capital no espaço. Nesse sentido, a atuação dos agentes sociais está pautada desde um processo de transformação do uso da terra urbana, ao contexto da geração dos fluxos e fixos, em uma relação entre os centros urbanos e a periferia.

A relação centro x periferia traz a percepção das diversas formas e adaptações do espaço em questão. Castro (2015) destaca o processo de repetição e reprodução, no que é referido ao espaço, mas que em outros momentos traz aspectos de uma mutabilidade, que

influencia na desigualdade entre os espaços, a partir dos sistemas de objetos e sistemas de ações, cujas atribuições estão em constante movimento.

É importante, nesse sentido, a atuação dos diversos agentes e intervenção de setores específicos e essenciais no modo de produção capitalista e na divisão do trabalho. O transporte, visto como vetor de dispersão e desenvolvimento, como destaca Caiafa (2002), se encontra nessa premissa. A partir dessa expansão da circulação e da produção desse espaço é importante destacar a vertente do estado e do agente empresarial na organização e fomento do Sistema de Transporte.

Nesse sentido, a atuação do estado está em disciplinar a oferta e a organização desse sistema. Caiafa (2002) e Castro (2015) destacam nesse papel as questões da estratificação desse serviço e também da lógica disciplinar a partir das frentes de ações do sistema econômico e político, tanto em políticas públicas quanto em tecnologias e investimentos para a obtenção de lucro. Desse modo, a questão de mercado nos traz uma percepção do que seria o “livre mercado” ou a “intervenção estatal” nessa oferta, cuja atribuição se faz presente na oferta e planejamento do serviço.

A importância da regulamentação estatal no transporte se viabiliza nas projeções e estabelecimentos dos agentes operacionais de transporte, a partir do processo de territorialização dos lugares de operação e suas características. Nota-se nessa relação a entrega do serviço considerado de direito social ao contexto do capital privado, uma das grandes noções do que seria as políticas neoliberais, cujo aspecto se vincula ao “Estado Mínimo”. Apesar dessa premissa, o papel do estado ainda se encontra como um vetor de acessibilidade e mobilidade a partir dos seus marcos estabelecidos.

Com esse contexto e relações, é necessário compreender quem são os agentes ou unidades empresariais a atuar no sistema por meio de aparatos tecnológicos e de capital investido no sistema de transporte. Ao longo dos anos foi perceptível o surgimento de diversas gerações e conglomerados empresariais que surgiram com as modernizações industriais, modificações urbanas e mudanças nas posições de monopólios e oligopólios exercidas na cidade, como destaca Henry (1999) e Castro (2015). Com isso, as dinâmicas de transporte se fixaram como um dos elementos primordiais na cidade, agregados principalmente aos proprietários dos meios de produção.

Em relação a formação dos agentes empresariais, as suas tipologias e ascensões ao longo dos anos destacam a relação da necessidade do serviço, mas com vinculação aos grandes interesses do empresariado. Nesse sentido, os circuitos da economia urbana, abordada por Santos (2008), trazem a importância da inserção desses agentes em ambos

os circuitos, desde os incentivos vigentes e segurança de investimento a um formato associado a uma expressão de sobrevivência dos agentes e das relações sociais.

A compreensão específica de Santarém nos traz algumas particularidades e aspectos relacionados à configuração empresarial do transporte no município, em especial a localização geográfica e seus interesses na oferta do serviço de transporte coletivo no município. Com isso, enfatiza-se a atuação do serviço a partir das unidades empresariais e suas particularidades, fomentando a territorialização do espaço e possíveis configurações a serem implementadas.

No âmbito do transporte de Santarém, a configuração pode ser considerada como algo particular em âmbito administrativo. Em relação aos marcos legais que norteiam as cidades, a partir da lei nº8666/93 (Lei de Licitações), que prevê a oferta do serviço de transporte em formato de concessão e da elaboração de concorrência, de modo a trazer uma seguridade jurídica e operacional ao modelo de transporte.

Vasconcellos (2000, 2001) e Senna (2014) argumentam que os fatores da regulamentação de transporte oriundos em uma conjuntura neoliberal trazem uma necessidade de distribuição que possa gerar interesse às empresas. A partir disso, a conjuntura operacional e viabilidade técnica também deverá ser garantida pelo órgão gestor, via regras e padronizações.

Em relação a Santarém, essa característica é praticamente inexistente devido a uma organização precária do sistema. A configuração operacional da cidade é baseada em Ordens de Serviço (O.S) distribuídas às empresas por meio de negociações entre as empresas já existentes, em formato de associação e, posteriormente, separação. Em outros aspectos, o sistema de Santarém é configurado da seguinte maneira:

“a prefeitura tem limitado sua atuação apenas à contratação de operadores privados de transporte coletivo que utilizam ônibus para atender os passageiros, deixando de atuar de forma ativa no sentido de supervisionar atentamente os serviços prestados pelas empresas permissionárias. Esta contratação está vinculada apenas a uma regulamentação detalhada dos serviços a serem prestados que envolvem definição das linhas, horários, veículos, tarifas e condições gerais de operação, não dando, a devida atenção às condições dos veículos, a agressão ao meio ambiente, conforto e segurança dos usuários, acessibilidade para as pessoas deficientes e nem com a qualidade dos serviços em geral. (PIMENTEL; BENTES, 2017, p.11)

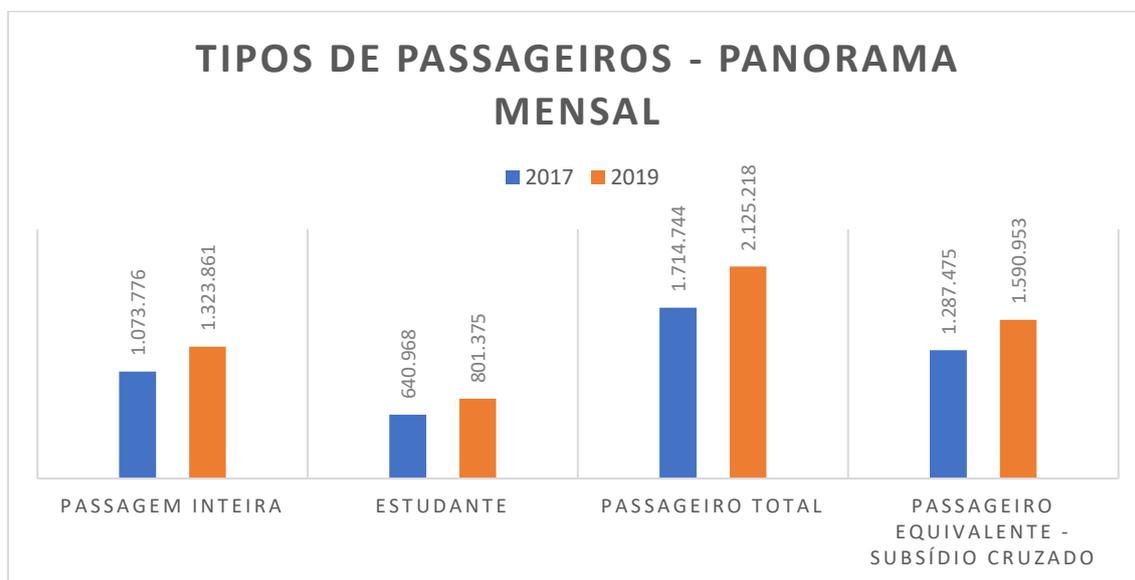
Diante desse cenário, os impactos relacionados a organização do sistema impactam diretamente no formato de geração de rendas das passagens e lucratividade das empresas. Engloba nessa discussão de renda os subsídios, a meia-passagem e gratuidades previstas

em lei, mas que não recebem o retorno previsto pelo órgão gestor e pelo sistema de bilhetagem. Tal como é percebido por Carvalho et al (2013) e Senna (2014), esse contexto é destacado como um subsídio cruzado, que é o custeio dos passageiros em relação as gratuidades e meia-passagens vigentes no sistema de transporte.

Em relação a outros exemplos, Santos (2019) destaca a predominância desse formato na cidade de Belém e Região Metropolitana, que influencia nos custos operacionais. Destacam-se os exemplos de Carvalho et al (2013), com os casos de linhas mais rentáveis custearem as operações mais deficitárias, tomando como base o custo operacional de linhas com proximidade do centro urbano em relação as linhas periféricas.

Um entrave em relação à rentabilidade é acorrentado aos conflitos entre a Secretaria Municipal de Transportes e o Sindicato das Empresas de Santarém e Belterra (SETRANS). Atualmente está em andamento um processo licitatório acerca do monitoramento da bilhetagem eletrônica, cujo controle atual é do Sindicato das Empresas. Com isso, o processo é considerado como uma forma de tornar o sistema transparente e acabar os entraves em relação ao diagnóstico e controle de informações referente ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Abaixo, os números mensais apresentados pela Prefeitura e pela SETRANS.

**Gráfico 1 - Números de passageiros existente em média mensal (2017 e 2019)**



Fonte: Prefeitura de Santarém (2020)

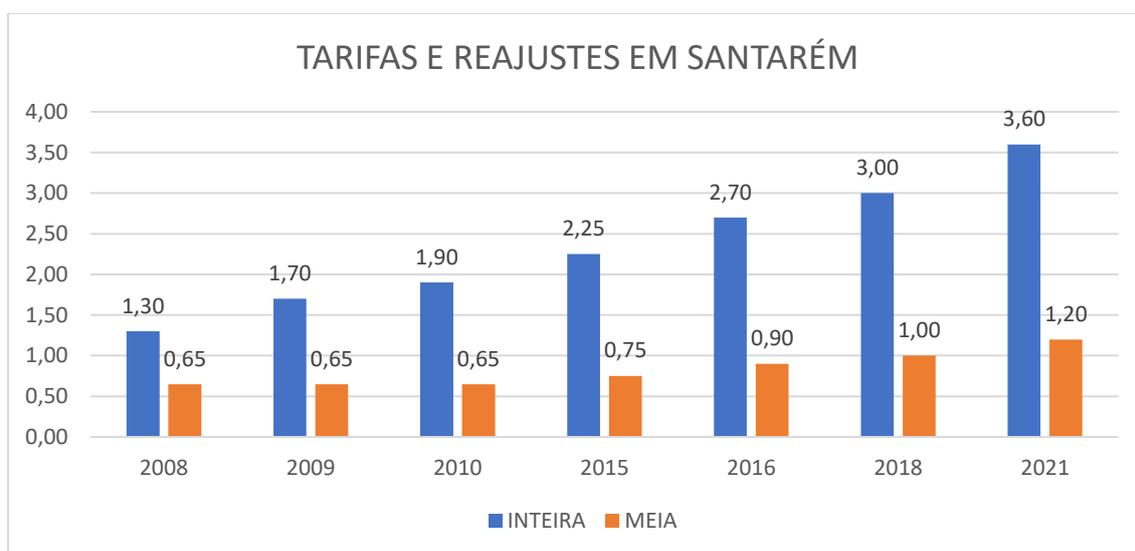
Percebe-se o aumento no número de passageiros em um curto espaço de tempo, principalmente nas demandas de estudantes e de passagem inteira. Nota-se também a importância do passageiro equivalente, neste caso, o pagador principal da tarifa existente no sistema municipal de Santarém. Essa denominação de subsídio cruzado é refletida

principalmente nas relações da gratuidade e meia passagem como uma necessidade, já que não há fontes extra tarifárias para a inserção. Carvalho et al (2013) destaca esse impacto das gratuidades e benefícios nas cidades, de cerca de 20%, impactando posteriormente no custo da passagem de ônibus.

Em relação aos cálculos tarifários, destaca-se o usuário equivalente, que paga 100% da tarifa. Além disso, destaca-se que o Estudante tem direito a 1/3 de isenção da tarifa, de acordo com o estabelecido pelas planilhas do GEIPOT/Ministério dos Transportes, hoje presente no Ministério da Infraestrutura. Em relação ao transporte de Santarém, os cálculos e posteriores reajustes de tarifas são feitos a partir das proposições apresentadas pela SETRANS e pelo Conselho Municipal de Transportes (CMT), cuja atribuição diz respeito principalmente a uma contraproposta acerca dos agentes empresariais.

Nota-se, nesse sentido, a defasagem tarifária nos últimos anos, evidenciadas principalmente por congelamentos, este principalmente em relação a meia-passagem estudantil. Evidenciado no gráfico abaixo, o panorama exercido nos últimos treze anos em relação ao transporte, em que a meia é configurada como 33% da passagem inteira.

**Gráfico 2 - Reajustes e Tarifas entre os anos de 2008 e 2021**



Fonte: Prefeitura de Santarém (2021)

Percebidos os congelamentos de tarifa e a conjuntura do subsídio cruzado, entende-se que a rentabilidade é obtida através do número de passageiros transportados, fato destacado pela atuação empresarial dos fiscais, de modo a verificar o cumprimento da viagem e a concorrência de linhas sobressalentes. Ocasiona-se nesse papel, em muitos casos, os “rachas” nas principais vias de Santarém, de modo a disputar passageiros e gerar renda e pagar os custos operacionais, conforme visto abaixo.

**Figura 6 - Disputas por passageiros na Avenida Rui Barbosa**



A – Em eixos viários similares; B – em rotas parecidas/sobrepostas  
 Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de campo (2020).

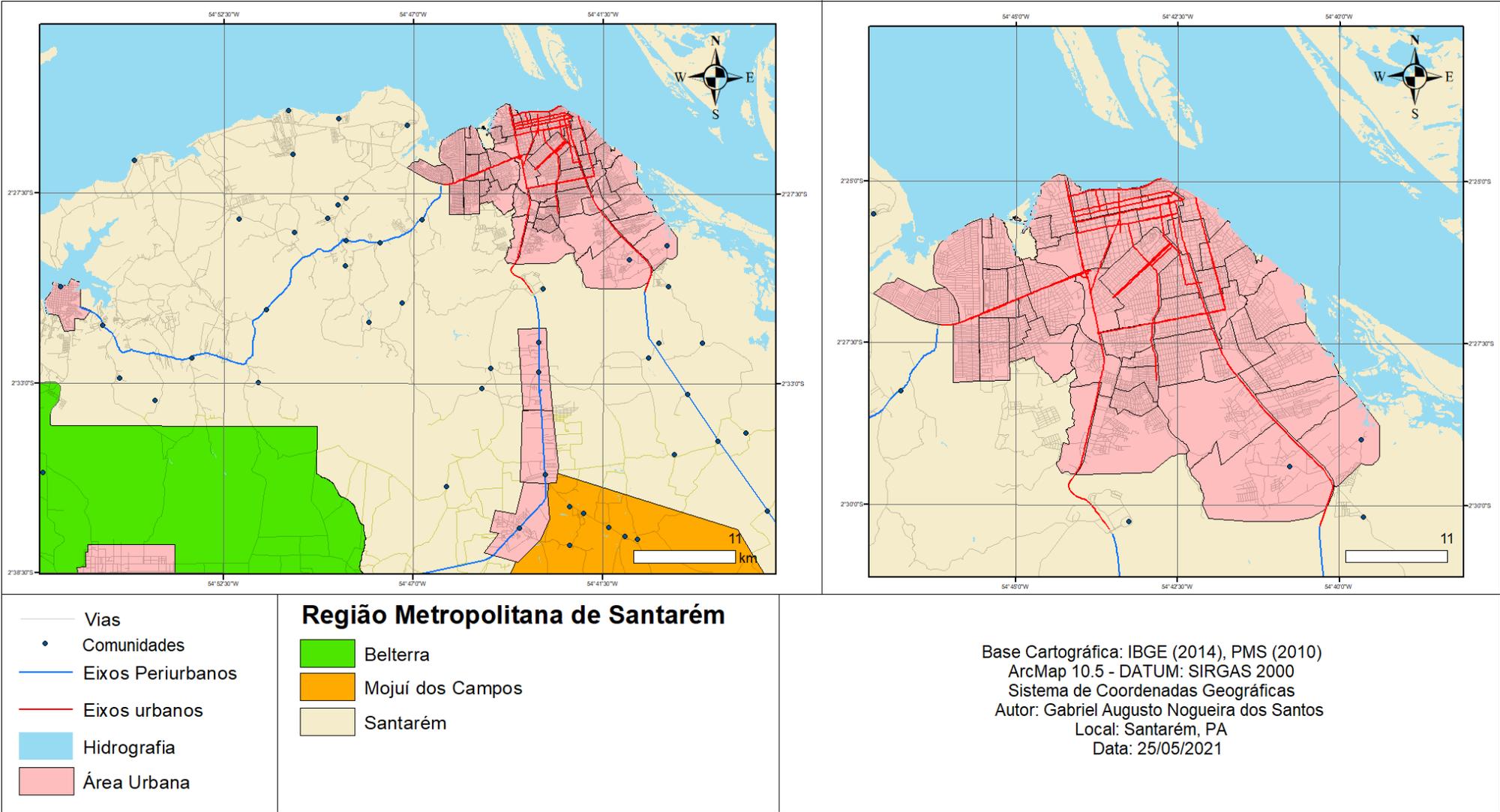
Além dessas características, o sistema sofre com algumas variantes criadas pelas próprias empresas a partir das linhas já estabelecidas pelo órgão gestor. Nesse sentido, a omissão ou até mesmo a necessidade de sobrevivência do agente operador, mas atadas as necessidades de oferta e demanda, ocasionam uma saturação e sobreposição relacionada a disputa entre os operadores, já visto nos cenários de “rachas” e surgimento de códigos e itinerários apenas para disputas em áreas de grande demanda, o que contradiz as viabilidades técnicas de operação do transporte.

Em relação a essas práticas, é importante destacar o fato nas principais vias, nesse caso, os eixos viários e polos geradores de viagem da cidade de Santarém. Ao mesmo tempo que algumas vias são consideradas como via de ligação com o centro da cidade, outras são basicamente ligações com os bairros mais afastados, onde a disputa por passageiros e a necessidade de sobrevivência do agente empresarial se torna mais importante, além de garantir também o salário dos colaboradores.

Nesse sentido, é importante analisar a capilaridade viária da cidade de Santarém, sobretudo nas ligações exclusivamente urbanas, bem como os cenários envolvendo as áreas de expansão e até mesmo o contexto intermunicipal. Soares (2017) destaca nesse processo os tentáculos referentes a um crescimento extensivo, ocasionando aspectos da dispersão e de uma possível metropolização a surgir ou dos possíveis polos atrativos.

Em relação a esses polos de atração ou dispersão, destacam-se os Polos Geradores de Viagens e os Eixos Viários, presentes no âmbito da cidade de Santarém, não somente em locais específicos, mas em avenidas consideradas a via de integração do espaço urbano de Santarém, pela presença dos bairros mais antigos e o centro comercial. Além disso, as rodovias podem ser inseridas nesse elo, conforme o mapa abaixo.

**Figura 7 - Eixos Urbanos e Periurbanos de Santarém**



Elaborado por: Santos (2021).

Com essa capilaridade essa disputa viária pode ser vista como uma forma de sustentação e subordinação histórica no contexto de atuação das empresas e suas dissidências. No início dos anos 2000, conforme destaca Macedo (2002), existiam cerca de 06 (seis) empresas atuantes no transporte urbano e 04 (quatro) empresas operantes no transporte intermunicipal, com uma composição de 23 (vinte e três) linhas urbanas e as linhas intermunicipais com destino ao município de Belterra e Mojuí dos Campos, conforme destacado no cenário abaixo.

**Quadro 7 - Empresas de ônibus e seus processos entre os anos 1970 a 2000**

<b>EMPRESA</b>	<b>ORIGEM E CENÁRIO OPERACIONAL</b>
Perpétuo Socorro Santarém	Adentrou o sistema em 1991, a partir da criação da filial da empresa com sede em Belém com frotas oriundas da matriz, posteriormente contendo investimento próprio em frota e atuando no sistema até o ano de 2015, devido a falência da matriz em Belém e posterior abandono operacional da filial em Santarém.
Transportes Alter do Chão (Trans Alter do Chão)	Surgida da dissidência da Viação Pérola do Tapajós, operante desde o ano de 1977 em Santarém, com nova razão social no ano de 1990, como ML Transportes. Nota-se, neste caso, a relação de primeira e segunda geração familiar no controle administrativo.
Transportes Azevedo de Assis	Surgiu por volta de ano 1992, e ramificada em Transportes Alessandro Mota (TransMota) e Rio Moju Transportes, ambas pertencentes a segunda linhagem familiar a partir dos anos 2000. Por muitos anos foi a principal operante intermunicipal das linhas para Belterra. Posteriormente, vendida a C C Sousa Transportes no final de 2020.
Transportes Iracema	Operante entre meados dos anos 1977 até parte dos anos 2000, quando parte do seu espólio foi vendido para a Transportes Azevedo de Assis.
Transportes Santarém LTDA (Trans Santarém)	Origem datada do ano de 1978, com operação existente até meados dos anos 2000. Posteriormente, seguiu linhagem familiar que deu origem a Viação Santa Edwiges nos anos 2000.
Vale Verde Transportes	Operação datada do ano de 1990 e extinção entre os anos de 2014 a 2015, com mudança de CNPJ para a Viação Vitória, mas controladas pelo mesmo grupo familiar.
Viação Andorinha	Origem desconhecida e processo de falência nos anos 2000 com o falecimento de um dos donos e controle acionário da segunda geração familiar. Vendida em partes para um empresário oriundo de Manaus e, posteriormente, controle acionário repassado a Rio Moju Transportes e Transportes Azevedo de Assis. Alguns carros e linhas posteriormente foram repassados a Viação Borges.

Viação Borges	Consta o primeiro CNPJ, com data de inscrição em 1982. Um dos quadros societários remete também a antiga Trans Alter do Chão/ML Transportes, composição do Grupo Gomes Borges a partir da criação de outra razão social em 2005.
Viação Pérola do Tapajós	Empresa com operação datada de 1977, extinta posteriormente no ano de 1990, com a sucessão para a Transportes Alter do Chão.

Elaborado por: Santos (2021), com base em Macedo (2002) e Pesquisa de campo com Rodoviários.

Os processos evolutivos da organização empresarial de Santarém também estão vinculados ao surgimento dos bairros mais ao sul da cidade de Santarém, tendo como principal ou até mesmo rumo a região de Alter do Chão, oriundos principalmente de divisão de capitais ou até mesmo divisão em filiais para um domínio maior da área de atuação.

Entre os anos de 2010 a 2020 novas divisões e novos interesses empresariais passaram a se tornar vigentes. A predominância de um empresariado local – com um contexto de origem por parte de permissionários individuais, muitos oriundos das empresas principais – tornaram o sistema de Santarém bastante disputado, com frotas menores de 3 carros, até mesmo a uma conjuntura empresarial de quase 40 carros.

A explicação para esse fenômeno é compreendida nas seguintes conjunturas:

- Relações de arrendamento/sublocação de linhas entre empresas e donos de carros (pessoa física), para complementar a escala operacional;
- Indenizações trabalhistas (acordo de pagamento através de veículos e linhas da empresa operadoras);
- Empresas em processo de falência, disponibilizando a venda de ativos e passivos operacionais (linhas e veículos);
- Mudanças de razão social (CNPJ, dívidas na união, estado e município);
- Empresas oriundas do transporte escolar e fretamento de passageiros;
- Rotatividade empresarial dos pequenos permissionários e compras de ativos empresariais por parte das empresas com maior característica de investimento - evolutivas;

Diante dessas particularidades existe uma falta ou nulidade de critérios na inserção das empresas. Nas pesquisas de campo realizadas em novembro e, posteriormente, em progresso contínuo a partir de janeiro, os entraves organizacionais estão justamente na ausência de um processo licitatório com maior precisão e rigidez, além de um

monitoramento maior acerca do faturamento, o que ocasiona conflitos em relação a bilhetagem eletrônica e a rentabilidade.

Em matéria do G1 Tapajós (2020) analisam-se as respostas do órgão gestor, que enfatiza a maior transparência, enquanto o Sindicato das Empresas acredita que esse processo de fiscalização possa ser considerado como uma invasão a autonomia empresarial. A partir disso, percebe-se um litígio na atuação e organização das demandas em relação ao sistema de transporte em Santarém, somadas a outras problemáticas.

Uma dessas razões de litígios está ligada a anulação da licitação de 2018, vencida pela empresa Resende Batista. Isso foi causado pelo não-comprometimento da empresa Resende Batista<sup>3</sup> em assumir a operação no prazo estabelecido, além da tentativa ilegal de venda do contrato para as empresas operantes. A partir disso, a Justiça de Santarém proibiu o órgão gestor de criar e alterar linhas, salvo por liminar, como acontecido no ano de 2020 na ocupação Vista Alegre do Juá, mas a medida vem sendo descumprida por parte do órgão em favor das empresas ainda atuantes.

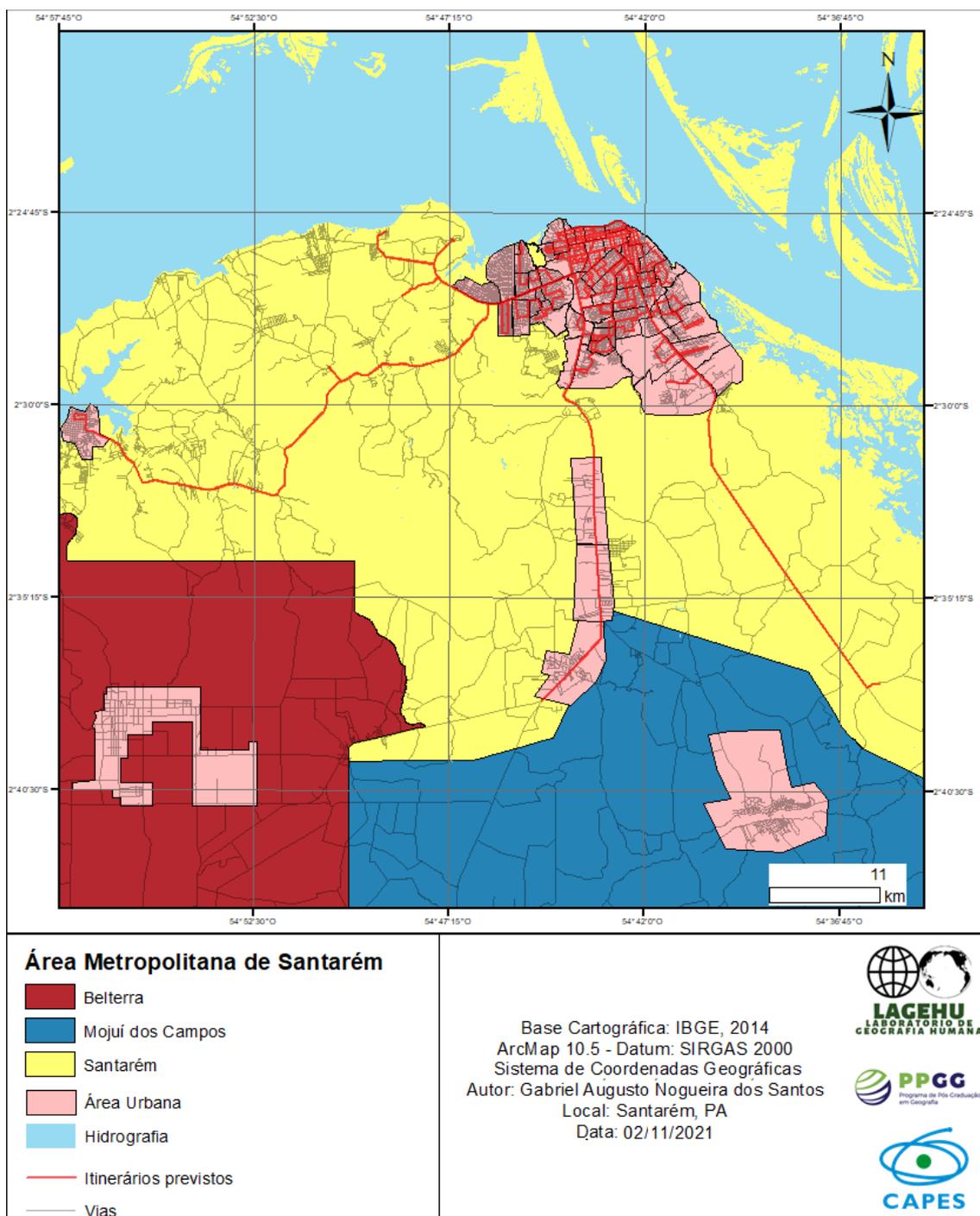
Acerca do Processo Licitatório em imbróglio, a discussão referente a organização do certame é datada desde de 2011, por ajuizamento de Ação Civil Pública por parte do Ministério Público do Pará (MPPA). Em relação a isso, duas propostas foram realizadas, a primeira, em 2015, quando da primeira proposta diz questão a um projeto-piloto utilizando algumas linhas urbanas e periurbanas em formato de lotes, de modo a compreender as dimensões do sistema.

Devido a não-consolidação desse formato, o projeto definitivo é datado do ano de 2018, que apresenta uma configuração de concessão em formato monopolista. Nesse sentido, os estudos realizados eliminaram possíveis saturações e itinerários sobressalentes existentes na configuração. Com isso, o panorama do sistema se daria em um total de 31 linhas, posteriormente sendo definidos novos itinerários.

---

<sup>3</sup> Oriunda da dissidência da antiga Viação Monte Cristo, em sociedade com empresários do transporte coletivo de Manaus, conforme informações coletadas em campo.

**Figura 8 - Configuração proposta pela Licitação de 2018**



Elaborado por: Santos (2021), com base em Edital de Concorrência nº001/2018.

Apesar da não realização e da paralisação do processo, muitas discussões sobre a configuração operacional e diagnóstico empresarial se tornaram importantes, principalmente vinculadas aos projetos-piloto e ao Plano de Mobilidade, hoje paralisado devido a interesses políticos e disputas referentes as concessões ainda precarizadas, sendo algumas com mais de 30 anos, mesmo com os inúmeros repasses entre empresas ou CNPJ.

Nessa discussão, como uma forma de trazer uma maior organização, há o debate alusivo a padronização de frota. Nesse caso, a identidade visual é um dos parâmetros operacionais existentes em boa parte das cidades, o que não é o caso da cidade de Santarém. A discussão de Holanda (2019) pode ser sinalizada como uma preocupação nesse sentido. Durante a elaboração do projeto-piloto, ainda em meados de 2016, fora proposto uma identidade visual a ser utilizada nos ônibus, o que nunca ocorreu.

Atualmente, a configuração visual das empresas é definida por pinturas próprias, alguns inspiradas em outras cidades ou empresas, sobretudo pela compra e operação imediata do veículo, tendo exemplos de pinturas padrões do sistema metropolitano de São Paulo, Campinas ou poucas pinturas próprias. O que existe em parâmetro com a prefeitura é apenas o prefixo de identificação e numeração da empresa a ser colocado, conforme visto abaixo.

**Figura 9 - Mosaico de pinturas das empresas operantes**



Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo.

Nesse sentido, é percebido o pouco interesse do órgão gestor em modificação e cumprimento dos seus requisitos básicos operacionais, assim deixando o controle operacional nas mãos dos agentes empresariais que se unem e disputam em relação a itinerários e áreas de atuação, seguindo uma lógica própria e de inclusão em um meio-termo na relação com os circuitos da economia urbana.

Em alguns aspectos, os requisitos operacionais de infraestrutura também não são cumpridos. Em boa parte dos bairros de Santarém, a problemática das condições viárias é algo recorrente. Galvão et al (2017) e Silva (2018) destacam a preocupação em relação a circulação viária, sobretudo enfatizando as atividades urbanísticas, de oferta de condições de circulação.

Em relação as condições de circulação e infraestrutura, os conflitos conjuntos de usuários e empresas x órgãos gestores demonstram a questão referente do direito a cidade

e a quem tem suas garantias atendidas. Nesse sentido, as garantias atendidas do serviço de transporte podem ser destacadas por Nogueira (1999) como uma forma que induz o Estado a atender seu papel intervencionista e influenciando o seu papel de regulação e posterior disputa dos melhores trechos por parte das empresas.

Nesse sentido, a importância de uma infraestrutura adequada, tanto para usuários quanto para o fluxo de veículos demonstra a importância da eficiência e qualidade do serviço de transporte. Em relação a cidade de Santarém, Galvão et al (2017) destaca a quilometragem percorrida em três tipos de ruas: com revestimento asfáltico, com material laterítico e também em leito natural. Menos de 10% das linhas tem trajeto percorrido em asfalto, enquanto as demais têm uma variante de 64% a 96% de seus itinerários em área asfaltada, mas apresentam pequenas porcentagens em leito natural, no caso de linhas presentes fora do eixo urbano, como percebido em boa parte dos bairros, conforme destacado abaixo.

**Figura 10 - Principais pontos finais dos bairros de Santarém**



A – Bairro Área Verde; B – Nova República

Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo (outubro de 2020 e março de 2021)

Além da infraestrutura e seus debates, como ela contribui para a produção e reprodução do espaço e a discussão sobre quem tem direito aos serviços públicos, a precarização envolvendo o sistema de informações do sistema de transporte constitui outro fator de avaliação para a eficiência e qualidade do transporte de passageiros. Em levantamento secundário, Holanda (2019) traz o cenário analisado entre os anos de 2017 e 2018, conforme descrito abaixo:

Segundo o termo de referência lançado em 2017 pela Secretária municipal de mobilidade e trânsito – SMT, Santarém conta com o suporte de 16 (dezesesseis) empresas que realizam o trabalho voltado ao transporte público coletivo. As empresas que obtêm a permissão da SMT para cumprirem com este trabalho, contam com 45 (quarenta e cinco) linhas, que estão em constante atividade. Essas linhas atuam com o total de 116 (cento e dezesseis) coletivos (ônibus), que realizam a mobilidade da população santarena, além disso, vale ressaltar, que ainda dispõe de 44(quarenta e

quatro) veículos que estão na reserva para cobrir todo o perímetro urbano da cidade. (HOLANDA, 2019, p.25)

Em relação aos dados disponibilizados, foram analisados os dados alocados no Edital de Licitação nº01/2018, as análises de Silva (2019) e Holanda (2019) e os dados recentes disponibilizados pela SMT. Até o âmbito da licitação existiam cerca de 15 empresas cadastradas e 42 linhas existentes no âmbito urbano. Em relação as linhas, nota-se a extinção ou desativação temporária por causa de número de passageiros, conforme visto abaixo.

**Quadro 8 - Configuração operacional de Santarém em 2018**

<b>EMPRESA</b>	<b>Frota</b>	<b>% de Frota</b>	<b>Linhas</b>	<b>% de Linhas</b>
Transporte do Carmo Ltda	7	4%	2	5%
C.E. Lemos Costa & CIA Ltda (C&A Transportes)	4	2%	1	2%
J.R. de Oliveira Silva/Perpétuo Socorro	29	18%	5	12%
Grupo Gomes Borges (Viação Borges, Viação Gomes Borges e Viação Gomes e Gomes)	21	13%	9	21%
Transporte Azevedo de Assis Ltda	9	5%	2	5%
Rio Mojú Transporte e Turismo Ltda	14	8%	4	10%
Transportes Urbanos Eixo Forte Ltda	29	18%	5	12%
Fênix Transportes Santarém Ltda	13	8%	3	7%
Monte Cristo Transporte e Turismo	11	7%	3	7%
M.L. Transportes Ltda (Transportes Alter do Chão)	13	8%	5	12%
Transportadora Alessandro Mota	9	5%	2	5%
Viação Machado	6	4%	1	2%
<b>TOTAL</b>	<b>165</b>	<b>100%</b>	<b>42</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Santos (2021), com base no Edital nº001/2018, Silva (2019) e Holanda (2019).

Entretanto, os dados percebidos em campo, são notadas das seguintes formas: 09 empresas atuantes, 01 permissionário individual em sociedade com uma das empresas em uma área específica e um quantitativo de linhas urbanas variando entre 37 a 52 linhas. Percebe-se em 2018 a concentração de quase 50% das operações nas mãos de três unidades empresariais, nas quais se incluem as variantes das linhas originais, não sendo consideradas as linhas periurbanas com tarifas urbanas e linhas interdistritais com tarifas diferenciadas, mas que contém sistema de bilhetagem eletrônica.

O cenário do ano de 2020/2021 traz uma nova configuração e concentração operacional, conforme descrito abaixo.

**Quadro 9 - Configuração operacional de Santarém em 2021**

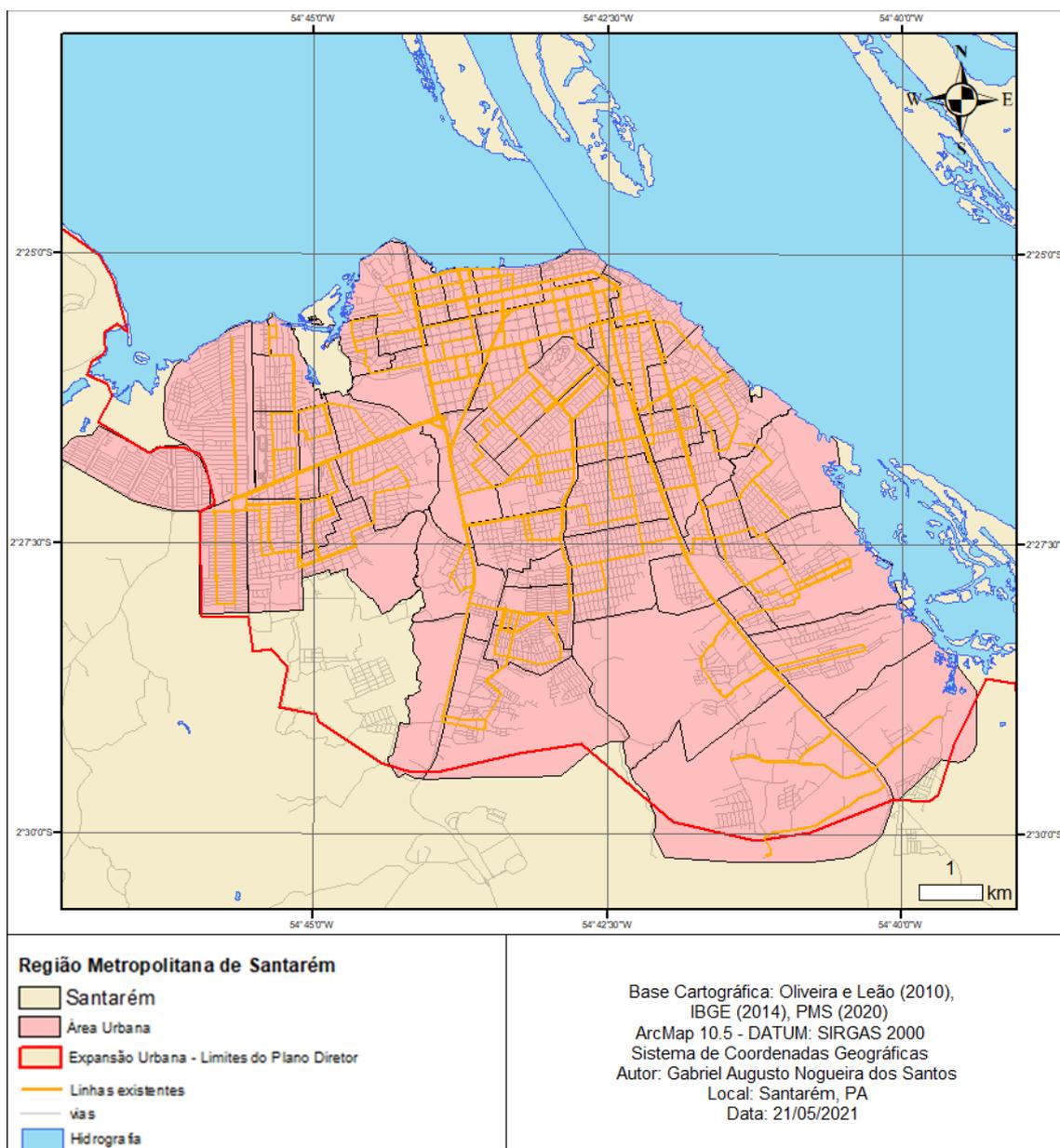
<b>EMPRESA</b>	<b>Frota</b>	<b>% de Frota</b>	<b>Linhas</b>	<b>% de Linhas</b>
C.E. Lemos Costa & CIA Ltda (C&A Transportes)	14	5%	4	9%
Grupo Gomes Borges (Viação Borges)	7	11%	3	7%
Transportes Urbanos Eixo Forte Ltda	43	32%	12	29%
Fênix Transportes Santarém Ltda	12	9%	5	12%
C C Sousa Transportes	36	27%	11	26%
M&P Transportes	21	16%	7	17%
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>100%</b>	<b>42</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Santos (2021), com base no Edital nº001/2018 e pesquisa de campo.

Em relação a 2018, houve uma maior pulverização de empresas, sendo o cenário de 50% das operações concentradas em quatro empresas favorecidas pelos processos de falência e venda dos espólios. Destaca-se no processo as vendas das empresas Azevedo, Rio Moju e TransMota no ano de 2020, além das falências registradas da ML Transportes e JR Transportes no segundo semestre de 2021.

Em relação a Viação Machado, a venda da única linha urbana para a M&P Transportes ocasionou todo o seu foco nas linhas periurbanas. Posteriormente, é destacado o crescimento e expansão da Eixo Forte e C C Sousa Transportes, com a maior absorção de linhas e espólios, sobretudo no caso da última empresa. Tendo em vista as contraposições apresentadas entre o relatório da SMT e as pesquisas de campo foi traçado um perfil de linhas e mapeamento atualizado sobre a conjuntura operacional do transporte coletivo em Santarém, conforme destacado abaixo.

**Figura 11 - Linhas existentes em Santarém no ano de 2020**

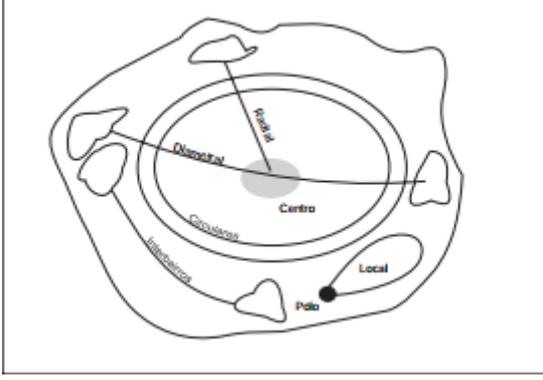
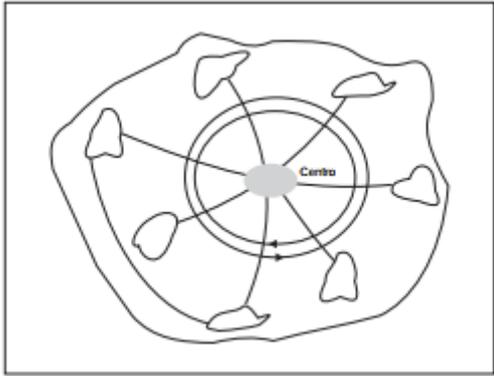


Elaborado por: Santos (2021), com base no Plano Diretor de Santarém (2018).

No mapa em questão, percebe-se toda a interligação urbana de Santarém com o Centro da cidade, de modo a caracterizar o sistema a partir de duas premissas – traçado e função, conforme destaca Ferraz e Torres (2004) e percebido nas seguintes conceituações:

**Quadro 10 – Tipologias de Linhas e Redes de Transporte em Santarém**

TRAÇADO/FUNÇÃO/REDE	CARACTERÍSTICA
Traçado Radial/Diametral/Circular	Na cidade de Santarém existem cerca de 03 (três) tipos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radial – bairro x centro;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diametral – ligação entre dois bairros, passando pelo centro da cidade;</li> <li>• Circular – formato de um círculo fechado que também interliga o centro da cidade. Em Santarém, isso é destaque para algumas linhas de alta demanda, como as universitárias e algumas oriundas da região do bairro Nova República e Ipanema.</li> </ul>
<p>Função Convencional</p>	<p>Na cidade, todas as linhas são de caráter convencional, isto é, capta passageiro dos bairros e também de distribuição em outras regiões até a chegada ao destino</p>
<p>Rede Radial</p> 	<p>Rede de transporte em que não há a existência de transbordo e com forte concentração em cidades com forte atividade econômica na cidade, como é o caso de Santarém.</p>

Elaborado por: Santos (2021), com base em Ferraz e Torres (2004)

A partir dessa dinâmica, podemos também entender o funcionamento das territorialidades e presenças empresariais no transporte. No âmbito da área urbana e periurbana de Santarém, podemos destacar uma forte presença de um empresariado local atrelado a algumas atividades diferenciadas, mas basicamente todos atuantes no transporte de fretamento e escolar nas áreas mais longínquas. Baseados no aspecto de unidades empresariais de Henry (1999) e Castro (2015), as unidades empresariais podem ser consideradas nos seguintes tipos:

- Operadores individuais – no âmbito da cidade de Santarém, a associação com uma empresa de maior porte, geralmente em formato de arrendamento ou com a compra de uma linha e operação com frota de até 04 carros, onde o proprietário também se envolve na atividade. Pode ser caracterizada como uma porta de entrada na operação do sistema de transporte de Santarém, devido ao aumento da necessidade ou até mesmo da compra e venda de espólios;

- Empresas Artesanais – com uma operação já consolidada e uma estruturação um pouco mais avançada, a empresa já começa a comprar linhas, outras de estruturação própria ou até mesmo aluguel de linhas da empresa principal, mas sem sublocação;
- Empresas Familiares – capital familiar, envolve um aspecto de presença do transporte como atividade principal, mas presença em outros setores, como alugueis de espaço para empresas rodoviárias e fretamentos no âmbito urbano;
- Empresas Tradicionais – existente com um porte médio, oriundas de aspectos familiares, mas com forte abrangência territorial e espacial, além de uma organização mais efetiva a partir dos parâmetros determinados pelos órgãos gestores;
- Empresas Evolutivas – participação de sócios, cotas definidas, seguridade na atuação empresarial e exploração de novos mercados crescentes (áreas de expansão) e busca de operações em monopólio;

Henry (1999) e Castro (2015) destacam a presença de aspectos modernizantes, hegemônicos e monopolizantes, mas em relação ao contexto de Santarém ainda é inexistente devido a formação empresarial, basicamente, composta por empresários de origem do município de Santarém ou de áreas próximas da cidade.

Em relação aos ativos e passivos empresariais (envolve frotas, itinerários e funcionários), algumas empresas sofreram transformações nas suas tipologias, mas ainda mantêm uma relação de sociedade e parentesco com outros agentes, interligados principalmente por laços consanguíneos ou até mesmo de vinculação da divisão de cotas de ações e surgimentos de outros empreendimentos. A partir desses laços e quadros societários é importante analisar o contexto empresarial e histórico dessas empresas entre os anos de 2010 a 2020, de forma a compreender os mapas históricos vistos anteriormente

**Quadro 11 - Contexto de inserção das empresas de transporte em Santarém (2003 – 2020)**

<b>EMPRESAS INGRESSANTES NO SISTEMA (2003 – 2020)</b>	<b>CONTEXTO DE INSERÇÃO NO SISTEMA</b>
Viação Santa Edwiges	CNPJ e surgimento em 2003, oriunda da antiga TransSantarém e dissidente da Perpétuo Socorro Santarém em relação a quadro societário. Decretou falência em 2013 e veio a ser incorporada à Transportes do Carmo, mais tarde havendo dissidência para a Fênix Transportes.
Expresso Bela Vista	Surgiu em 2014 oriunda da dissidência da Transportes do Carmo e com ligação familiar em relação a empresa Santa Edwiges. Devido à instabilidade operacional, ocasionada principalmente pelos processos de arrendamentos e sublocações de carro, vendeu a pouca frota restante e as linhas para a empresa CC Souza Transportes em 2019.
Transportes Nossa Senhora do Carmo (Transportes do Carmo)	Outra dissidente da Viação Santa Edwiges, surgiu por volta de 2012 e durando até o ano de 2017.
Viação Monte Cristo	Cadastro do CNPJ em 2010, operava as linhas no perímetro da rodovia PA-370. Devido a licitação de 2018, a empresa inscreveu como Resende Batista, decretou falência em 2019 após sofrer um processo de endividamento oriundo do processo licitatório.
Viação Vitória	Operação oriunda da troca de CNPJ em relação a Viação Vale Verde, com problemas judiciais, mas com a continuidade familiar. Operou com espólio da anterior entre os anos de 2012 a 2017 em Santarém. Posteriormente, vendeu linha para a inserção de outras empresas no sistema de Santarém.
TransMota e Rio Moju Transportes	Ambas surgiram a partir da estruturação da Transportes Azevedo. Em uma construção familiar, houve a divisão de espólios e linhas entre os anos de 2000 e 2006. Vendidas para a CC Souza no final de 2020.
ML Transportes	Empresa de cunho Tradicional e Familiar, é oriunda do espólio da antiga Transportes Alter do Chão, de propriedade da mesma família. Nota-se, nesse sentido, que a empresa é a segunda geração dos proprietários da primeira, sendo o controle repassados aos filhos. No âmbito da SMT, as linhas aparecem nas duas razões sociais, mas todas operantes por este permissionário, com CNPJ datado de 1990. Extinta no segundo semestre de 2021.
C&A Transportes	Oriunda da dissidência da Viação Estrada Nova e CNPJ cadastrado em 2011. A empresa surgiu com característica familiar e ainda mantém essa relação, sobretudo com outras empresas dissidentes da primeira, como a Trans Assis e Trans Bonfim, estas operantes nas áreas periurbanas de Santarém, além da M&P Transportes.

C C Sousa Transportes	Surgiu por dissidência do Grupo Gomes Borges, a partir de arrendamento de carros e linhas, posteriormente associando-se a Viação Monte Cristo. Desde 2018, aos poucos vai assumindo os espólios da Viação Borges e, recentemente, assumiu os ativos e passivos financeiros e operacional das empresas ligadas a Expresso Bela Vista e ao Grupo Azevedo (Transportes Azevedo de Assis, Transportes Alessandro Mota e Rio Moju Transportes), sendo este último grupo operante em Santarém desde os anos 1990.
JR Transportes	Razão social ligada a antiga Viação Perpétuo Socorro de Belém e com filial instalada em 1991 na cidade de Santarém. Organizada em 2015, aos poucos foi controlando os espólios pertencentes a antiga empresa, de modo a continuar a atuação devido as dívidas da antecessora, que sofreu processo de falência. Extinta no segundo semestre de 2021.
Eixo Forte	Oriunda da divisão de ativos, passivos e itinerários da Perpétuo Socorro Santarém em 2005. O nome da empresa está vinculado a sua localização, no PAE Eixo Forte, considerada área de expansão de Santarém. Atualmente é considerada uma empresa Evolutiva devido a renovação constante de frota e ampliação dos domínios existentes, sobretudo em relação a Vila de Alter do Chão e as áreas de expansão dentro do município de Santarém
Fênix Transportes Santarém	Surgindo em 2013, a empresa ainda tem fortes ligações com a Viação Santa Edwiges, falida no ano de 2014 e a Perpétuo Socorro Santarém. A criação da empresa é de cunho familiar, cuja característica é relacionada com a compra de espólios de ambas as empresas como linhas e itinerários. Anteriormente dividida em 03, de acordo com as linhas operantes: Fênix Ipanema, Fênix Santarenzinho, Fênix Vitória Régia.
Viação Borges	Integrante do Grupo Gomes Borges, tem duas variantes de existência, uma nos anos 1980 e depois em 2005. Foi considerada uma das maiores empresas, além das ramificações em Viação Gomes e Gomes e Viação Borges. Atualmente, devido a problemáticas financeiras e conflitos familiares, se reduziu a uma única unidade empresarial e em processo de recuperação.
M&P Transportes	Entrou em associação com a Viação Monte Cristo e Expresso Bela Vista e é uma empresa oriunda do transporte escolar. Atualmente, responde por linhas que eram oriundas desta e por alguns carros que pertenceram a mesma e a Viação Machado, com predominância e monopólio operacional na PA-370. Contém relação familiar com a C&A Transportes, TransBonfim e a antiga Viação Estrada Nova.

Fonte: Pesquisa de Campo – entrevistas informais com colaboradores do sistema de transporte e gerentes de empresas (2021).

Monopólios e oligopólios locais é como pode ser definida a atuação empresarial do transporte coletivo de Santarém. Nesse sentido, a construção da configuração atual do transporte é subordinada, principalmente, a expansão de territórios ou a manutenção de uma quilometragem que não ocasione aumento de custos relacionados a combustíveis e manutenção, conforme visto na seguinte tabela.

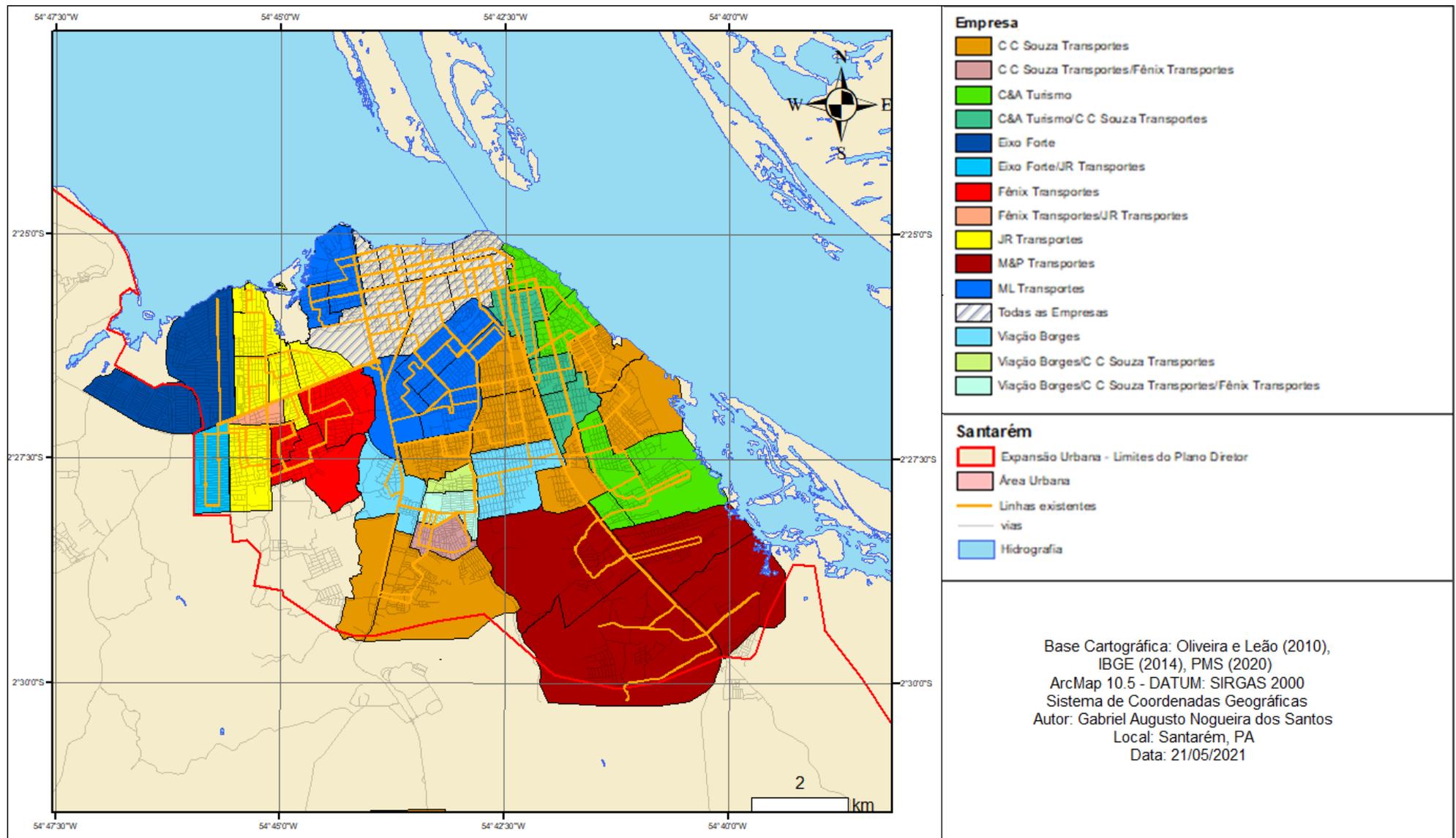
**Quadro 12 - Quilometragem praticada pelas empresas em 2019**

<b>TIPO DE QUILOMETRAGEM</b>	<b>KM MENSAL</b>
Produtiva	1.000.716,57
Improdutiva (quilometragem morta)	24.213,62
<b>Total</b>	<b>1.024.930,19</b>

Fonte: Prefeitura Municipal de Santarém (2018).

Diante desse cenário, a abrangência territorial de Santarém é vista do seguinte formato:

Figura 12 - Territorialização empresarial das empresas na área urbana em 2021



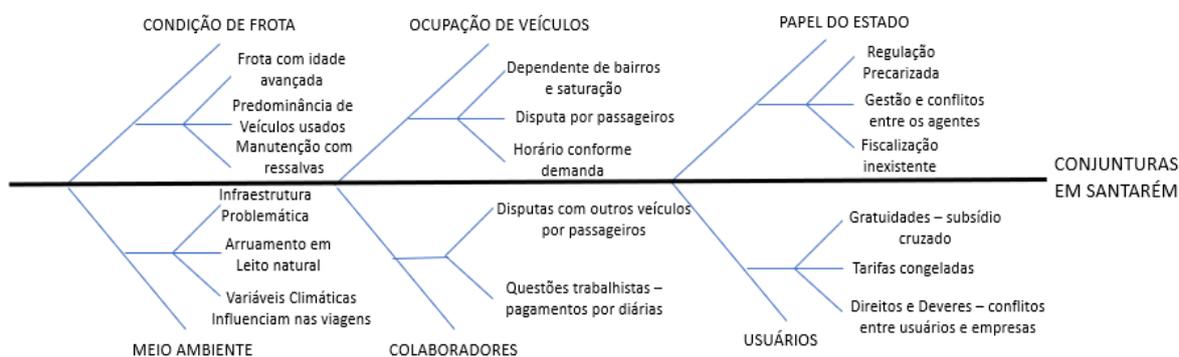
Elaborado por: Santos (2021), com base em Pesquisa de Campo.

Referente aos cenários apresentados e a territorialidade vigente, é percebido um aspecto muito presente na atuação logística do transporte: um entrave na eficiência e boa operacionalidade está relacionado às causas e efeitos das conjunturas em relação a organização do transporte, que impactam diretamente nas ofertas e demandas do serviço.

Com isso, algumas metodologias são utilizadas para a medição desses problemas. Agra Neto et al (2013) e Braga et al (2014) destacam a importância dessas avaliações como forma de medições dos processos e a adoção de possíveis melhorias ou manutenções a serem realizadas. Um desses exemplos é o uso do Diagrama de Ishikawa (Espinho de Peixe) e desenvolvido como uma forma de hierarquização das causas que afetam um determinado processo e sua gênese.

Para Santarém, a utilização desse diagrama reflete principalmente o que se diz em relação a falta de uma organização e a precarização efetiva do sistema de transporte coletivo urbano da cidade. A partir disso, foi organizado uma hierarquização, dividida em seis níveis, que engloba a questão veicular/frota, a relação com os usuários e o poder estatal, conforme visto abaixo.

**Figura 13 - Diagrama de Ishikawa do transporte coletivo de Santarém**



Elaborado por: Santos (2021).

Diante do que é apresentado, entende-se o transporte santareno com um panorama de intensos conflitos e conjunturas preocupantes. Nesse caso, a importância dos Planos de Mobilidade Urbana ou uma previsão de atuação maior nas Leis Orgânicas e Planos Diretores demonstram a necessidade de um maior debate vinculados a organização espacial e uma gestão com maior eficiência.

A necessidade das hierarquizações ou medições de índices – não somente no ramo da Logística, mas podendo ser presente na Gestão Pública – envolve uma série de debates associadas a atuação e às dinâmicas de discussão. Braga et al (2014) destaca outras metodologias de análise, como discussões em grupos e aprimoramentos de ideias de

processo, associadas a uma conjuntura participante para a elaboração de propostas e seus impactos.

A partir dessas conjunturas e inserções, entende-se o papel da sobrevivência e da amplitude territorial das empresas de ônibus em Santarém. Nesse sentido, podemos acentuar tanto os conflitos internos, de sobrevivência nas linhas urbanas – estas já evidenciadas na presença no circuito urbano, a partir das Ordens de Serviço – quanto pelo conflito com o circuito marginal associados a uma relação com as áreas periurbanas e intramunicipais (assentamentos e comunidades fora do círculo), cenário que será visto com maior detalhe posteriormente devido as suas particularidades.

### **2.3. SOBREVIVÊNCIA E APOIO NA ECONOMIA: CONJUNTURAS NO TRANSPORTE PERIURBANO E INTRAMUNICIPAL DE SANTARÉM**

Saindo do cenário urbano, percebe-se a existência de uma particularidade no transporte periurbano e intramunicipal. O primeiro fenômeno é subordinado ao transporte das sedes municipais às comunidades localizadas na denominada área de expansão de Santarém, enquanto o outro está vinculado às comunidades localizadas em áreas de assentamentos.

Em relação ao transporte periurbano, as discussões são mais recentes, oriundas principalmente do ramo da Engenharia Urbana e Transportes. Boa parte dos estudos ainda é vinculado a concepção do transporte nas áreas rurais, associados principalmente ao transporte escolar. Já em relação aos deslocamentos para as áreas urbanas, Carvalho et al (2017) demonstra pouco interesse na questão dos demais deslocamentos, mas, em seu pioneirismo, envolve a relação do transporte em áreas rurais ou periurbanas a partir das interligações com o que é definido por desfavorecidos de transporte<sup>4</sup>.

Essa relação de desfavorecidos de transporte e exclusão social muitas vezes é organizada em um círculo relacionado aos interesses do estado e a dispersão dos serviços públicos, além da conexão com os moradores e possíveis usuários. Logo, a conjuntura estabelecida e destacada por Carvalho (2019) é de relação entre as desvantagens do transporte e desvantagens espaciais, de modo que a inacessibilidade dos serviços de transporte impacta diretamente na inserção e nas relações com a cidade em si.

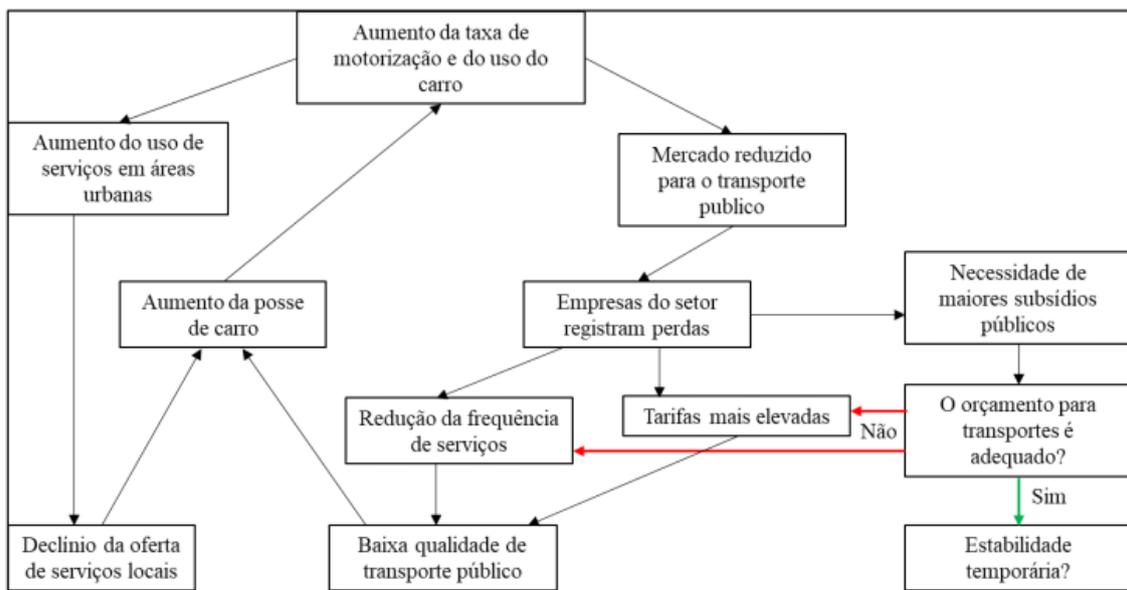
---

<sup>4</sup> Essa categoria de análise da Engenharia urbana, é oriunda do inglês *transport disadvantage*, cujos estudos de Carvalho et al (2017, 2020) e Carvalho (2019), que contribui para uma redução de eficiência e sucesso na operação do transporte. Reflete-se também, as dificuldades referentes a acessibilidade e mobilidade por determinados grupos sociais e suas áreas, desde a relação com a frequência operacional, quanto por fatores de dependências de terceiros.

Quando se fala nas relações periurbanas e o transporte, percebe-se uma série de medidas de identificação entre os grupos sociais. Carvalho (2019) associa em quatro tipos: privações, acessibilidade, mobilidade e atividades desenvolvidas por esses grupos, cujas atribuições podem ou não corresponder as dinâmicas relacionadas às dicotomias campo-cidade, hoje em um processo de maior aproximação em relação a dispersão urbana, ou até mesmo a uma possível discussão referente a metropolização.

Sobre a oferta do transporte nas áreas periurbanas e rurais, podemos exemplificar o “círculo virtuoso” de Vasconcellos (2000), visto anteriormente nesse trabalho e configurado em uma perspectiva exclusiva por Carvalho (2019). Nesse sentido, é abordada a relação entre exclusão social, desfavorecimento e carência de transportes a partir das relações entre usuários, estados e as necessidades sociais, conforme exemplificado a seguir.

**Figura 14 - Circuitos e Panoramas do transporte rural e periurbano**



Fonte: Extraído de Carvalho (2019).

Relaciona-se nesse cenário, além de um custeio diferenciado, o público a ser atendido no serviço de transporte, o que pode trazer uma atratividade ou repulsividade por parte das unidades empresariais. Já entrando em um cenário local, neste caso, a área de estudo, o transporte periurbano não é debatido em sua totalidade, sendo agregado como um elemento do transporte urbano de passageiros com as políticas de operacionalização desse primeiro, sem o entendimento adequado de como é vista a espacialidade rural e periurbana.

O antagonismo da organização do transporte intramunicipal de Santarém é integrado aos fatores da precarização operacional do sistema urbano de Santarém, sobretudo no desconhecimento de quem opera e os itinerários praticados, além do debate nulo em relação a essa esfera do transporte. Nesse sentido, a organização do sistema é controlada pelos próprios agentes operadores, cuja dinâmica espacial, territorial e empresarial pode ser definida como um circuito paralelo, dando ao transporte outra particularidade no deslocamento de passageiros. Em alguns casos, existem permissões de uma época na qual existia apenas o município de Santarém, obtidas pelo DEMUTRAN (Departamento Municipal de Trânsito e Transportes), em uma situação parecida das linhas rurais intermunicipais, a serem destacados mais à frente.

Em relação as linhas afastadas das áreas periurbanas, a Secretaria Municipal de Transportes (SMT) denomina de intraurbanas. Atualmente, o que se tem disponível é apenas uma lista de permissionários operantes. Nesse aspecto, percebido em pesquisa de campo, a solicitação para criação ou permissão operacional é dada a partir dos seguintes parâmetros:

- Solicitação por escrito da linha, com possível itinerário a ser ofertado pelas associações de moradores das comunidades;
- Reunião entre a SMT e a Associação de Moradores para avaliação de demandas;
- Interesse de permissionários individuais para posterior cadastro e solicitação de validador (sistema de bilhetagem eletrônica);
- Cadastro no sistema de bilhetagem eletrônica no Sindicato das Empresas de Transporte de Santarém e Belterra (SETRANS), no caso de linhas intramunicipais dentro do território de Santarém;

Nesse aspecto, a organização do transporte nessas áreas pode ser definida a partir de duas variáveis: a primeira, relacionada a alocação das linhas como urbanas e a utilização de bilhetagem eletrônica, desde a atuação de pequenas empresas até o envolvimento de monopólios operacionais das empresas. A segunda variável está representada por empresas que não contêm bilhetagem e operam linhas dentro de perímetros já operados por empresas cadastradas no sistema urbano.

As questões associadas as cobranças de tarifa e quilometragem foram consideradas como parâmetros de avaliação e diagnóstico em campo. Pertinente a essas questões, foram analisadas a construção do fator logístico e administrativo referente a operação da

linha e a sua rentabilidade. Foram percebidas as seguintes características para a permanência operacional e sobrevivência:

- Apoio logístico das associações de moradores – disponibilidade de locais para descanso dos motoristas e cobradores no intervalo das suas jornadas ou hospedagem, dependendo do distanciamento em relação a área central de Santarém;
- Cobrança de volume – prática já percebida na região da Eixo Forte e Curuá-Una I/Planalto, mas exercida com maior rigor. Valores de acordo com o número a ser carregado e destinação de bagageiros ou espaços improvisados dentro dos coletivos;
- Tarifas diferenciadas – cobrança de tarifa de acordo com a distância e o tabelamento estabelecido pela SMT.

Nesse sentido, o diagnóstico será dividido em áreas específicas, a partir do entendimento sobre as conjunturas operacionais e a formação territorial desses espaços, de modo a compreender o *modus operandi* do transporte coletivo. A partir dos estudos de Sá et al (2006) e Trindade (2015), além dos dados da Prefeitura de Santarém, a organização de linhas será feita na seguinte divisão.

**Quadro 13 - Divisão das áreas para interpretação das linhas rurais**

<b>REGIÃO PRODUTIVA</b>	<b>COMUNIDADES INTEGRANTES</b>
Planalto da BR-163	Cipoal I e II, Igarapé do Pimenta, Cedro/Amparo, Tabocal, São José, Lavras e Andirobal
Eixo Forte	Cucurunã, Campo Novo, Pajuçara, Santa Maria, São Braz, São Raimundo, Jatobá, Santa Rosa, Ponta de Pedras, Irurama, São Francisco do Carapanari, Praia do Carapanari, São Sebastião, Laranjal, Vila Nova, São Pedro, Ponte Alta, Alter do Chão, Rocinha, Santa Luzia e Caranazal
Curuá-Una I	Diamantino, Miritituba, Castela, Perema, Estrada Nova, Cristo Rei, Jacamim, Santa Rosa, Secretaria, Poço das Antas, Curupira, Tipizal, São Raimundo da Palestina, Santos da Boa Fé, Ramal do João Pereira, Santa Cruz, São Francisco, Jacaré, Quilombo Bom Jardim e São Jorge
Curuá-Una II/Tapera Velha	Amparador, São Francisco da Cavada, Açaizal, Novo Império, Tiningú, Murumurutuba, Murumuru, Boa Esperança, Guaraná, Henrique Mendes,

	Pinha-Una, Planalto Fé em Deus, Volta Grande, Curupira, Paxiúba, Lagoa, Santa Maria, Sagrado Coração de Jesus, Cruz do Igarapé-Açú, Igarapé-Açú, Ipaupixuna, Samaúma e Vila da UHE Curuá-Una
Gleba do Pacoval (PA Tapera Velha, PA Ituqui, PA Bueru, PA Cuçari e Distrito do Pacoval)	Buerú, São José, São José do Buerú, Vicinal C, Serra Grande, Lírio do Vale, Limão Grande, Nova Esperança, Serra do Moisés, Poço Branco, Nova Aliança, Pau D`Arco, Nova Vitória, Palmas do Ituqui, Paraíso do Ituqui, Patos do Ituqui, Santarém Miri, Igarapé Seco, Santana do Ituqui, Cabeceira do Marajá, Pacoval, Santo André, Igarapé das Pedras, Repartimento, Boa Vista do Cuçari, Jupindá, Goiabal, Acapuzal Grande, Ciriaco, Pau de Rosa, Teixeira, Patauazal, Ribanceira, Paraíso, Santa Maria do Uruará
Corta-Corda	São Pedro, São Francisco da Água Azul, Água Azul, Muriá, Lago Azul, Bom Futuro, Cícero Mendes, Nova Conquista do Chapadão, União, Curuatinga (PAE Vila Nova), Novo Horizonte, Bela Vista e Bom Jesus do Curuatinga

Elaborado por: Santos (2021), com base em Sá et al (2006), Trindade (2015) e Prefeitura de Santarém.

A partir dessa divisão podem ser compreendidos melhor os panoramas da organização e associação do transporte de passageiros. Em primeiro momento, refere-se principalmente às conjunturas das grandes empresas atuantes nessas áreas, advindo da questão monopolista e consolidação frente aos pequenos empreendimentos até então existente em suas áreas.

### **2.3.1. Planalto da BR-163 e Região da Eixo Forte: múltiplas transformações e fortalecimento monopolístico**

A região do Planalto da BR-163, composta por 08 comunidades, teve dois cenários existentes, o primeiro é referente aos anos 1970 até a primeira metade dos anos 2000, em que continha uma configuração de disputas operacionais entre as empresas Viação Andorinha, TransSantarém no âmbito das comunidades Tabocal, Cipoal e São José e a área correspondente ao 8º BEC, devido ao fluxo da produção rural das comunidades próximas a unidade militar, onde havia uma alta demanda de militares no ir e vir para a área urbana, em um contexto pendular.

Posteriormente, com a falência de ambas e o repasse de frotas para a Viação Borges e, em seguida, para a CC Sousa Transportes, nesse contexto a atuação monopolística

tornou-se cada vez mais evidente. Embora no âmbito do Planalto da BR-163 existam os permissionários das linhas rurais de Belterra e Mojuí dos Campos e as intermunicipais da ARCON, a disputa no trecho é consolidada principalmente pela tarifa e pelo benefício da bilhetagem eletrônica<sup>5</sup>, desse modo as linhas urbanas se sobressaem no trecho da rodovia federal.

Uma particularidade existente na BR-163 é associada a comunidade Igarapé do Pimenta, localizada em uma das vicinais da comunidade Cipoal. Até metade dos anos 1990 o transporte era feito por caminhões, posteriormente houve o uso de ônibus das linhas Tabocal e atuação de empresas como a Viação Borges. Atualmente, a configuração da comunidade é baseada em uma atuação de permissionário local, com um ônibus oriundo da própria comunidade e com horários relacionados ao trabalho feirante na área urbana, conforme visto abaixo.

#### **Figura 15 - Transporte para o Igarapé do Pimenta e o Pau-de-Arara para Mojuí dos Campos**

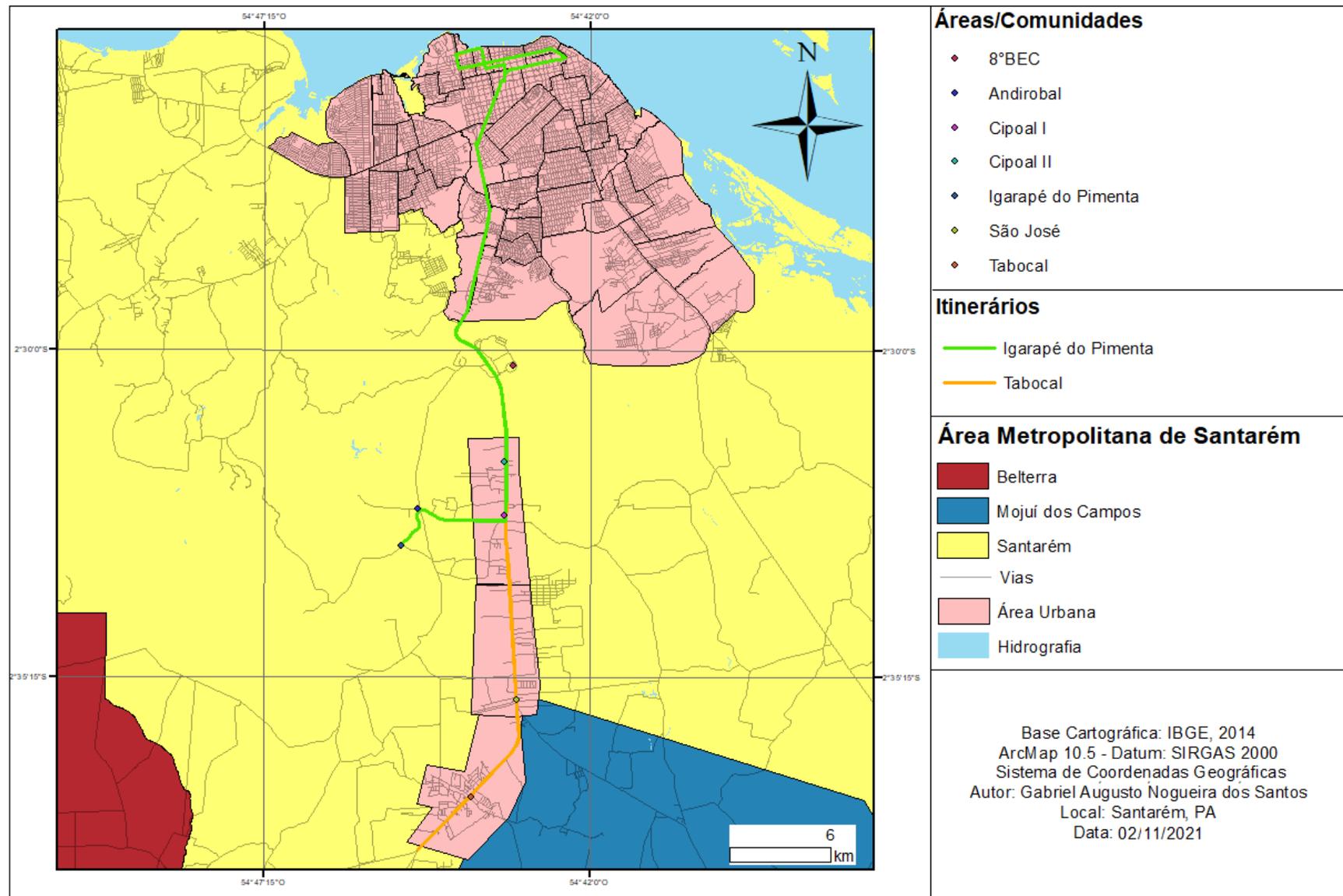


Fonte: Foto A – Acervo de Tarcísio Schnaider; Foto B – Blog do Igarapé do Pimenta.

Diante desse cenário, além de um maior poder aquisitivo existente nas áreas de expansão, oriundos principalmente da especulação imobiliária e o surgimento posterior de loteamentos, o transporte de passageiros na região é baseado em três sentidos: trabalhadores do agronegócio existentes na região, a partir das granjas, fazendas e empresas agrícolas, a população residente nas comunidades e com escoamento da produção e o uso por parte de estudantes ou usuários que tem como destino a área urbana. Com isso, a configuração do transporte se baseia atualmente em apenas duas linhas, com uma demanda e quilometragem expressiva, conforme visto no mapa em questão.

<sup>5</sup> No âmbito das linhas intermunicipais de Belterra e Mojuí dos Campos, não existe nenhum tipo de Catraca Eletrônica e sim pequenos “canhotos” que comprovam o pagamento da passagem. No caso da meia estudantil, cuja cobrança é de 50%, é necessário apresentar a carteirinha da Associação Estudantil (utilizada também no sistema urbano) e uma declaração impressa ou no celular que o aluno se encontra matriculado em alguma instituição de ensino.

**Figura 16 - Itinerários existentes na área da BR-163**



Elaborado por: Santos (2021).

Uma outra área referente a operação empresarial já consolidada é a região do PAE Eixo Forte. A composição de 19 comunidades na área, incluindo a vila balneária de Alter do Chão, sempre foi alvo de interesse das principais empresas operantes no sistema santareno devido a rentabilidade e a possibilidade de acompanhamento do turismo na região. Com isso, a operação foi dividida nas seguintes fases:

**Quadro 14 - Fases operacionais das linhas periurbanas no PAE Eixo Forte**

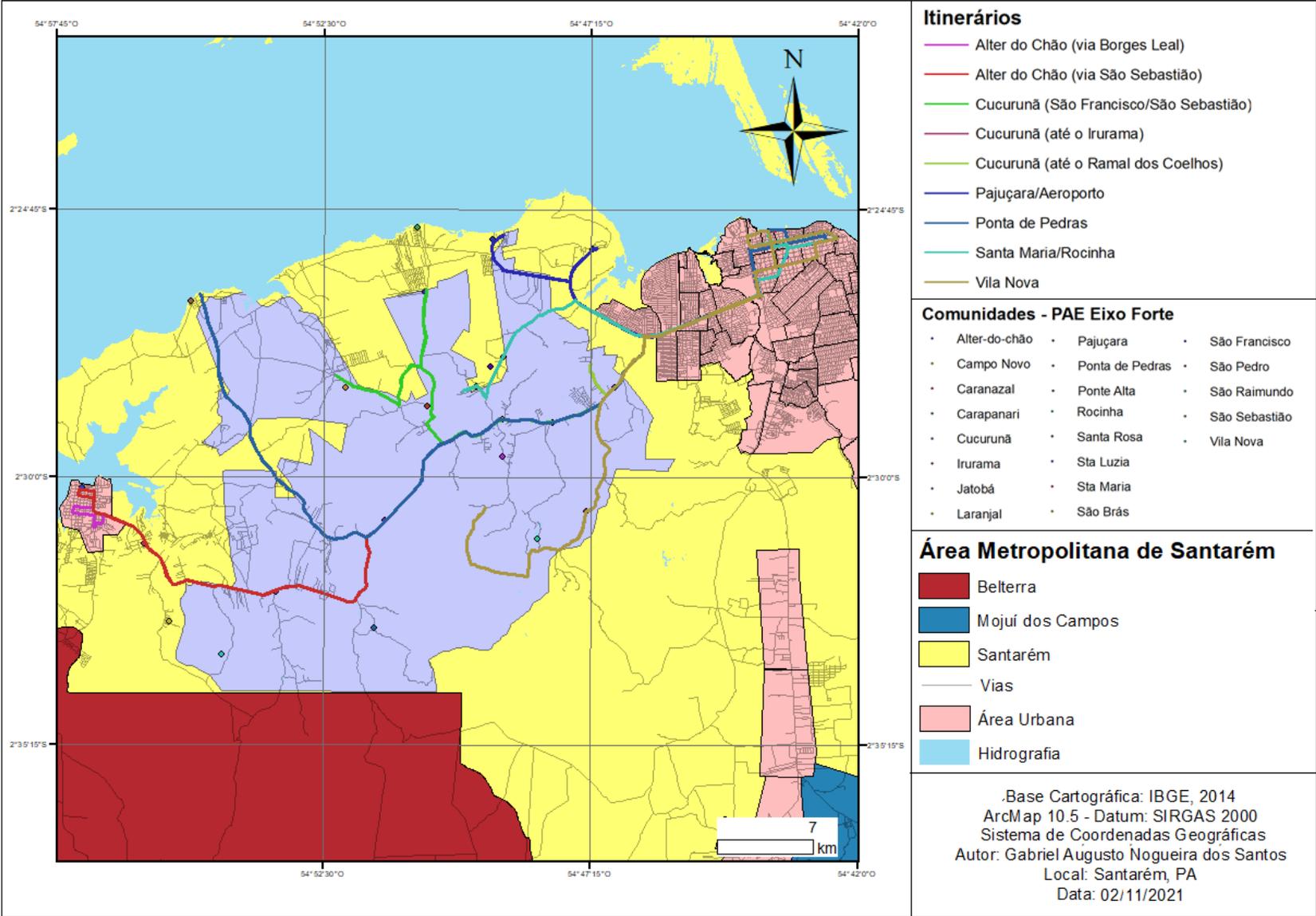
<b>FASES DE OPERAÇÃO</b>	<b>EMPRESAS/CARACTERÍSTICAS</b>
1980-2005	Transportes Alter do Chão (Trans Alter do Chão) e Perpétuo Socorro Santarém – a primeira empresa era responsável pelas linhas circulares dentro da vila balneária e com destino a área Urbana de Santarém, além do itinerário da região da comunidade Cucurunã. Já a segunda, era operante das comunidades Vila Nova, Pajuçara e Santa Maria.
2005 - 2015	Viação Borges e Transportes Urbanos Eixo Forte – mudanças operacionais, no caso a primeira assumiu as demandas da TransAlter, enquanto a segunda surgiu como dissidência da Perpétuo Socorro, com a angariação das linhas já citadas.
2015 - Atual	Monopólio operacional da empresa Eixo Forte, com investimentos de frota e consolidação operacional em toda a área do PAE Eixo Forte.

Elaborado por: Santos (2021), com base em pesquisa de campo e entrevista com rodoviários.

Com todas as fases, entende-se um forte fluxo e necessidade de usuários do serviço de transporte. Somados à população da vila de Alter do Chão, totaliza-se cerca de 8 mil pessoas morando na região. No início do PAE, na metade dos anos 1990, e a instalação da primeira empresa na região, em 1991, existiam cerca de 04 linhas operantes em horários específicos. Na nova conjuntura monopolista existem cerca de 06 linhas e suas variantes<sup>6</sup> operantes em horários específicos, de modo a atender todas as demandas e escoamento da produção referente na região, conforme visto abaixo.

<sup>6</sup> Salienta-se que a linha Cucurunã contém 3 vertentes (via comunidade do Irurama, Ramal dos Coelho e São Francisco), sendo a primeira e segunda variante operante durante todo o dia, enquanto a terceira apenas nas primeiras viagens. Outro aspecto envolve as primeiras duas viagens diárias, que recebem a titulação Irurama/Santa Maria/Centro, devido ao horário de deslocamento dos feirantes.

Figura 17 - Itinerários na área do PAE Eixo Forte



Elaborado por: Santos (2021).

Durante as pesquisas de campo foram notadas algumas características referentes ao perfil operacional. Em primeiro, o custo de tarifas é igual as cobradas em áreas urbanas, com exceção da linha Alter do Chão, que tem um custo diferenciado por ser linha distrital e turística<sup>7</sup>. Outro aspecto é a cobrança por volume carregado, que varia de acordo com o quantitativo e o tipo de produto a ser transportado<sup>8</sup>, culminando numa rentabilidade extra para a empresa, que tem como principal formato a lucratividade obtida com as passagens.

### **2.3.2. As regiões da Curuá-Una: múltiplas disputas viárias e territoriais**

Saindo dos eixos Oeste (Eixo Forte) e BR-163 (Planalto), a maior área de transporte periurbano e rural está presente na Rodovia Santarém x Curuá-Una (PA-370), com extensão de 78 quilômetros e, posteriormente, transformando-se em Rodovia Transcuruará com mais 150 quilômetros, além da presença da rodovia PA-371 (Santarém x Prainha)<sup>9</sup>, sendo esta última um elemento essencial na pendularidade e ampliação da dependência econômica e social com Santarém.

Durante as pesquisas de campo foram analisados os aspectos vinculados às unidades empresariais existentes e atuantes no âmbito das comunidades. Baseados em Henry (1999) e Castro (2015), tem-se as conjunturas de operadores individuais e empresas artesanais, operadores individuais e evolutivos, dependendo das áreas em questão. Com isso, os múltiplos agentes exercem uma concorrência fomentada em uma delimitação organizada de áreas de atuação, abarcando tanto uma conjuntura monopolista em suas áreas quanto a disputa financeira envolvendo o eixo viário da rodovia em questão.

No âmbito da região produtiva da Curuá-Una I existem 19 comunidades, boa parte localizadas às margens da rodovia PA-370 e com uma população estimada em cerca de 9 mil habitantes. Desde a sua construção, nos anos 1970, o primeiro sistema de transporte existente para a região, conforme destaca Santos (2020), era a utilização dos caminhões paus-de-arara, posteriormente sendo inserida a primeira empresa operante com linha até a UHE Curuá-Una, a partir da empresa Transbrasiliiana.

---

<sup>7</sup> A discussão relativa ao itinerário Alter do Chão envolve o poder turístico da região. Os debates sobre tarifa são constantes por parte da Associação de Moradores e o Conselho Municipal de Transportes para que ela seja considerada como linha urbana. Atualmente a tarifa de Alter custa R\$ 3,60, enquanto a Urbana (cobrada até a comunidade São Pedro) fica em R\$ 3,00.

<sup>8</sup> Em relação ao volume, na área da Eixo Forte é medido por litros. Até 30L (um saco ou balde) é cobrada uma passagem inteira, enquanto os demais tipos, principalmente os que ocupam espaço dentro do coletivo (bancos ou corredor), são cobrados duas ou mais passagens inteiras.

<sup>9</sup> Considerada apenas no papel, atualmente é categorizada como uma estrada vicinal de acesso aos assentamentos Pacoval, Cuçari, Buerú e Ituqui.

Posteriormente, com o surgimento dos primeiros bairros na área da Rodovia PA-370, a configuração empresarial começou a ganhar novas conotações, principalmente pelo fortalecimento da empresa operante, em um caráter evolutivo, que é o caso da Viação Borges. Nesse sentido, a operação também pode ser caracterizada por fases, refletindo a integração entre o transporte e a conjuntura habitacional de Santarém, a partir do destaque abaixo.

**Quadro 15 -Fases operacionais das linhas periurbanas na região da Curuá-Una**

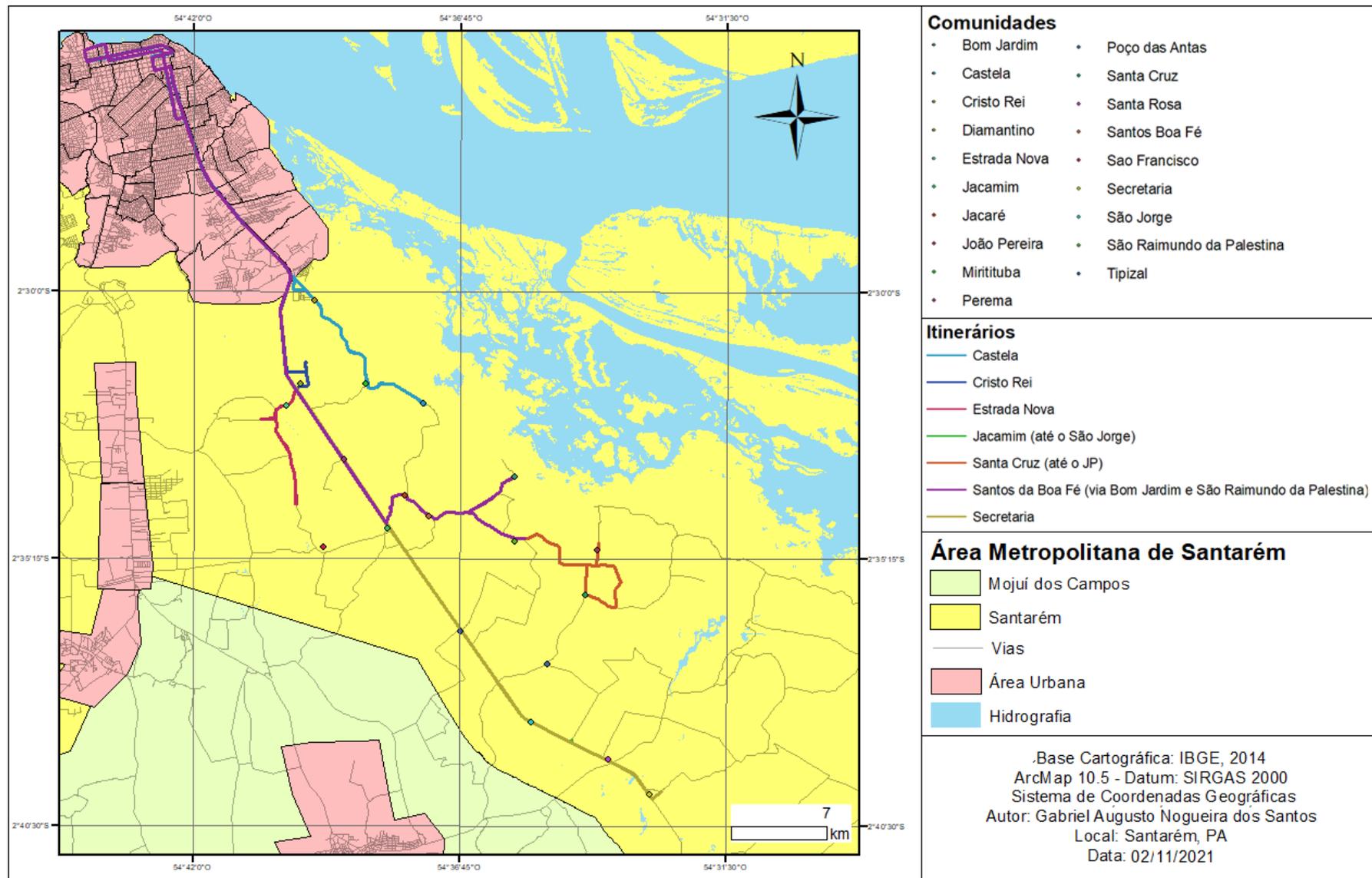
<b>FASE</b>	<b>EMPRESAS</b>	<b>CARACTERÍSTICAS</b>
1980 - 2010	Viação Borges	Início da operação nos bairros, à época considerados comunidades e área de expansão. Posteriormente, houve a criação de novos itinerários e expansão para a área da comunidade Jacamim e demais vicinais.
2010 - 2015	Viação Borges, Viação Estrada Nova, Viação Monte Cristo, Viação Machado	Destaca-se o monopólio operacional nas linhas urbanas e nas linhas periurbanas, como Jacamim, Santos da Boa Fé com a Viação Borges e a Estrada Nova com a Viação Estrada Nova, posteriormente ido para a Viação Machado. Já a Monte Cristo era responsável pelas linhas dos bairros Jutá e Maicá, além da operação na comunidade Castela e Diamantino, enquanto a Norte continuava no âmbito da UHE Curuá-Una.
2015 - 2018	Viação Borges, C C Sousa Transportes, Monte Cristo, Viação Machado, M&P Transportes, Expresso Curuá-Una, TransAssis e TransBonfim	Início da entrega de linhas da Viação Borges para as empresas como Monte Cristo e CC Sousa, esta recém integrante no sistema e, posteriormente, o ingresso da M&P Transportes. Além disso, destaca uma expansão urbana da Viação Machado, com as linhas Vigia e Estrada Nova e o surgimento de pequenos permissionários nas linhas Santos da Boa Fé, Cristo Rei e região da comunidade Santa Cruz.
2019 - atual.	M&P Transportes, Viação Machado, Expresso Curuá-Una, TransAssis, TransBonfim	Fortalecimento e expansão da M&P nas linhas Jacamim, Cristo Rei e Estrada Nova. Continuidade operacional dos pequenos permissionários nas linhas Santos da Boa Fé e Santa Cruz devido aos horários e a diferenciação tarifária.

Elaborado por: Santos (2021), com base em pesquisa de campo e entrevista com rodoviários.

Com as fases apresentadas, associam-se nessas disputas algumas práticas empresariais para a entrada no sistema. O formato de associação é o mais pertinente,

principalmente pela estratégia de sublocação de frota como forma de complemento de escala operacional, posteriormente havendo compra de linhas, empréstimos ou até mesmo doação, muitas vezes sem um respaldo do órgão gestor. Nota-se nos último 10 anos uma rotatividade empresarial, de modo que o Estado em seu poder de gestão e regulação acaba por desconhecer boa parte das transações existentes, trazendo uma configuração de sobreposição e disputas de linhas, conforme destacado abaixo.

**Figura 18 - Itinerários da região da Curuá-Una I**



Elaborado por: Santos (2021), com base em pesquisa de campo e entrevista com rodoviários.

Parecidos nesse sentido de transação, mas em um processo onde predominam os operadores individuais e artesanais, a região produtiva da Curuá-Una II/Tapera Velha engloba uma série de idiossincrasias vinculadas a sua configuração territorial e de infraestrutura viária. Com a composição de 23 comunidades, integrantes do PA Tapera Velha, além do Território Indígena Munduruku do Planalto<sup>10</sup>, a configuração operacional é constatada com uma relação estritamente periurbana.

Partindo das conceituações de Carvalho (2019), a estruturação do transporte da região é fundamentada nos pilares de um transporte misto (cargas e passageiros), tarifas diferenciadas e horários específicos de ir e vir. Dessa maneira, a forma do transporte nas áreas exerce um papel puramente social e vinculado as relações de trabalho e associativismo dentro das comunidades, desde a criação até a permanência dos itinerários, conforme destaque abaixo

**Figura 19 - Frota operante na região da Curuá-Una II/Tapera Velha**



Fonte: Acervo Pessoal – Trabalho de Campo realizado no ano de 2021.

Nota-se a predominância operacional e uma despadronização mais significativa, oriundos principalmente na tipologia das unidades empresariais presentes na área produtiva em questão. A composição é predominantemente de operadores individuais, com composição de 1 a 4 carros, além de uma pequena parcela composta por empresas artesanais, conforme demonstrado abaixo.

<sup>10</sup> Área em litígio desde 2004, em busca do reconhecimento da identidade. Composta pelas comunidades Açaizal, Amparador, São Francisco da Cavada e Ipaupixuna, existem cerca de 205 famílias em processo de reconhecimento.

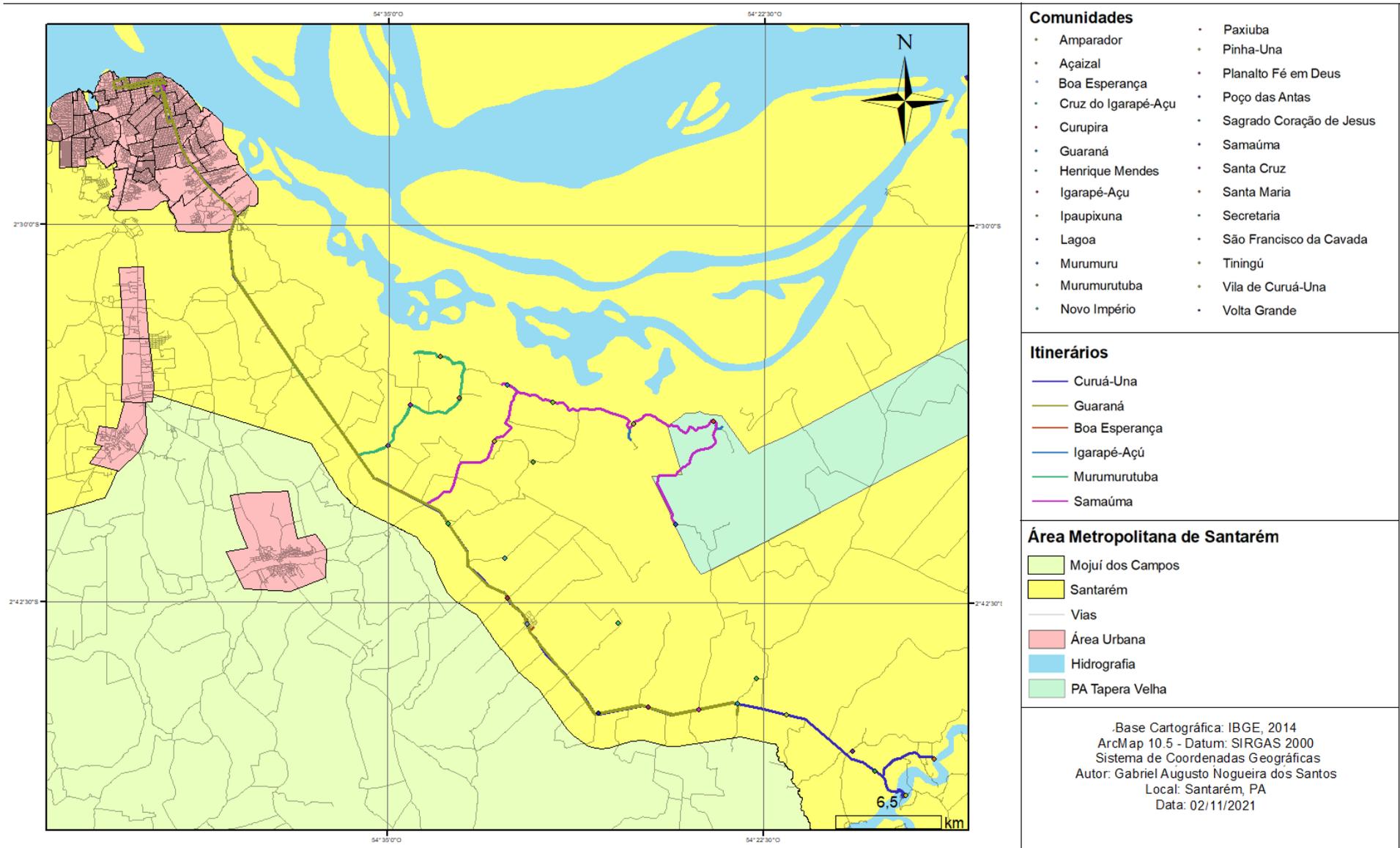
**Quadro 16 - Diagnóstico empresarial das empresas operantes na região da Curuá-Una II/Tapera Velha**

<b>EMPRESA</b>	<b>FROTA</b>	<b>TIPOLOGIA/CONTEXTO DE ENTRADA NO SISTEMA</b>
Viação Norte	desconhecida	Operante nas linhas da UHE Curuá-Una até meados de 2017.
E&E Transportes	3	Com CNPJ cadastrado em 2016, contém operação na linha da comunidade Guaraná e, posteriormente, na região de Santarém-Miri.
Expresso Curuá-Una	3	Entrada no sistema a partir de fretamento e posterior aluguel da linha Santa Cruz, pertencente até então a CC Souza Transportes e caracterizada como cunho artesanal.
Viação Machado (inicialmente cadastrada como Águia Transportes)	9	De cunho artesanal e evolutiva, principalmente pela atuação no ramo de autopeças e transporte escolar, já teve operação no sistema urbano. Atualmente, a configuração operacional é dedicada ao transporte intermunicipal e periurbano/rural nas áreas do Igarapé-Açu e distrito da Boa Esperança.
Cabral Transportes	1	Operante na região do Igarapé-Açu e áreas quilombolas do Tingu, Murumuru e comunidade indígena do Ipaupixuna desde o ano de 2018.
Silva Transportes	1	Operante no ramo de fretamento, começou em 2021 na região do Igarapé-Açu/Samaúma. Antes atuava em parceria com a Viação Cidade Norte na região do PA Corta Corda.
Permissionário Individual	2	Inserção de compra de linha e carro da então operante CC Sousa Transportes em meados de 2019 na comunidade Murumuturuba e outro operante na comunidade Secretaria.

Elaborado por: Santos (2021), com base em pesquisa de campo e entrevista com rodoviários.

Com base nos diagnósticos apresentados, é deduzido um interesse recente nas operações nas áreas em questão. O primeiro fator relacionado a isso é uma problemática em manter os custos operacionais, pois os grandes conglomerados empresariais pensam em uma maior lucratividade com menor custo fixo. Um dos maiores problemas está relacionado a quilometragem morta existente entre a garagem da empresa até o início da linha, muitas vezes ultrapassando um limite de 40 quilômetros de origem x destino, conforme visto abaixo.

**Figura 20 - Itinerários da região da Curuá-Una II/Tapera Velha**



Elaborado por: Santos (2021).

Da mesma maneira que a quilometragem exerce influência, os horários de viagem e a tarifa diferenciada, muitas das vezes sem o subsídio adequado, influencia na atuação e posterior rotatividade empresarial. Com exceção da Viação Machado que, em decorrência do vínculo com outras ramificações empresariais e com o serviço municipal, tem como manter a viabilidade operacional, enquanto as demais exercem puramente a função social do transporte.

Nesse sentido, a configuração do transporte com a diferenciação tarifária, pode contribuir para um certo impedimento para a expansão ou até mesmo, a especulação urbana dentro do espaço. De tal modo, as configurações apresentadas influem basicamente em uma proposição de inserção dos circuitos da economia urbana. Nesse sentido, a presença do circuito superior se faz presente em uma característica envolvendo os atores menos favorecidos e sua tentativa de inserção dentro do território. A conotação de desfavorecidos do transporte, apresentados por Carvalho (2019), pode ser ao mesmo tempo influenciado por essas dinâmicas de interesse quanto ao apoio ou inexistência do estado em seu papel de promover o transporte.

Nesse sentido, apesar de toda a extensão da Curuá-Una ter diversas atuações empresariais, as dinâmicas de concorrência e territorialização do espaço englobam as medidas de inserção e exclusão do transporte. Entende-se nesse processo a configuração voltada para a manutenção de custos e a importância das comunidades no cenário econômico de Santarém, seja na produção de alimentos ou nos serviços essenciais, cujas idiosincrasias variam de acordo com as infraestruturas vigentes.

### **2.3.3. Projetos de Assentamento x Litígios Territoriais: o caso da Gleba do Pacoval**

Saindo da estruturação da infraestrutura da Rodovia PA-370, chega-se a PA-371 ou Estrada de Santa Maria do Uruará, como é denominada, com marco zero na comunidade Guaraná – localizada entre as duas rodovias. Guedes e Viegas (2018) destacam o arrendamento dessas terras entre os anos de 1971 a 1987 devido a institucionalização e construção da rodovia PA-370. Destaca-se a criação posterior dos projetos de Assentamento Bueru, Ituqui e Tapera Velha entre os anos de 1988 a 1997, hoje somando cerca de 589 famílias.

Além disso, são agrupadas neste tópico as denominadas regiões do Pacoval e Cuçari, já no limite de Santarém e Prainha, mas com uma relação pendular de maior impacto junto a área urbana santarena. Nesse sentido, foram agrupadas as áreas

pertencentes ao PA Curuá, PA Cuçari e Distrito do Pacoval, totalizando cerca de 35 comunidades na região em questão.

Os primeiros modais de transporte existentes eram o transporte fluvial, utilizados principalmente para a pesca. Guedes (2021) destaca, nesse sentido, a precarização das vicinais existentes, estrutura construída pelos madeireiros para o escoamento do produto para a cidade de Santarém. Constata-se também as dificuldades enfrentadas pelos servidores do INCRA na realização dos trabalhos de demarcação e acompanhamento da posse da terra na região.

Um dos aspectos diferenciados referentes a região do Buerú/Ituqui em relação às demais áreas até então é a economia camponesa, e em posterior, associativismo, fatores vinculados à necessidade de fortalecimento e resistência perante as terras. Duarte e Leal (2017) e Guedes (2021) destacam o surgimento desses movimentos como uma forma de asseguarção dos direitos básicos e do combate contra os grandes do agronegócio.

A partir da necessidade do escoamento da produção, os primeiros ônibus começaram a operar com as rotas. Um dos aspectos diferenciados está nas tipologias de veículos operantes. Com exceção da comunidade Buerú, as demais rotas são operadas com veículos do tipo rodoviário com bagageiro, com um maior espaço para a alocação dos produtos a serem vendidos na cidade de Santarém ou transportados no caminho inverso, conforme descrito abaixo.

**Figura 21 - Ônibus com destino as comunidades da região do Ituqui**



Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo (março e maio de 2021).

No âmbito empresarial, destaca-se a atuação de pequenos permissionários, com frota variante de 01 a 04 ônibus e composta por empresas de extensas relações com as comunidades, desde o cadastro de CNPJ em Santarém até a localização de suas garagens, que é na própria região. Nesse sentido, a atuação é além do transporte para a cidade, mas é o apoio essencial para o fretamento e a integração com as demais comunidades em eventos, reuniões de associações, conforme visto abaixo.

**Quadro 17 - Diagnóstico empresarial das empresas operantes na região do Buerú/Ituqui**

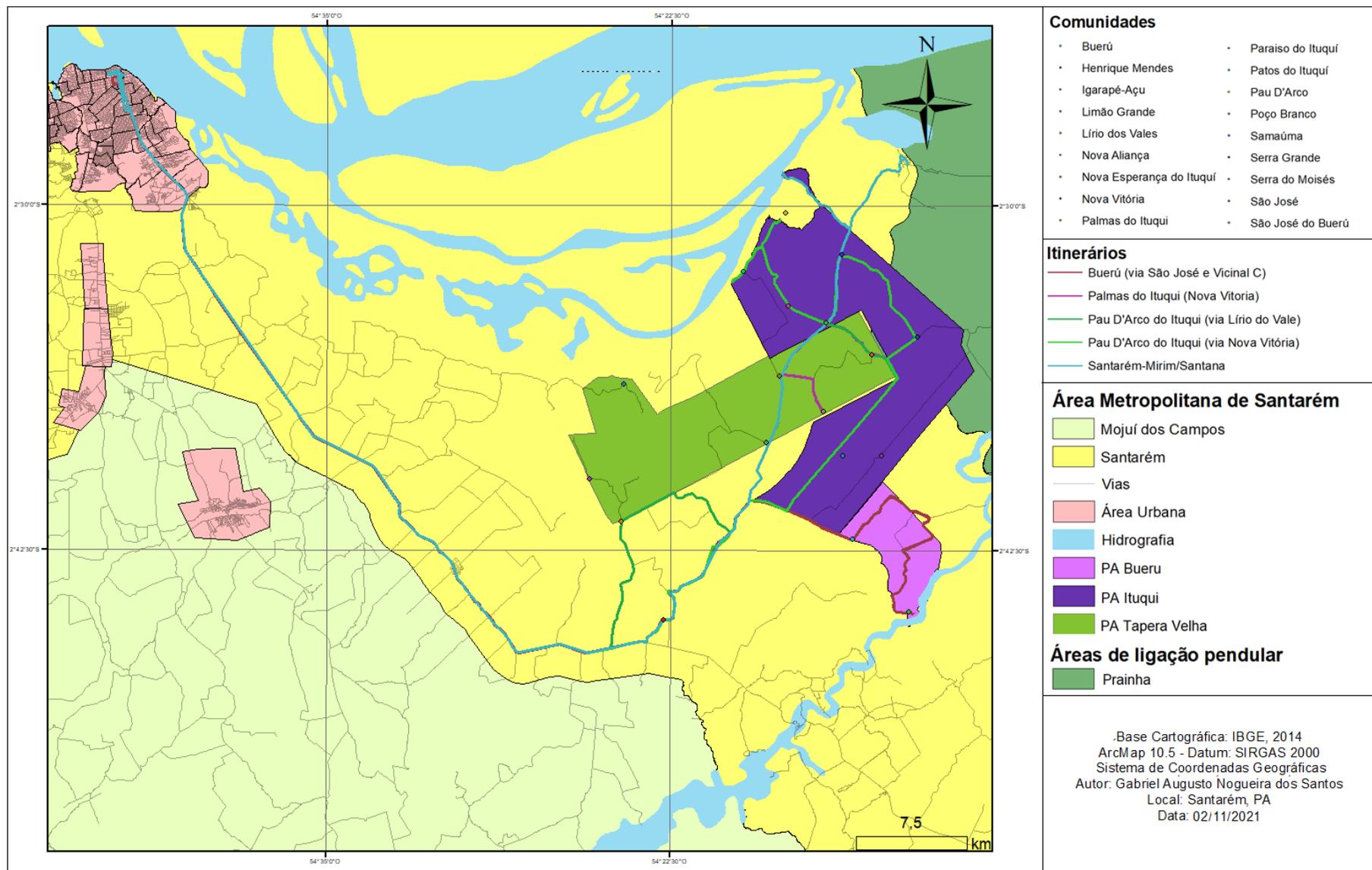
<b>EMPRESA</b>	<b>FROTA</b>	<b>TIPOLOGIA/CONTEXTO DE ENTRADA NO SISTEMA</b>
WL Expresso	3	Operante da linha Santarém-Miri, com cadastro em Santarém, mas toda a estrutura administrativa e de frota existente na comunidade.
TransGomes	1	Operava exclusivamente a linha do Buerú, durou até meados de 2018, quando a linha foi repassada para outro permissionário.
E&E Transportes/Três Irmãos Transportes	3	Operante de um dos horários da linha Santarém-Miri, mas com foco na comunidade do Guaraná
Oliveira Transportes	3	Operante na região do Pau D'Arco do Ituqui e na região da rodovia Santarém x Jabuti (Mojuí dos Campos)
EDL Barros Transportes	3	Operante nas áreas de Patos do Ituqui, Pau D'Arco e Buerú, esta última em sistema de aluguel.

Elaborado por: Santos (2021), com base em pesquisa de campo e entrevista com rodoviários.

Além das empresas em questão, nestas cadastradas no âmbito do CNPJ foram detectadas a existência de alguns permissionários de pessoa física, com apenas um ou dois ônibus no máximo, muitos inseridos na categoria de fretamento ou arrendamento de linhas. Nesse sentido, é importante entender o interesse nulo por parte da SMT em regularizar as permissões que, em muitos casos, já são oriundas de antigas gestões e repassadas para outros proprietários sem o conhecimento do órgão gestor, o que torna o mapeamento e a listagem de operadores desatualizada.

Atualmente, existem 05 linhas na região do PA Ituqui e Buerú, com trajetos de ida e volta entre 80 a 150 quilômetros, somados as idas e o retorno realizado, conforme visto abaixo.

**Figura 22 - Itinerários na região do Ituqui e Buerú**



Elaborado por: Santos (2021).

Dentro do cenário dos projetos de assentamentos na região da Gleba do Pacoval, a continuidade da estrada segue até a região do distrito de Santa Maria do Uruará, já pertencente ao município de Prainha. Por mais que a região não seja integrante da RM, a forte relação de pendularidade pode contribuir para um cenário de ampliação da relação de Santarém como cidade-polo da Área Metropolitana.

Em primeiro momento, o entendimento da jurisdição das linhas com destino a essas duas regiões envolvem litígios jurídicos e administrativos. No caso do Distrito do Pacoval e Santa Maria do Uruará, responde pela sua autorização e concessão a ARCON, por ser detectada como linha intermunicipal (figura 23). Mas o cenário administrativo das empresas, como CNPJ, garagem, funcionários, todos estão vinculados com a cidade de Santarém, de modo que a estruturação e funcionalidade das linhas são diferenciadas em relação às tarifas e tipos de veículos.

**Figura 23 - Frota existente para a região da Gleba do Pacoval**



Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo (março e maio de 2021).

Relacionadas as configurações de itinerários e jurisdições administrativas, destaca-se a cidade de Santarém como origem, destino e localização das garagens ou pontos de apoio para essas empresas, em parceria com outros permissionários ou empresas. Abaixo, a configuração de empresas existentes na região.

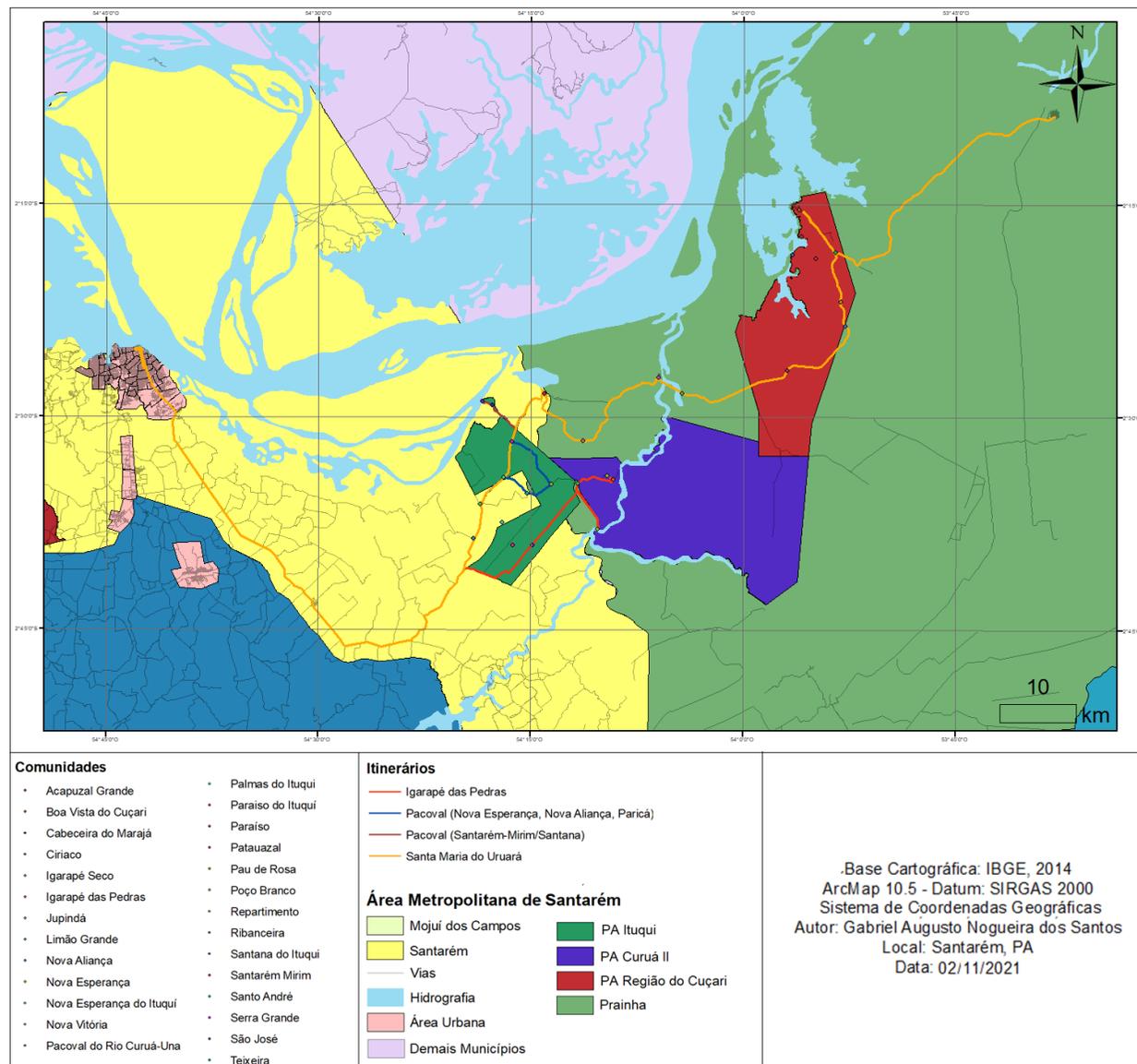
**Quadro 18 - Empresas Operantes na região do Pacoval e Cuçari**

EMPRESAS	FROTA	TIPOLOGIA/CONTEXTO DE ENTRADA NO SISTEMA
Viação Pacoval	4	Operação na rota do Pacoval e região do Santarém-Miri e com cadastro na ARCON.
Sanara Transportes	3	Operação na Gleba do Pacoval e Ituqui e filiada a UNICOOPE.
MaxTur	1	Operação e base administrativa em Santarém
Monte Sião Transportes	2	
EDL Barros Transportes	3	Operação em formato de arrendamento na região do Ituqui.

Elaborado por: Santos (2021), com base em dados de campo e entrevistas com rodoviários.

Todas as empresas operantes na região utilizam em suas frotas carros padrão rodoviário, sobretudo devido a necessidade de bagageiro e as determinações da ARCON. Durante os campos realizados no principal ponto de embarque e desembarque, neste caso a Feira da Candilha, foi percebida uma preocupação acerca do processo de regulamentação definitiva das linhas (figura 24), devido ao estabelecimento de itinerários em definitivo, além de frota adequada a operação.

**Figura 24 - Itinerários na região do Pacoval e Cuçari**



Elaborado por: Santos (2021), com base em dados de campo e entrevistas com rodoviários.

Diante do cenário, a região do Ituqui, Buerú, Cuçari e Pacoval estão em processo de integração em cooperativas, estratégia utilizada na região de Belterra e Mojuí dos Campos como uma forma de acelerar a regulação definitiva do transporte nas comunidades rurais. Nesse cenário, estão as permissões em definitivo e os investimentos em infraestrutura vigente, sobretudo enfatizados na discussão da estadualização da estrada com destino a Santa Maria do Uruará e a inserção das comunidades no plano de transportes do estado do Pará.

#### **2.3.4. Da Usina Hidrelétrica, a rodovia TransUruará: contextos dos PA Corta-Corda e região do Curuatinga**

Os 78 quilômetros da PA-370 receberam asfalto até a Usina Hidrelétrica, saindo desta, a região recebe uma nova toponímia e um novo nome na rodovia. Do que é definido como Planalto Santareno, a região passa a ser denominada de Chapadão e o nome da Rodovia é a denominação de Transuruará, com mais 150 quilômetros que interligam a usina até o município de Uruará, já na rodovia Transamazônica (BR-230).

Dentro da região em questão, conforme destaca Cazula (2021), estão localizados os projetos de assentamento Corta-Corda, Vila Nova, PDS Santa Clara e Nova União. A área da Transuruará exerce um dos limites entre Santarém e os municípios de Mojuí dos Campos, Prainha e Medicilândia. No caso da pesquisa, será focado os dois primeiros assentamentos pela ligação e delimitação operacional em relação a Santarém.

Segundo Cazula (2021), na região do PA Corta Corda existem 07 comunidades, totalizando cerca de 423 famílias cadastradas no INCRA. Ao mesmo tempo em que há esse cadastro, não há uma certeza sobre o número exato de habitantes devido aos protocolos de compra e venda dos lotes, além da desatualização cadastral das comunidades integrantes do projeto de assentamento

Devido a esse impacto, o número de passageiros fixos nas linhas durante as viagens realizadas é algo incerto. Em conversas com os permissionários, eles destacam uma variação no número de passageiros, ressaltando uma média a máxima lotação durante os dias, destacando os dias de Segunda, Sexta e Sábado com as maiores demandas devido ao acontecimento da Feira da COHAB (localizada na Rodovia PA-370) nos últimos dias da semana.

No âmbito empresarial, as rotas são efetuadas por operadores individuais com até 02 carros, caracterizados como operadores individuais existentes, conforme destacado abaixo.

**Quadro 19 - Empresas na área do PA Corta Corda e Curuatinga**

EMPRESA	FROTA	TIPOLOGIA/CONTEXTO DE ENTRADA NO SISTEMA
SLE Transportes	2	Origem desconhecida, com carros usados de empresas do Amazonas, com operação exclusiva na comunidade São Francisco da Água Azul.
Viação Cidade Norte	2	Empresa de cunho artesanal, contém operação nas comunidades Chapadão e Água Azul.
Express Água Azul	2	Operante exclusivamente na linha Água Azul.
Trans Souza	1	Vinculada a Belterra, mas em regime diferenciado operou a linha da região do Curuatinga (Vila Nova)
Permissionários Individuais (filiados ou não a Cooperativas)	4	Permissionários com operação na linha Água Azul, Lago Azul, Curuatinga e Chapadão

Elaborado por: Santos (2021), com base em dados de campo e entrevistas com rodoviários.

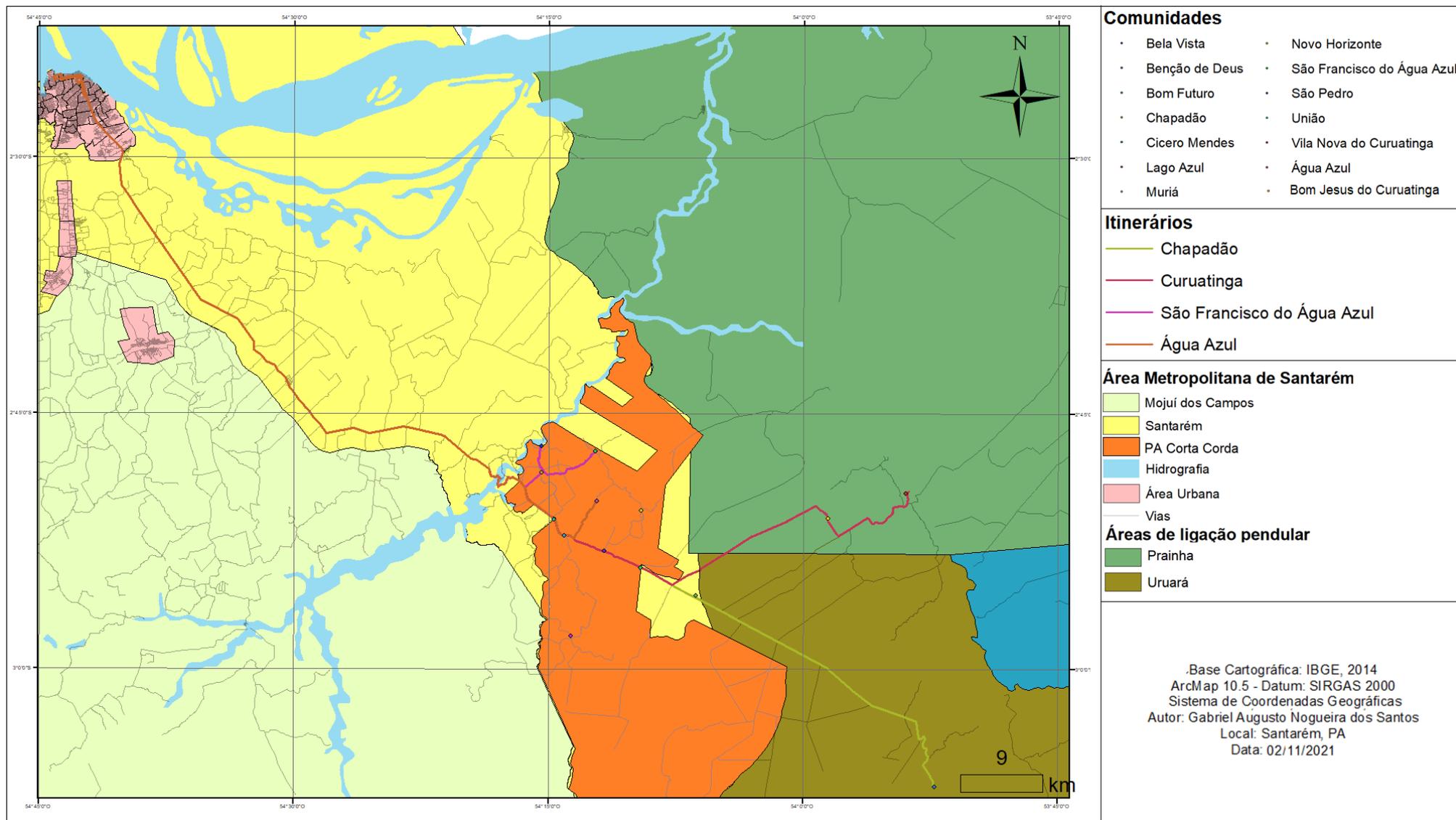
Em relação aos permissionários individuais, muitos são operantes no formato de sublocação dos seus carros. Essa prática, já conhecida no transporte urbano e periurbano, consiste em um apoio logístico referente a manutenção ou em possíveis problemas a ocorrer durante as viagens. Durante as práticas de campo na região da rodovia PA-370, devido as intempéries, as condições das vicinais se tornam um dos maiores desafios dos permissionários, conforme destacado abaixo.

**Figura 25 - Frota operante na região do Corta-Corda e Curuatinga**

Fonte: Acervo Pessoal – Trabalho de Campo realizado em setembro de 2021.

Atualmente, as rotas existentes são feitas em um tempo de 3 a 7 horas de viagem, dependendo das condições viárias e das paradas. Em relação às condições viárias, as recentes obras de terraplanagem e posterior colocação de camada asfáltica podem diminuir ainda mais esse tempo de viagem. Com isso, a configuração dos itinerários está conforme o mapa abaixo.

**Figura 26 - Itinerários da região do PA Corta-Corda e Curuatinga**



Elaborado por: Santos (2021).

Fundamentado no mapa acima e nas descrições de Cazula (2021), a estruturação e operacionalidade do transporte nas comunidades envolvem desde o transporte para o escoamento da produção até o apoio aos empreendimentos madeireiros instalados na região. O apoio logístico dessas empresas e dos moradores, a partir das associações, trazem um caráter de legitimidade em relação a necessidade do serviço, mas refletem a precarização da infraestrutura, agora tomados os rumos referentes a atuação do governo estadual na ampliação e estruturação adequada da rodovia.

Os cenários apresentados no transporte rural e periurbano de Santarém refletem bastante a conjuntura de importância do transporte para o órgão gestor. Em relação as configurações, muita das vezes são omissas ou desconhecidas, tornando o debate sobre o transporte de suma importância a sua aplicação nos planos de desenvolvimento urbano. Os cenários posteriores, no caso de Belterra e Mojuí dos Campos, podem trazer outras situações, mas baseados nas relações sociais e rurais na dicotomia campo x cidade.

### **CAPÍTULO 3 – DISTRITOS, EMANCIPAÇÕES E DEPENDÊNCIAS DE FLUXOS – OS CIRCUITOS DE TRANSPORTE NOS MUNICÍPIOS DE BELTERRA E MOJUÍ DOS CAMPOS**

A “fala do desenvolvimento”, como denominamos a produção de sentidos sobre a Amazônia brasileira nos contextos estudados, envolve elementos que merecem nossa atenção, já que orientam o olhar de diversos atores sociais, definem seu papel econômico e político e essencializam os modos de vida dos grupos sociais que nela vivem. Seus enunciados básicos podem ser formulados da seguinte forma: uma região selvagem a ser dominada; uma riqueza natural adormecida e diversa que precisa ser economicamente valorizada; um lugar despovoado que precisa ser ocupado; um povo destituído da capacidade de usar e transformar em riqueza o patrimônio que detém. (PEREIRA; LEITE, 2011, p.199)

#### **APONTAMENTOS INICIAIS**

Dependência ou polarização? Mobilidade Pendular ou Sazonal? São visões interligadas às conjunturas de uma viagem intermunicipal, mas na área de estudo correspondente, percebe-se uma forte influência no dia a dia do espaço santareno e suas adjacências. As visões holísticas sobre o espaço amazônico envolvem uma série de contribuições aos modos de vida e seus impactos em relação aos diversos objetos técnicos que alteram as dinâmicas nas relações.

Os processos de emancipações recentes na Amazônia Paraense são influenciados em duas variáveis: brigas políticas, fomentadas por uma pequena elite que se apropria dos movimentos emancipacionistas e a necessidade de investimentos. A criação da Região Metropolitana associada a uma emancipação tardia, como é o caso de Mojuí dos Campos, demonstra a “briga de espadas” entre os poderosos agentes espaciais.

Com essa construção e desmembramento territorial, os entraves econômicos e sociais vem à tona tanto desde a resistência das populações tradicionais quanto do fortalecimento do agronegócio. Diante das cronologias, as novas práticas econômicas, como o turismo e a monocultura da Soja, as novas dinâmicas do ir e vir se fazem presentes, mas para quem?

Diante da pergunta, é importante pensar as conjunturas de circuitos espaciais e econômicos que tornam o debate sobre o transporte não somente uma necessidade, mas um direito de inserção social e econômicas, associados a uma seguridade e debates para um maior provimento de políticas públicas nas áreas em questão.

### **3.1. USOS DA TERRA URBANA E FORMAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE BELTERRA E MOJUÍ DOS CAMPOS**

Vilas, Comunidades, Distritos e Municípios – o entendimento da “periferização metropolitana” da RM de Santarém é destacado nas construções históricas e econômicas do que é esse cenário. O contexto inicial em relação a essas áreas está vinculado basicamente no desenvolvimento econômico (agropecuária, extrativismo) e as relações (sociais, camponesas e espaciais) que nortearam a formação territorial do que era a área correspondente a Santarém.

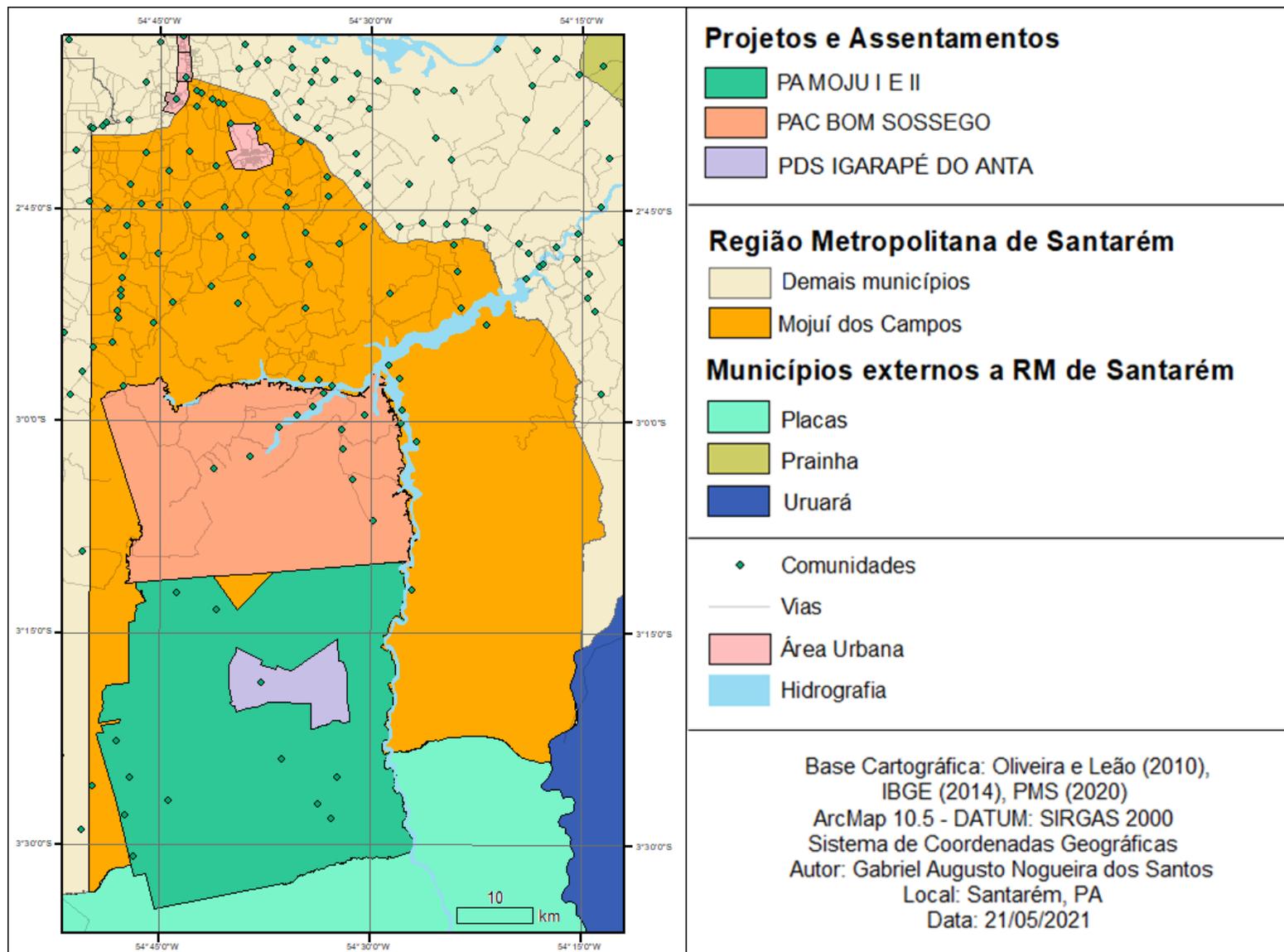
Nesse sentido, obedecendo a cronologia histórica, o primeiro povoado criado foi ainda em meados dos anos 1910. A região hoje denominada de Mojuí dos Campos foi inicialmente povoada por migrantes que procuravam terras para se estabelecer. A toponímia é destacada por Salim (2010) como uma área com uma presença de um tipo de capim denominado de Mojuí, assim surgindo a denominação do possível município. Alguns registros ainda datam o surgimento dos primeiros povoamentos na área do município a partir do ano de 1900, conforme destaca Borges (2020), com o primeiro povoado de Mojuí dos Pereiras levando o nome da principal família que trouxe o povoamento para a região. Posteriormente, outros núcleos oriundos da Região Nordeste e até mesmo da Amazônia passaram a se estabelecer na região.

A partir dos anos 1950 uma nova leva de migrantes, de origem nordestina, passaram a habitar a região em questão. Tancredi (2014) destaca a criação da Colônia Agrícola de Mojuí dos Campos em 1960, de modo a destinar terras produtivas para a produção agrícola familiar por essas pessoas recém-chegadas a então localidade, de modo a incentivar a economia e também o contexto populacional. Aguiar (2017) destaca a migração cearense para a região a partir dos anos 1950 em dois aspectos: cunhos políticos e também a prosperidade dos familiares já instalados anteriormente na região. Relacionando com estudos anteriores, Salim (2010) e Tancredi (2014) destacam essa vinda pós-1950 com o estabelecimento e surgimento de novos povoados e comunidades, também denominadas de “colônias”.

Ao longo dos anos, a economia dessa área era baseada principalmente em um contexto da agricultura familiar e camponesa. Matos (2018) destaca a predominância das lavouras temporárias e permanentes, de acordo com as condições e aspectos das relações familiares e comunitárias. Além disso, há a presença de rebanhos bovinos, suínos, caprinos, ovino e, galináceos. Nos últimos anos é importante destacar a modificação dessas relações e da paisagem do território, a partir da monocultura da Soja.

Outrora, Salim (2010) já analisava a concentração fundiária e as novas dimensões do uso e ocupação de solo a esse produto, o que trouxe adaptações nos modos de vida e impactos nas relações socioespaciais e ambientais dentro do território de Mojuí dos Campos. Castro (2008) já analisava a cobertura do uso da terra urbana na região, a partir dos eixos viários em questão. No âmbito de Mojuí dos Campos, a configuração territorial é predominantemente rodoviária, mas com traços ribeirinhos e com a composição apenas do distrito sede, correspondente a área urbana, conforme visto abaixo.

**Figura 27 - Divisão territorial de Mojuí dos Campos**



Elaborado por: Santos (2021).

Em relação ao formato de ocupação urbana e rural na região, apesar de um processo de emancipação recente, é de suma importância analisar as necessidades de ocupação, manutenção ou reformulação do território, de modo a impactar na conjuntura de manchas e espaços urbanizados, periurbanos ou rurais. A partir disso, Gomes et al (2017) destaca o seguinte contexto:

A espacialidade das formas de uso e ocupação do território revela as mais diversas estratégias, praticadas pelos também diversos agentes produtores do espaço urbano, que buscam, a partir das condições concretas, defender seus interesses. A paisagem torna-se o resultado dessas múltiplas determinações e revela a sobreposição de manifestações da mundialização aos caminhos naturais e sociais que guardam dimensões e sentidos traçados em outras épocas. (GOMES et al, 2017, p.907)

A relação paisagem x configuração territorial pode ser entendida como formas e funções do espaço já analisadas por Santos (2004), de tal modo que o espaço se constitui também por objetos e técnicas vinculadas às necessidades do capital. Em primeiro momento, a modificação na paisagem e das terras estão atreladas a transferência de propriedades familiares para os grandes sojicultores, cuja “fala de desenvolvimento”, conforme destaca Pereira e Leite (2011), é vinculada ao que é denominado de espraiamento da periferia, tal como é observado nos municípios integrantes da Região Metropolitana de Santarém, influenciando principalmente na atuação dos movimentos sociais (figura 28) frente a essa questão.

**Figura 28 - Romaria das Águas e Defesa da Família Agroecológica realizada em 2020**



Fonte: Racismo Ambiental.net

Os conflitos entre a conjuntura desenvolvimentista do *plantation* em relação a soja e os modos de produção familiar e camponês reflete o pensamento em relação ao contexto pós-1960, alinhados com as pautas do Regime Militar. Outrora, o surgimento da cidade de Belterra a partir dos anos 1930, é um fator diferenciado no que configurou o antigo território de Santarém, cuja tentativa de extração da borracha pela Companhia Ford do Brasil foi considerada um importante elo na construção da infraestrutura da região, mesmo considerada uma experiência com poucos resultados – dada a tentativa em outra área pertencente ao município de Aveiro – denominada de Fordlândia.

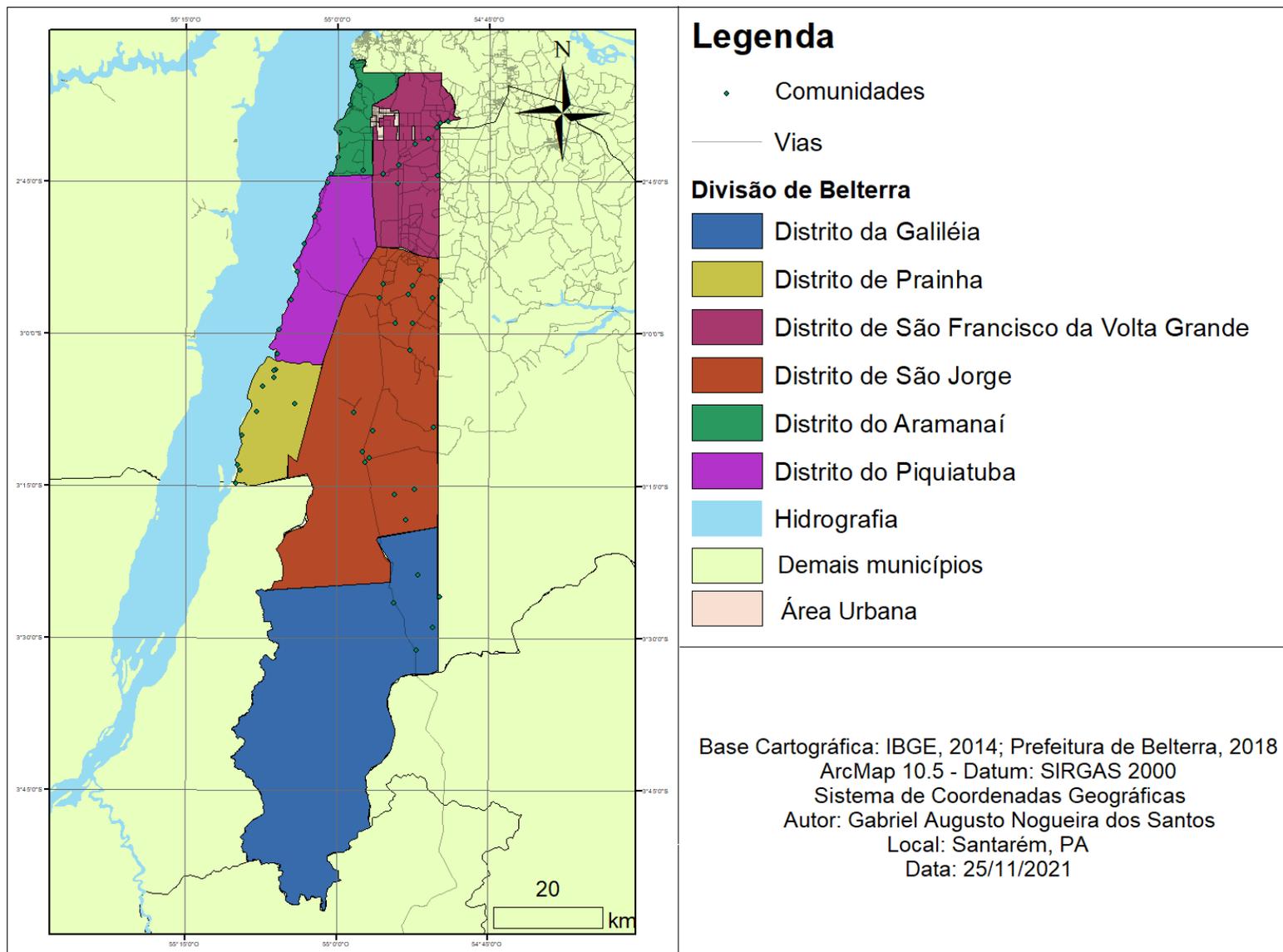
Aveiro, Belterra e Mojuí dos Campos por muitos anos foram integrantes ao município de Santarém, frisa-se aqui a magnitude desta cidade como aglomerado urbano e territorial no estado do Pará. Entretanto, as duas últimas são marcadas pela “proximidade” em relação a Santarém, de modo a enfatizar uma rede de dependência e fluxos pendulares.

Belterra, junção das palavras “Bela Terra”, foi arrendada pela companhia no ano de 1934, Costa (2018) ressalta que neste ano ocorreu a criação dos seguintes núcleos de apoio ao escoamento e a chegada de trabalhadores: Porto Novo, de onde chegavam as embarcações e, em 1935, a localidade de Pindobal servindo como porto durante todo ano, mesmo em relação a vazante do Rio Tapajós.

Posteriormente, a Vila de Belterra, atualmente a sede municipal, foi inaugurada em 1936, dividida em Vila Operária, Vila 129 e Vila Americana para o abrigar os trabalhadores e os americanos que moravam na região. Cada configuração reflete, atualmente, a presença dos serviços e a segregação socioespacial existente no município. No cenário atual, ainda há resquícios dessa configuração, mas interligadas com o formato arquitetônico regional. Em outro sentido, a organização do território correspondente aos municípios pode ser percebida pela presença de grandes estradas e glebas de terra.

A configuração espacial de Belterra, a partir do Plano Diretor, está associada ao formato de construção e delimitação da terra conforme o projeto original. Atualmente, além da vila sede de Belterra, a região está dividida em 07 distritos: São Francisco da Volta Grande, São Jorge e Galiléia, englobando a área da BR-163; e os distritos do Aramaná, Maguari, Piquiatuba e Prainha, englobando a região do Rio Tapajós e a Floresta Nacional, conforme visto abaixo.

**Figura 29 - Divisão Territorial de Belterra**



Elaborado por: Santos (2021).

Em relação a estruturação e as relações sociais existentes, são evidenciados os padrões americanos, de modo que esse padrão salienta as expropriações e a persistência de um desenvolvimentismo industrial, assim sendo, Pereira e Leite (2011) foca os seguintes aspectos:

1) um conjunto de procedimentos, usos e apropriação do território alheio à gente do lugar, sob a racionalidade do lucro e do uso da técnica mais sofisticada que, na prática, representou um processo de expropriação da natureza das famílias que lá moravam antes da chegada da empresa de Henry Ford; 2) a destruição ou o desarranjo dos modos de vida preexistentes no lugar, com o recrutamento de sua população na área rural e seu deslocamento para a cidade recém-criada para atender às necessidades de mão de obra da Companhia, sendo que o seu ajustamento ao novo modo de vida urbano se deu por meio de um processo de (re)socialização na cidade, que visava constituir o novo tipo humano, disciplinado e hierarquizado, necessário à atividade industrial; 3) o uso predatório da natureza, causado principalmente pelo grande desmatamento e pelas queimadas; 4) a enunciação dos estereótipos e a sociabilidade de evitação por parte dos americanos, pré-figuradas e estimuladas pelo desenho hierarquizado das moradias na cidade, que expressavam a premissa de industrializar a selva, levando até ela a civilização do homem branco; 5) um tipo de urbanização que ainda não havia sido experimentado na região e que contrastou com a pobreza e precariedade dos serviços existentes, no período, nas cidades da Amazônia. (PEREIRA; LEITE, 2011, p.206)

Apesar de toda a configuração existente, o fracasso do projeto tornou a cidade estagnada por quase 40 anos. Em alguns aspectos, as grandes glebas existentes foram destinadas às unidades familiares, em termos de cessão de uso fornecidos pelo Ministério da Agricultura, além das vendas posteriores a outras gerações, mas com o foco analisado em relação a agricultura familiar, conforme destaca Pereira (2012).

Em relação à essa cessão do Ministério da Agricultura, nesse período, Costa (2018) afirma que devido a esse processo de abandono da Companhia Ford e o retorno ao estado brasileiro, a região de Belterra virou o Estabelecimento Rural do Tapajós (ERT), administrado diretamente pelo ministério. De tal modo, pertencente ao governo federal, mas vinculado a uma estrutura territorial pertencente a Santarém até o ano de 1995.

Em relação à evolução das atividades econômicas, percebe-se, ao mesmo tempo, uma economia de subsistência e familiar, com os seguintes produtos: o feijão, tomate, mandioca, café, urucum, pimenta do reino (produção familiar) e frutas como coco, tangerina, banana, abacate, laranja, limão. Em outra parte, podemos perceber uma cultura extensiva de soja, milho e arroz, além da pecuária e da melinpolinicultura, que é destaque

no âmbito do município, conforme destacam Pereira (2012), Nóbrega (2012) e Costa (2018).

Dentro das áreas pertencentes ao município, destacam-se a Área de Proteção Ambiental do Aramaí (APA Aramaí) e a Floresta Nacional do Tapajós (FLONA), ambas criadas como uma forma de controle do desmatamento (figura 30) e, atualmente, como fomento do extrativismo e do ecoturismo em suas áreas. Nesse sentido, os planos de manejo contribuem para um planejamento e gestão sustentável das áreas, de modo a contribuir para uma manutenção e defesa das unidades de conservação, conforme destaca Pinho (2017).

**Figura 30 - BR 163 representando o marco do desmatamento x Flona do Tapajós**



Fonte: Diplomatieque Brasil.

Em relação aos atrativos naturais, não se tratam das áreas de proteção, mas o contexto geográfico de balneários traz um potencial turístico ao município. Nóbrega (2012) destaca esse cenário como um dos atrativos e também fomentador do turismo na região, o que demanda uma organização relacionada aos fóruns de turismo da região e a necessidade de investimentos e uma organização em definitivo.

A partir disso, podemos perceber dualidades no que é a área do município de Belterra, como uma paisagem da vinculada à sojicultura, atrelada ao grande capital, mas também à manutenção de atividades de agricultura familiar e ao extrativismo, envolvendo as questões do campesinato em um formato de Cooperativismo. Com isso, Pinho (2017)

analisa a participação dos moradores em relação a renda e também às novas possibilidades econômicas advindas da floresta e dos atrativos naturais.

Como ambos os municípios são integrantes na região denominada de Planalto Santareno, existe uma variedade econômica e política referente a organização econômica nas áreas. Borges (2020) destaca a existência de um zoneamento que reflete as relações específicas entre o agronegócio e a agricultura familiar camponesa na região, além das atividades vinculadas com a pecuária. Nesse sentido, é englobado também o fortalecimento das atividades cooperativistas, além das atividades extras existentes para a complementação de renda.

Entende-se a atuação do serviço de transporte como elemento crucial na integração e mobilidade espacial, em que o crescimento urbano de Santarém fortalece as dependências e governanças em relação a modalidade. Com isso, o mercado consumidor e as dinâmicas produtivas são influenciadas pelas ações efetivas das monoculturas atuais, mas associadas às novas dinâmicas mercantis, tanto no âmbito das feiras quanto dos programas de valorização da alimentação.

Posteriormente, a configuração do transporte existente nos municípios envolve os circuitos produtivos e as principais atividades, estando ou não conectados a um processo regulatório e organização. Os próximos tópicos serão destinados a conjuntura de transporte entre as sedes municipais e as comunidades rurais existentes na região, de modo a entender a relação centro x periferia.

### **3.2. OPERAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL E SUAS TIPOLOGIAS**

As modalidades de deslocamento em Belterra e Mojuí dos Campos são, basicamente, para a conexão com a cidade de Santarém. Devido a questão populacional, somados os dois municípios contêm no máximo 35 mil habitantes, a dinâmica interna se faz pouco atrativa, sobretudo devido ao transporte individual (mototáxi, táxis) ser mais abrangente. Em relação ao ônibus, existem dois formatos: intermunicipal convencional (ligação entre sedes municipais) e intermunicipal rural (ligando as comunidades com a cidade de Santarém, interligando ou não a sede municipal de origem), inseridos em dois circuitos diferenciados.

No estado do Pará, a regulamentação do transporte intermunicipal é realizada pela Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Pará (ARCON), dividido nos seguintes tipos de linha: convencionais, alternativas e complementares. No âmbito da Área Metropolitana de Santarém, ela é baseada na atuação em aspectos convencionais,

cujas linhas são caracterizadas por percursos curtos, neste caso, definido pela organização como médio percurso (até 250 quilômetros), o que será visto nos próximos tópicos.

### 3.2.1. Santarém x Belterra: regulação definitiva, concorrência e conexão no transporte

Dirigir de Santarém para Belterra é exclusivamente pela BR-163, em um trajeto de 49 quilômetros e tempo de viagem que dura de 1h a 1h30 devido às paradas existentes ao longo da rodovia e do Terminal Rodoviário de Santarém. Ao longo dos anos a atuação do transporte intermunicipal de passageiros esteve dependente principalmente do processo de emancipação dos municípios integrantes da Área Metropolitana de Santarém. No caso de Belterra, a atuação empresarial se deu por empresas de pequeno porte desde meados dos anos 1990, como o caso da Viação Rio Tapajós, hoje operante apenas nas áreas da APA do Aramanaí.

Macedo (2002) analisa, no âmbito do transporte rodoviário, a atuação das empresas vinculadas com o transporte urbano da cidade de Santarém. Em seu estudo destaca a atuação da empresa Transportes Azevedo nas linhas de praias, como o Aramanaí e Pindobal, na época em que a delimitação territorial de Belterra era inexistente, conforme visto nos registros abaixo.

**Figura 31 - Operação da Transportes Azevedo para Belterra e região de praias**



Fonte: Foto A – Acervo de Erick Pedroso Neves; Foto B – Acervo de Clay Mendonça.

Um outro registro envolvendo o transporte de passageiros, está na região de praias, especificamente na comunidade do Aramanaí. Além da empresa Azevedo, existiam duas empresas de pequeno porte que faziam as linhas – a TransMello, que continha relações com a Transportes Azevedo e a outra denominada de Aratur – Aramanaí Turismo (figura 32), de propriedade do Senhor Jorge, este falecido em 2018. Atualmente, a conjuntura da região de praias é associada como um contexto do transporte intermunicipal rural, sem

participação ou vínculo com a ARCON, sugerindo a inserção dos itinerários nos circuitos inferiores ou marginais do transporte na região.

**Figura 32 - TransMello e ao fundo, o ônibus da Aratur (em azul)**



Fonte: Acervo de Jorge Pedroso (disponibilizado pelo seu neto, Erick Pedroso).

Há registros dos anos de 1990 de operações das empresas Nossa Senhora do Perpétuo Socorro (não confundir com a empresa urbana), Viação Motta e Viação Transbrasileira (há indícios de que era a mesma operante no transporte rodoviário). Por falta de registros dos órgãos gestores, essa conjuntura está registrada na memória oral dos rodoviários mais antigos do sistema de transporte urbano de Santarém e intermunicipal da região.

A partir de 2010, os interesses operacionais por parte de empresas urbanas de Santarém passaram a aumentar. No caso da Viação Borges, à época a maior empresa do sistema, operou o itinerário até meados de 2016, além da inserção da Viação Machado no mesmo período. Desde o ano de 2014 a operação do itinerário para Belterra é realizada com a seguinte frequência: compartilhamento de horários, sendo o primeiro por volta de 5h da manhã e o último horário variando entre 20h a 22h, dependendo da organização dos

plantões<sup>11</sup> das empresas, além de horários específicos no domingo, conforme visto abaixo.

**Quadro 20 - Itinerários e quantitativo de viagens da linha Santarém x Belterra x Santarém**

ITINERÁRIO/VALOR	VARIANTE	VIAGENS/DIA	EMPRESA	FROTA
Santarém x Belterra x Santarém (R\$ 8,40)	Estrada 5	10	Nacional, Machado e Shalom	3
	Estrada 7, Estrada 10	12		3
	Curica, Estrada 7	6		3
<b>DOMINGOS E FERIADOS</b>				
Santarém x Belterra x Santarém (R\$ 8,40)	Estrada 5, Estrada 7, Estrada 10	3 viagens (Belterra) 3 viagens (Santarém)	Empresas sorteadas conforme o mês	1

Elaborado por: Santos (2021), com base em dados da Prefeitura de Belterra e Tourinho et al (2017).

As definições operacionais de Belterra são acertadas entre as empresas permissionárias, a ARCON e a Prefeitura Municipal. Ao longo do dia são transportadas cerca de 3 a 6 mil pessoas todos os dias, incluindo a meia passagem cobrada para estudantes e as gratuidades previstas em lei. Em relação aos horários, existem saídas a cada 1h de Santarém, que acontece no Colégio Santa Clara e 1h de Belterra, localizada em uma área do Mercado Municipal, onde os carros se encontram durante o trajeto, conforme destaque abaixo.

**Figura 33 - Local de saída dos ônibus Santarém x Belterra x Santarém**



Fonte: Acervo Pessoal (pesquisa de campo realizada em novembro/2020 e novembro/2021)

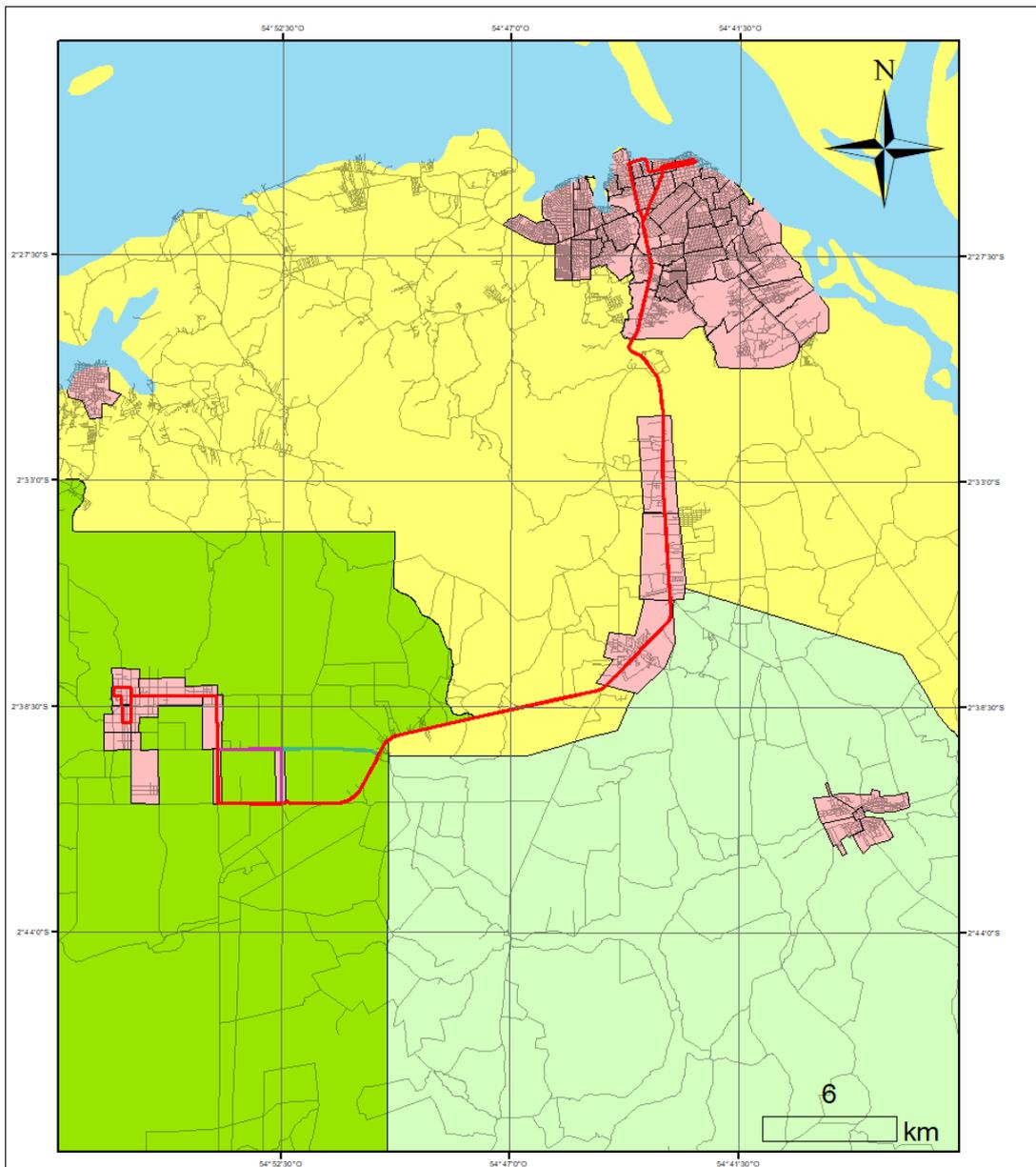
Em relação aos pontos de parada, por que não em rodoviárias? No âmbito do transporte intermunicipal é uma prática comum e prevista em regulamentação, mas a origem da linha Santarém x Belterra remete à época em que apenas Santarém era município e Belterra era um distrito pertencente a ele. Além disso, em outras áreas do

<sup>11</sup> Jargão do meio rodoviário caracterizado pelos últimos carros presente nas linhas, geralmente final do 2º turno (a partir das 20h), dependendo da linha em questão.

Brasil podemos classificar esse tipo de linha como metropolitana, semiurbana ou suburbana, devido a quilometragem e a tipologia de veículos utilizadas.

Referente a Belterra ser integrante da Área Metropolitana de Santarém, apesar de todo o ordenamento ser apenas jurídico a concepção real não demonstra nenhum processo. Com isso, a conotação da cidade é tida como Intermunicipal de curta distância, a partir da definição da ARCON, conforme visto abaixo.

**Figura 34 - Itinerários com destino a Belterra**



**Itinerários**

- Santarém x Belterra  
(via Curica e Estrada Sete)
- Santarém x Belterra  
(via Estrada 5)
- Santarém x Belterra  
(via Estrada Dez e Estrada Sete)

**Área Metropolitana de Santarém**

- Belterra
- Mojuí dos Campos
- Santarém
- Hidrografia
- Área Urbana
- Vias

Base Cartográfica: IBGE, 2014  
 ArcMap 10.5 - Datum: SIRGAS 2000  
 Sistema de Coordenadas Geográficas  
 Autor: Gabriel Augusto Nogueira dos Santos  
 Local: Santarém, PA  
 Data: 25/11/2021

Elaborado por: Santos (2021).

Além da divisão dos itinerários existentes e regulamentados pela ARCON, existe um formato referente a conexão no transporte intermunicipal. Durante os trabalhos de campo realizados em 2021, foi percebida a operação em formato associativo. A definição é a participação de duas empresas de grande ou pequeno porte, com a autorização de exploração como linha municipal, semiurbana e periurbana, que consiste na operação até o limite municipal de Santarém x Belterra, correspondente as comunidades de Tabocal/Cedro, conforme destacado abaixo.

**Figura 35 - Empresa operante na conexão Belterra x Cedro/Tabocal**



Fonte: Acervo Pessoal - Pesquisa de campo realizada em novembro (2021).

Esse formato associativo, através das autorizações vigentes, tem horários estabelecidos de 6h da manhã até o horário das 22h, mesmo horário que os linhões universitário intermunicipais. Desse modo, a estratégia de concorrência é interligada com a conexão (transbordo) entre coletivos e a cobrança do mesmo valor da tarifa urbana, no valor de R\$ 3,00. No quadro abaixo são apresentados os valores e o quantitativo de viagens realizadas de segunda a sábado.

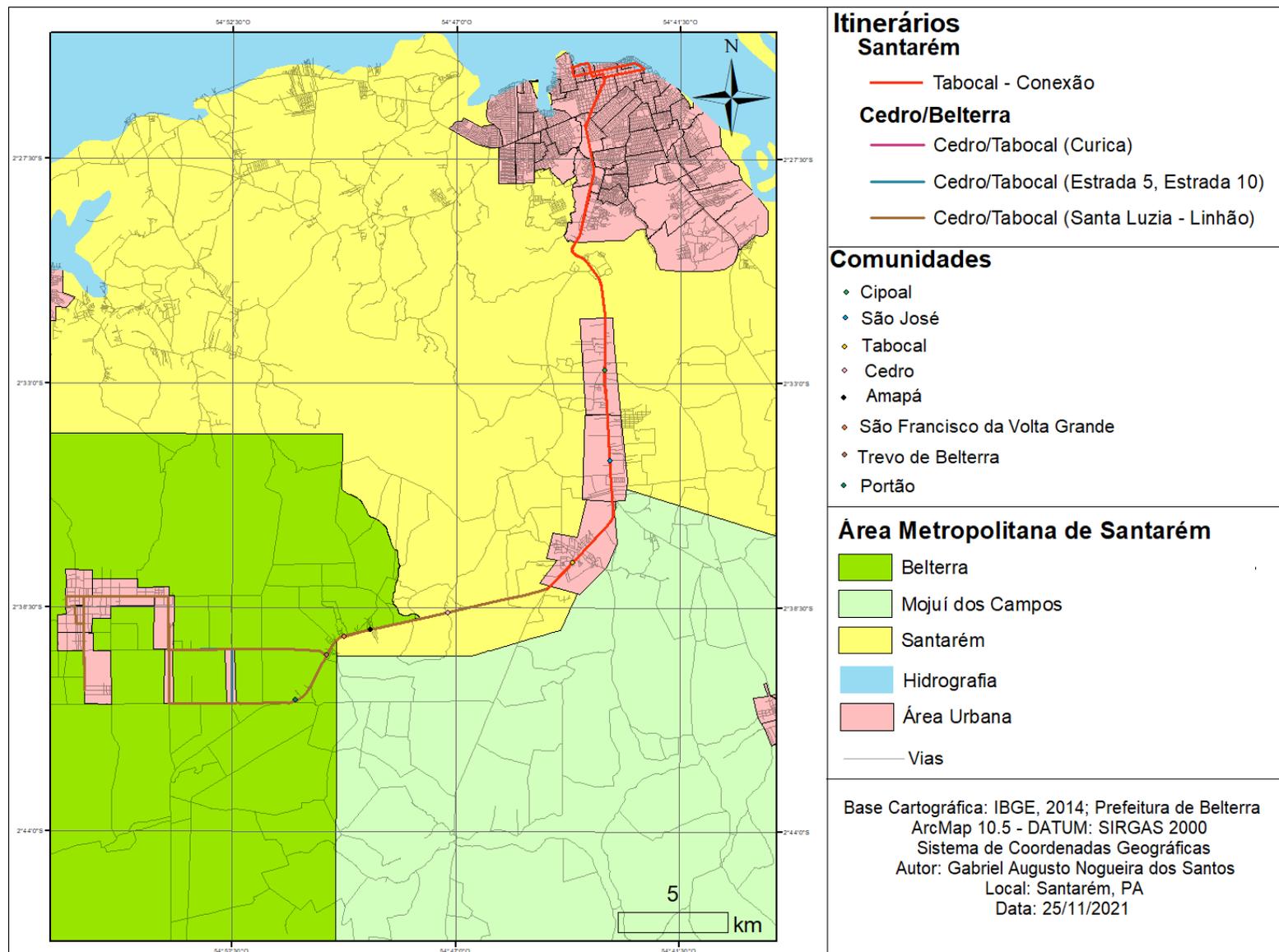
**Quadro 21 - Itinerários e Viagens da Linha Cedro/Tabocal x Belterra**

ROTA/VALOR	VARIANTE	VIAGENS	EMPRESA	FROTA
Cedro x Belterra (R\$ 3,00)	Estrada 05	3	Vaneni Transportes	1
	Estrada 05/Estrada 10/ Santa Luzia	2		
	Estrada 10	2		
	Curica	2		

Elaborado por: Santos (2021), com base em dados da Prefeitura de Belterra e Pesquisa de Campo.

Nota-se que as variáveis dos itinerários são parecidas com o transporte rodoviário, mas com a particularidade de oferta do serviço para o bairro Santa Luzia em alguns horários, como um fator circular interno no município, conforme visto no mapa abaixo.

**Figura 36 - Conexão da linha Tabocal/Cedro**



Elaborado por: Santos (2021).

Entende-se a dinâmica da rota Santarém x Belterra como uma concorrência e atratividade na migração pendular. Apesar da intensa disputa entre as empresas operantes, devido aos Termos de Ajustamento de Conduta os debates sobre a melhoria dos transportes, se encontram facilmente inseridos nos Planos Diretores e Planos de Mobilidade a ser pensados pelas prefeituras ou até mesmo por um possível órgão “metropolitano”. Em relação a esse cenário, Tourinho et al (2017) envolve a administração e governança, de modo a angariar seguridade no processo de regulação e concessão do serviço, sobretudo na homologação definitiva de itinerários e toda a estruturação existente.

### **3.2.2. Santarém x Mojuí dos Campos: emancipação recente, entre o legal e o ilegal no transporte intermunicipal**

Saindo de um cenário exclusivamente da BR-163, a distância de Mojuí dos Campos é de cerca de 33 quilômetros em relação a Santarém, de onde o trajeto poderá ser feito de duas maneiras: a primeira, pela BR-163 e, posteriormente, acessar a PA-431 ou o trajeto via PA-370 (Santarém x Curuá-Una) e, novamente, a PA-431, em um trajeto de 40 quilômetros, cujas viagens duram entre 50 minutos a 1h10 dentro do coletivo.

Os itinerários com destino a então Colônia Agrícola começaram por volta dos anos 1970 e houve uma série de agentes empresariais durante esse processo. Destacam-se as empresas Transbrasiliana, Viação Pérola do Tapajós (operante no sistema urbano), Viação São Francisco, Expresso Emerson, cujo itinerário era basicamente centro de Mojuí dos Campos até o Centro da cidade de Santarém, servindo como transporte misto (cargas e passageiros), além do uso de veículos como jardineiras, muitas vezes operadas pelos próprios moradores, conforme visto abaixo.

**Figura 37 - Empresas operantes no itinerário Mojuí dos Campos x Santarém**



Foto A - Expresso Emerson; Foto B - Viação Pérola do Tapajós  
Fonte: Acervo de Leandro Carrolino Soares.

Os anos 1990 marcaram a inserção de novas empresas no sistema, algumas até com um investimento maciço nas rotas intermunicipais, na época consideradas como linhas urbanas. Salienta-se a entrada de empresas como a Transportes Leandro, fundada em 1994 (figura 14) e operante até 2010 e a Viação Rio Tapajós (hoje Adriel Transportes), contando inclusive com alguns carros novos e seminovos nas operações, conforme destacado no acervo recuperado.

### Figura 38 - Operação e aquisição de veículos da empresa Transleandro



Fonte: Acervo de Lucas Welter.

Posteriormente, os anos 2000 simbolizaram uma reviravolta no transporte de passageiros na região. Devido aos problemas de dívidas, falências, problemas com os órgãos reguladores, além de um foco maior no transporte urbano, muitas empresas deixaram de operar o transporte com destino a Mojuí dos Campos. Um dos fatores que pesava nos custos operacionais, conforme percebido em campo, está em relacionado à distância e aos custos relacionados a quilometragem percorrida.

São associadas também ao cenário algumas mudanças de capital que contribuíram para a permanência de poucos agentes interessados, vide Viação Rio Tapajós, na qual houve a mudança de CNPJ para o nome de Adriel Transportes, ambas ainda contêm parcerias em relação a linha e a frota (figura 15). Devido a esse imbróglcio administrativo, a rota efetuada pela mesma ainda enfrenta problemas junto a ARCON, de modo que a operação ainda é considerada informal e até mesmo irregular.

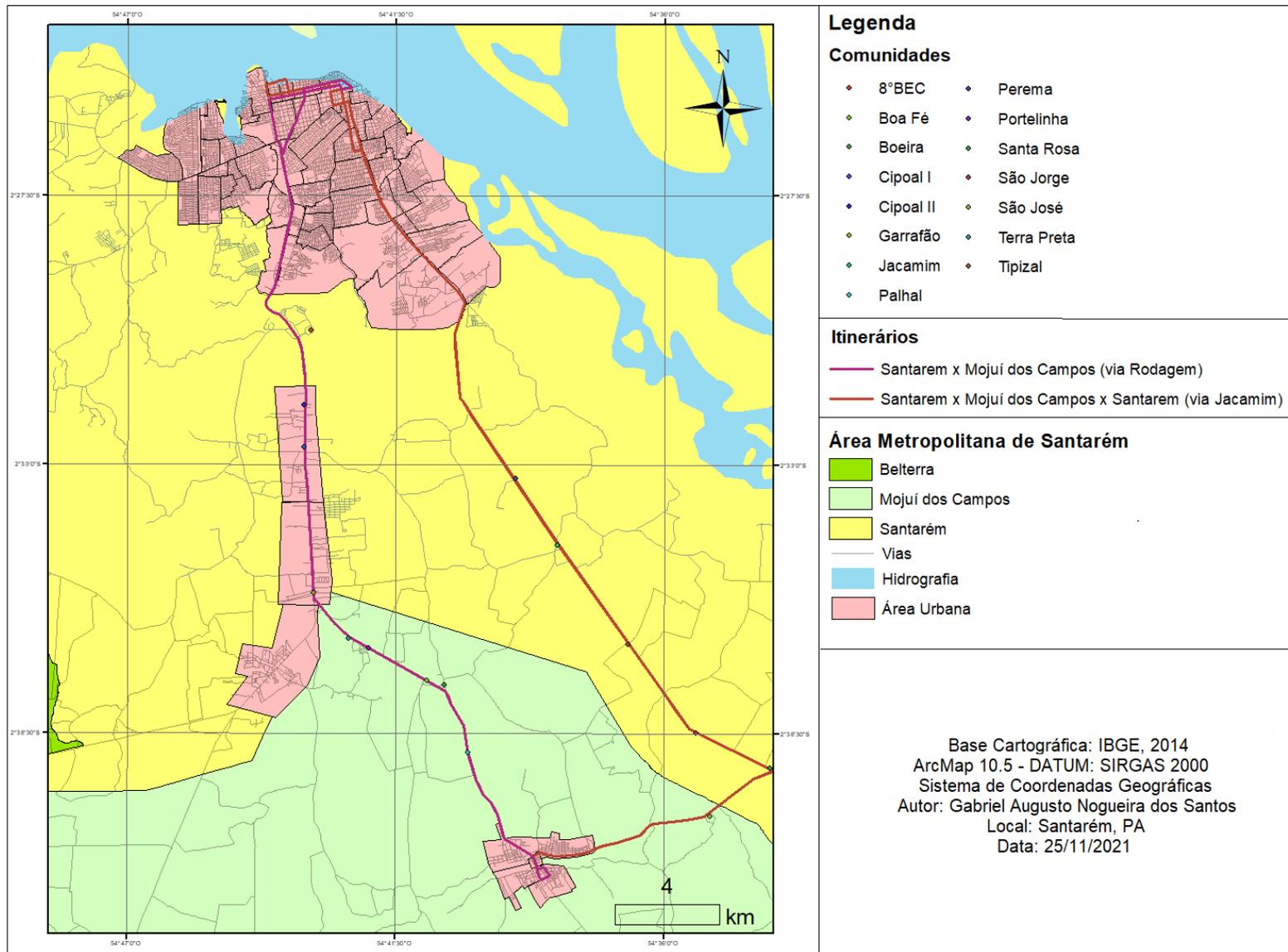
**Figura 39 - Ponto final da linha Mojuí dos Campos x Santarém da Adriel Transportes**



Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo.

Em relação a prática dos itinerários, existem duas variantes: a primeira, operante pela BR-163 tem boa parte do seu itinerário presente e abrange algumas comunidades da rodovia PA-431, já dentro do município. O segundo itinerário está composto pela rodovia PA-370, de modo a abranger as colônias mais ao leste do município, como Garrafão e as áreas rurais pertencentes ao município de Santarém na porção sul, já associadas com as regiões produtivas da Curuá-Una, conforme pode ser visto abaixo.

**Figura 40 - Itinerário com destino a Mojuí dos Campos**



Elaborado por: Santos (2021).

Um grande problema identificado na prática da organização de linhas em relação a Mojuí dos Campos é em relação a atuação das empresas. Percebido o caso da Rio Tapajós/Ariel Transportes, o caso de inserção da atual detentora, a Pepa Transportes, é vinculada também a uma entrada no sistema sem outorga, o que posteriormente se tornou oficial, conforme visto abaixo.

**Figura 41 - Operação da Pepa Transportes para Mojuí dos Campos**



Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo.

Anteriormente, havia a participação da Viação Borges como detentora operacional dada a conjuntura de Mojuí dos Campos como área urbana. Nesse caso, a assinatura de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) em relação a prestação de serviço deu essa continuidade até o ano de 2016, devido aos processos de regulamentação e concessão dos trechos com destino a Belterra e Mojuí dos Campos. Com isso, apenas a empresa a Pepa Transportes continuou a operação por ser considerada a única apta a continuidade do serviço.

A falta de um organismo relacionado ao controle dos serviços públicos no âmbito metropolitano é uma constante no que diz respeito a organização e delimitação das pautas do transporte de passageiros. A partir disso, Gomes et al (2017) destaca a criação da RM de Santarém apenas como um fortalecimento dos poderes políticos, em detrimento das ofertas:

Na esfera local, a institucionalização da RM de Santarém representa o fortalecimento do poder público, com a ampliação da máquina pública, e o fortalecimento também dos interesses privados no sentido de conversão de terra rural em terra urbana e apropriação dessa terra para a

maximização da mancha urbana das cidades. Desse modo, Santarém se consolida como lugar da elite local, e as cidades de Belterra e Mojuí dos Campos passam a exercer a função de periferia da RM, devido à valorização das terras em toda a RM. É clara a expulsão das classes mais pobres para as cidades vizinhas sem o fornecimento do mínimo de infraestrutura ou de serviços essenciais como o transporte público. (GOMES et al, 2017, p.913)

Frente a essa questão, a mobilidade espacial e o ordenamento jurídico da instituição da Região Metropolitana revelam-se uma prioridade urgente em relação ao transporte intermunicipal. Tourinho et al (2017) traz em destaque os interesses comuns referentes a gestão da mobilidade entre os municípios por meio das articulações e associações entre os municípios e o governo estadual, a partir de um organismo em definitivo.

Associado ao organismo e governança, podemos destacar os exemplos de Costa (2016) sobre a relação da mobilidade espacial e os fluxos pendulares, estes devem ter características pertinentes às realidades dos passageiros e um maior poder de diagnóstico operacional e de qualidade, quanto na precisão de custos e viabilidades técnicas na configuração do transporte por parte dos órgãos reguladores.

Entretanto, a discussão sobre o sistema semiurbano ou intermunicipal existente engloba as dificuldades e uma negação sobre a integração proposta pela criação da Região Metropolitana de Santarém, a qual impacta tanto as dinâmicas urbanas quanto as rurais, fomentando apenas interesses políticos em detrimento do serviço de transporte, cujas atividades meio e fim estão associadas às atividades econômicas nos municípios em questão.

### **3.3. DISPARIDADE E DEPENDÊNCIA NO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL RURAL DE PASSAGEIROS**

Dos cenários de ligação entre sedes municipais, chega-se ao que pode ser definido como “margens” do transporte de passageiro. Tal como já analisado no capítulo 02, a conjuntura rural do transporte de Santarém engloba a adesão quase que em sua totalidade ao circuito inferior da economia devido ao pouco interesse empresarial e até mesmo da regulação e estruturação pública.

A tipologia do transporte rural pode ser destacada nesse tópico como intermunicipal rural, isto é, além de servir como ligação a área central de Santarém e as suas respectivas feiras, pode servir como conexão com as sedes municipais dos seus respectivos locais de origem. Nesse sentido, a atuação do transporte ocorre em um formato misto, tanto como transporte de passageiros quanto como transporte de cargas, critérios considerados fora da institucionalização da ARCON.

Com isso, a atuação do transporte intermunicipal rural está associada a um processo de segregação socioespacial e desfavorecimento do transporte, conforme destaca Carvalho (2019). Dessa fundamentação pode-se perceber que o processo em questão é institucionalizado pela falta de integração e as idiossincrasias existentes nas comunidades e projetos de assentamento, desde as relações sociais até as relações de trabalho são entendidas como de fator camponês.

Nos últimos anos, as discussões sobre a regulamentação e a concessão definitiva das linhas foram evidenciados em debates e audiências. O cenário é apontado pelas participações da ARCON, Prefeituras Municipais de Belterra, Santarém e Mojuí dos Campos, além da presença dos operadores e associações de moradores. Em 2020, a sinalização para esse processo se tornou cada vez mais efetiva, conforme destaca matéria da Agência Pará (2020), que enfatiza o cotidiano dos moradores, a partir do seguinte trecho:

O produtor rural Sidney Nunes expôs a dificuldade enfrentada para transportar as mercadorias das comunidades mais distantes até as feiras e mercados de Santarém. “Nós queremos a flexibilização da legislação do transporte de cargas e passageiros intermunicipal. Achamos que estava tendo uma fiscalização muito rígida, impossibilitando que os ônibus que saem das comunidades rurais possam transitar em Santarém, porque só tem uma empresa legalizada até agora, mas essa empresa não vai buscar a produção das pequenas famílias que fazem esse transporte da produção através de outras linhas de ônibus”, relatou. (AGÊNCIA PARÁ, 2020)

Em relação a essa flexibilização jurídica, são evidenciadas as condições financeiras de investimentos a ser realizados por parte dos possíveis permissionários devido a infraestrutura precarizada existente nas vias de acessos as comunidades. Em outra momento, destaca-se a atuação das empresas regulamentadas pela ARCON na operação de linhas intermunicipais, cuja origem x destino é a ligação somente com as sedes municipais – as comunidades ficam excluídas desse processo.

Um dos destaques nas discussões é o fortalecimento das cooperativas de transporte, elemento chave para a consolidação e efetivação do sistema. A partir do ano de 2018 surgiram as Cooperativa de Transportes e Veículos Leves e Pesados do Tapajós (COOPERTAPAJÓS) e a União dos Cooperados em Transporte Intermunicipal de Passageiros (UNICOOPE), com operações nos municípios de Belterra e Mojuí dos Campos e também com inserção em algumas linhas dos municípios de Santarém, Prainha, Placas e Uruará. A identificação desses agentes é percebida nos veículos em questão que,

apesar de conter uma razão social própria<sup>12</sup>, encontra-se afiliado de modo a trazer caráter de seguridade frente a um possível processo de regulamentação.

#### Figura 42 - Vinculação das Cooperativas de Transporte Unicoope e Coopertapajós



Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo (março e maio de 2021).

A questão da cooperação envolve também o controle e o capital social, nesse sentido, Abramovay (2000) ressalta a importância das trocas de informação e das dinâmicas envolvendo “concorrência-emulação-cooperação”. Com isso, o paradoxo envolvendo a operação do transporte nas áreas rurais pode ser fundamentado em um pacto territorial, no qual os agentes envolvidos podem criar um clima de confiança, nesse caso o Estado pode ser definido como agente regulador do serviço de transporte de passageiros.

No âmbito de Belterra e Mojuí dos Campos, a criação das cooperativas deve ser pensada na forma de seguridade administrativa das linhas e da posterior reivindicação sobre a delimitação de concessão de itinerários. Outro fator é ampliação do número de associados ou em desistência deles, seja por interesses fora do mercado social, oriundos de uma lógica e amplitude empresarial ou da falta de acordos e projeções dos próprios agentes cooperados.

Destacados a atuação do cooperativismo, a organização e distribuição do serviço de transporte também é analisada a partir da vinculação com o transporte de cargas, tanto as oriundas das áreas em questão (mercadorias a serem vendidas na cidade) quanto as compras realizadas na cidade (alimentação, insumos agrícolas), o que traz uma outra competência do serviço de transporte, onde se é cobrado pelo volume<sup>13</sup>, conforme visto abaixo.

<sup>12</sup> Alguns permissionários têm razão social e CNPJ próprio, mas se filiam de modo a serem inseridas no processo de regulamentação e seguridade em caso de fiscalização. No entanto, não se tem uma estimativa adequada de quantas empresas devido à falta de retorno dos dirigentes das cooperativas em questão.

<sup>13</sup> O volume cobrado está relacionado com o tamanho e também espaço a ser alocado no veículo. Dependendo da localidade e do que vai ser transportado, pode ser cobrado uma passagem inteira ou um valor específico.

**Figura 43 - Alocação dos volumes a serem cobrados nos coletivos**

Fonte: Acervo Pessoal – Pesquisa de Campo (abril e maio de 2021).

Outro aspecto dessa organização está relacionado aos operadores oriundos das próprias comunidades, cujas operações são subordinadas com a produção e reprodução do modo de vida camponês. Baseados em Paulino (2012) e Nascimento (2016), as relações campesinas do modo de vida caboclo-ribeirinho têm suas particularidades e semelhanças no contexto no âmbito das comunidades localizadas em assentamentos localizados em rodovias e vicinais.

Nos primeiros registros de campo, nota-se uma forte necessidade camponesa para realizar escoamento da produção. Enfatizando essa característica, entende-se os vínculos sociais presentes no modo de produção e exploração do serviço de transporte, conforme visto abaixo.

#### **Quadro 22 - Dinâmicas da produção camponesa no Transporte de Passageiros**

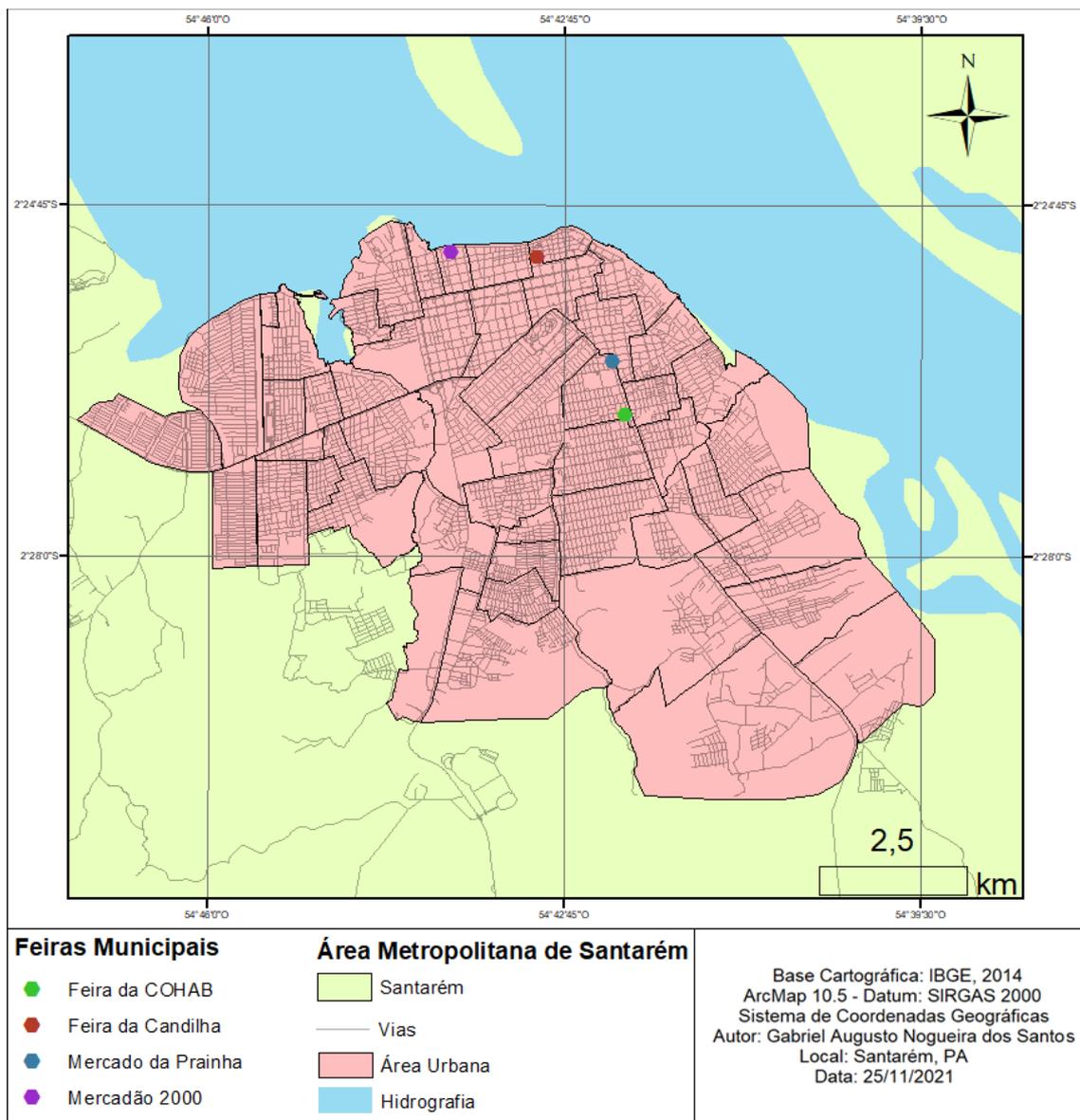
<b>ELEMENTOS</b>	<b>CARACTERÍSTICA NO TRANSPORTE</b>
Força de Trabalho Familiar	A atuação é em relação a condução do ônibus e enfatizado na atuação do parentesco no embarque e desembarque de mercadorias, pessoas, cobranças de passagens e condução do veículo.
Ajuda Mútua	Nesse sentido, a ajuda mútua nas comunidades está relacionada ao deslocamento de mercadorias (volumes) e busca de encomendas a serem entregues nas comunidades, em uma combinação prévia entre o morador e o motorista.
Trabalho Assalariado	Prática existente quando há estruturação em uma empresa artesanal. Nesse sentido, pode ser uma combinação fixa entre colaborador e proprietário ou entre familiares, com pagamento de salário ou diárias na operação.
Parceria	Na atuação de algumas comunidades existem dois ou mais operadores com disponibilidade de veículos para a operação. Nesse sentido, há o revezamento de dias de

	operação e a divisão de lucros em relação ao volume de mercadorias e passageiros.
Trabalho Acessório	Trabalho de forma sazonal, considerada uma forma de renda complementar. No âmbito do transporte, geralmente é compensado pelo pagamento de diárias, conforme o tempo de viagem e destino
Propriedade dos meios de produção	Além de ser proprietário de terras, o transporte pode ser visto como uma renda suplementar em relação a produção da terra em questão. Neste caso, o veículo também é de sua propriedade, podendo contar mais de um carro, com o qual trabalha-se com frete ou locação a outros agentes.

Elaborado por: Santos (2021), com base em Paulino (2012) e Nascimento (2016).

A partir desse cenário, é importante destacar os Polos Geradores de Viagem (PGVs) no âmbito de dependência e destinação dos produtos na cidade de Santarém. Foram identificadas a Feira da Candilha, Feira da Cohab e o Mercado 2000 como principais áreas de destinos dessas linhas, vinculadas à dinâmica de cargas e passageiros, conforme visto abaixo.

**Figura 44 - Espacialidade das feiras de Santarém**



Elaborado por: Santos (2021).

Com essa relação com as feiras e locais de venda de produtos, a mobilidade espacial é apta ao provimento das mudanças do território e dos novos fluxos existentes no cotidiano, englobando aspectos regionais e suas relações com o território e o espaço urbano. A propósito disso, Costa (2016) procurou trazer a seguinte interpretação:

A mobilidade espacial, de um modo geral, tende a atuar como importante elemento no processo de organização socioespacial, ao promover a produção e (re)produção do espaço através da intensificação dos fluxos de pessoas e mercadorias em determinada área ou região, contribuindo assim, de maneira direta e indireta, para a ação dos agentes responsáveis pela produção do espaço e apropriação do território.

Mais do que isso, quando analisada em âmbito micro e macrorregional, colabora para uma maior interação espacial

entre os diferentes núcleos urbanos, ocasionando, ao mesmo tempo, implicações para o crescimento econômico das cidades e regiões pouco desenvolvidas que relacionam-se às cidades de maior porte econômico. Tal crescimento pode se dá em virtude tanto da proximidade geográfica como das vantagens econômicas e políticas obtidas pelas cidades e regiões menos desenvolvidas no processo de interação com as cidades maiores, especialmente quando essas cidades, as maiores, desempenham papéis de centralidade econômica na região onde estão inseridas. (COSTA, 2016, p.225)

Frente a esse processo, a mobilidade espacial entre os municípios, as linhas originárias das comunidades de Belterra e Mojuí dos Campos, acompanham o cenário de centralidade econômica e política, mas são consideradas a margem do que é o panorama estabelecido pela ARCON. A partir dessa conjuntura pode-se destacar o fortalecimento do cooperativismo e o surgimento de um pacto territorial dentro do transporte. Segundo Abramovay (2000), esse cenário pode ser considerado como elemento essencial no escoamento da produção e nas relações existentes entre os agentes locais, de parceria e apoio no serviço de transporte.

Outra conjuntura associada a esse cenário engloba a falta de registros referentes as concessões ou documentações antigas, soma-se isso a conjuntura de Santarém como o único município existente. Com isso, a falta de uma gestão e um processo de liberação em relação as concessões forçam os agentes empresariais a se cadastrarem como fretamento, devido a necessidade de manutenção da circulação veicular ou evitar qualquer imbróglgio com os agentes gestores dos serviços de transportes.

Nesse sentido, percebe-se um desvio na tipologia de atuação, de modo a se adequar no contexto rural e a inserção de circulação na área urbana de Santarém sem impedimentos, o que será percebido nos próximos tópicos junto de suas relações perante a economia dos municípios integrantes da Região Metropolitana de Santarém.

### **3.3.1. Do escoamento da produção ao turismo: as faces do transporte rural no município de Belterra**

Apresentados os panoramas gerais do que é o transporte intermunicipal, o primeiro caso apresentado é envolvendo o município de Belterra, cuja característica territorial engloba cerca de 80% do seu território envolvido por projetos de assentamento e a Floresta Nacional do Tapajós. Além disso, existe na região as regiões de praias, inseridas nas áreas já mencionadas anteriormente, o que traz um debate diferenciado sobre o transporte de passageiros.

Em primeiro momento, a análise do turismo na região é considerada primordial, por ser um dos elementos atuais na região de Belterra. Nóbrega (2012) e Costa (2018) destacam a região da APA Aramanaí, onde estão localizadas as principais praias da região, como Pindobal, Porto Novo e Santa Cruz como principal interesse turístico de quem viaja para a região de Santarém, tanto interesse dos moradores quanto de turistas nacionais.

Em relação à acessibilidade e a mobilidade nessa região, como já destacado, havia operações rotineiras do serviço de transporte urbano de Santarém. Atualmente, a inserção do transporte de passageiros acontece de duas maneiras: fretamento, existente aos fins de semana e o transporte coletivo com uma viagem de ida pela manhã para Santarém e o retorno a ser realizado à tarde (figura 45), cuja estruturação não é mais regulamentada pela ARCON.

**Figura 45 - Permissionários operantes para a região da APA Aramanaí**



Fonte: Acervo pessoal – trabalho de campo.

No caso citado, é apenas em relação ao Aramanaí, enquanto as linhas com destino a comunidade e praia de Santa Cruz estão alocadas nos itinerários pertencentes a Floresta Nacional do Tapajós, dependendo das condições viárias existentes no trecho. Normalmente, segundo entrevista com permissionários, o trajeto é feito de 03 a 05h, quando não ocorre alguma intempérie ou problema mecânico ao longo do trajeto.

Ao mesmo tempo em que há um potencial turístico nas comunidades, a infraestrutura de transporte passa a ser o principal problema devido à ausência de políticas de inserção de itinerários e o provimento de infraestrutura viária adequada. Costa (2018) destaca que em relação a área da APA Aramanaí, o provimento de camada asfáltica e a recuperação das estradas de acesso são considerados elementos primordiais para o melhor acesso e o aumento no número de turistas na região.

Já em relação a configuração empresarial, existem apenas a linha do Aramanaí com frequência de segunda a sábado. Anteriormente, havia a atuação da linha Interpraias/Belterra com a empresa Shalom Transportes e a AR Nacional, mas devido a

questões de infraestrutura e pouco interesse das empresas, as linhas acabaram, fomentando o interesse dos pequenos permissionários, não somente no turismo, mas em relação ao transporte dos moradores para as sedes municipais de Santarém e Belterra.

Para as demais praias, o transporte existe apenas no domingo, em formato de fretamento. Durante os trabalhos de campo e visitas técnicas ao município de Belterra, foram constatadas as seguintes observações:

- Composição de turistas oriundos da cidade de Santarém (área urbana) e comunidades rurais das proximidades;
- O aluguel do ônibus é realizado tanto por empresas quanto por proprietários individuais, em um orçamento que varia de R\$ 500,00 a R\$ 800,00 (cobrança individual de passageiros entre R\$ 12 a R\$ 20);
- O transporte de turistas oriundos de outras cidades que atracam ou pousam em Santarém, dependendo do seu poder aquisitivo, necessita do transporte individual ou do uso de táxis e serviços de aplicativos – com valores superiores e dependendo da aceitação dos trabalhadores – devido a infraestrutura.

Percebe-se que a mobilidade em primeiro momento já se encontra precarizada, sem uma seguridade e planejamento organizacional. Em relação ao poderio turístico, o aproveitamento de um acesso adequado torna o cenário cada vez mais atrativo. Acerca do papel do transporte, podemos perceber uma forte influência do circuito inferior da economia, onde o agente transportador não desenvolve somente transporte de passageiros em rotas definidas, mas agrega valor ao trabalho com outros modelos de transporte, principalmente o fretamento. Com isso, a configuração do transporte se faz presente da seguinte maneira:

**Quadro 23 - Linhas existentes na região da APA Aramanáí**

<b>ITINERÁRIO</b>	<b>EMPRESA</b>	<b>FROTA</b>
Aramanáí	Permissionário individual em associação com a empresa AR Nacional Transportes.	3
Santa Cruz	Permissionários da FLONA do Tapajós (Tapajós Tur, Viação Rio Tapajós, Viação Cajado).	Depende do itinerário e horário.

Elaborado por: Santos (2021) com base em trabalhos de campo.

O próximo cenário estudado diz respeito às comunidades na área da Floresta Nacional do Tapajós. Criada no ano de 1974, no auge da Ditadura Militar, engloba cerca de 23 comunidades nos municípios de Aveiro, Belterra, Placas e Rurópolis. Para fins da

pesquisa, serão utilizadas apenas as seguintes: São Domingos, Maguari, Jamaraguá, Acaratinga, Jaguarari, Pedreira, Piquiatuba, Marituba, Nazaré, Bragança, Novo Marai, Marai, Pini, Tauari, Chibé, Taquara, Prainha I, Prainha II e Itapaiúna, estas pertencentes ao município de Belterra.

Somados esses moradores, estima-se cerca de 1100 famílias e um total de 2.500 moradores na região, cuja economia é voltada ao ecoturismo, a agricultura familiar de subsistência e a venda do excedente para as principais feiras de Santarém. Um dos exemplos citados envolve a comunidade do Maguari, onde Pinho (2018) destaca o cultivo da mandioca, caju, murici, taperebá, pupunha, goiaba e hortaliças no geral.

Além disso, o plantio de mandioca e a produção de farinha fazem parte do cotidiano das comunidades, a atividade extrativa também se faz presente na produção das biojoias e na extração de óleos vegetais como a andiroba, piquiá, além do látex da seringueira. Em menor escala, Pinho (2018) destaca a meliponicultura e apicultura como atividades desenvolvidas na região da FLONA.

As configurações de transporte de passageiros são referentes a participação de pequenos proprietários, com uma frota de 1 a 4 veículos, moradores das comunidades integrantes do território da FLONA. Nesse sentido, o cadastro deles está vinculado ao município de Belterra como microempreendedores, devido ao porte da frota e as limitações, conforme destacado abaixo.

**Quadro 24 -Empresas operantes na área da FLONA do Tapajós**

<b>EMPRESA</b>	<b>FROTA</b>	<b>ITINERÁRIO/CENÁRIO</b>
Jardel Transportes	1	Itinerário para as comunidades de Maguari e Jamaraguá via sede municipal de Belterra
Tapajós Tur	1	Itinerário apenas via Maguari e Revolta.
Viação Rio Tapajós	2	Operante na região do Aramaná e Maguari até meados de 2017, posteriormente vendeu seus carros para empresas da região da FLONA e Ituqui
Viação Cajado	1	Operação nas comunidades do Tauari, Aldeia e Piquiatuba
Permissionário individual	1	Operação compartilhada em formato de sublocação ou auxílio de outras empresas.

Elaborado por: Santos (2021) com base em trabalhos de campo.

Dentro da área do município de Belterra, fora da influência da BR-163, compreende-se uma consolidação empresarial fomentada pelos próprios moradores. As rotas em questão podem exercer uma relação de parceria (revezamento), trabalho assalariado ou trabalho acessório, além da propriedade do meio de produção (figura 46),

nesse caso, o proprietário pode ter participação na produção da comunidade ou o meio de produção seria o próprio ônibus, no provimento do sustento em questão.

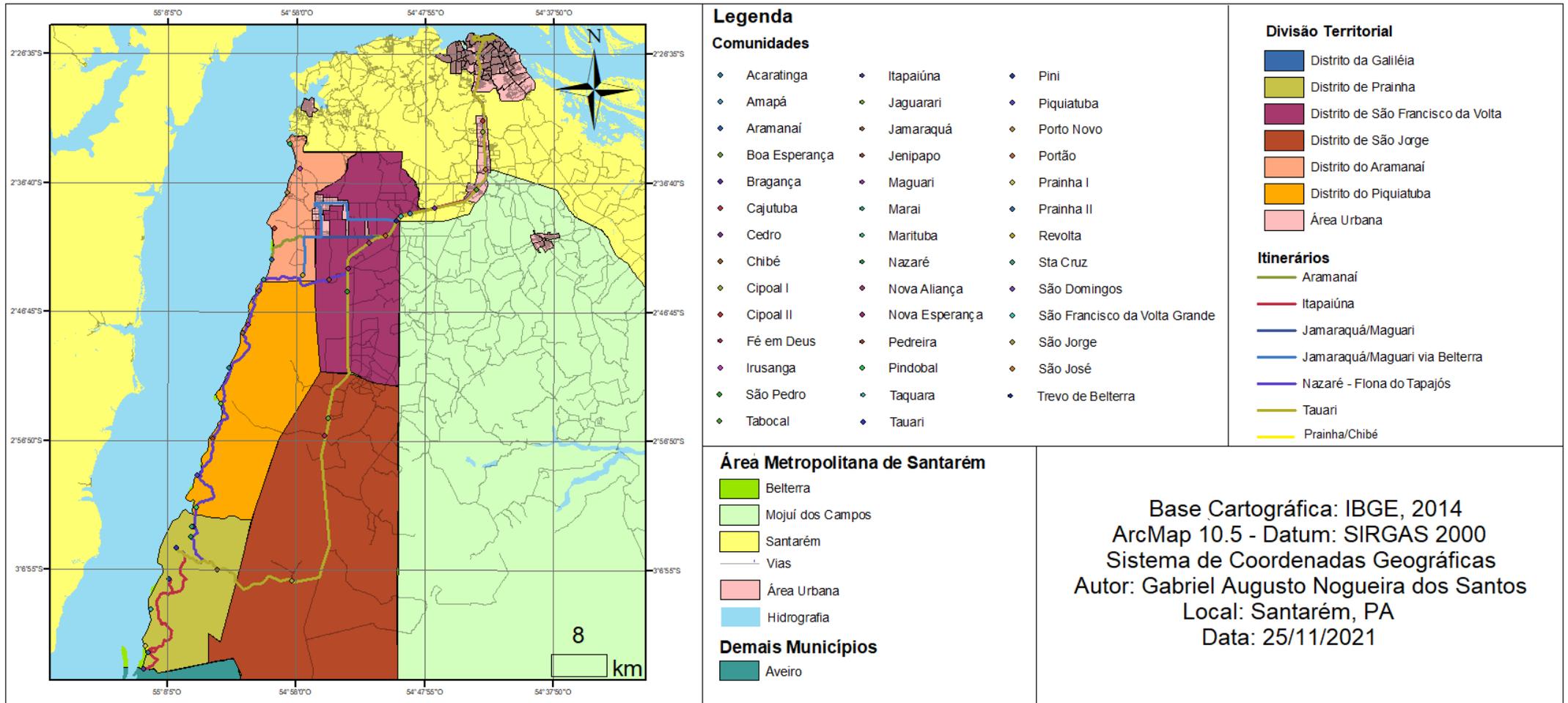
**Figura 46 - Ônibus com destino a FLONA do Tapajós**



Foto A – Viação Cajado; Foto B – Tapajós Tur; Foto C – Jardel Transportes  
Fonte: Acervo Pessoal – Trabalho de Campo (novembro/2020).

O mapeamento dos itinerários foi realizado de acordo com os dados disponibilizados pelos permissionários durante as práticas de campo realizadas no ponto de embarque em Santarém, além dos dados do ICMBio, conforme demonstrado abaixo.

Figura 47 - Itinerários existentes na área da FLONA do Tapajós



Elaborado por: Santos (2021).

Saindo do contexto das comunidades localizadas no interior do município e passando para a região da BR-163, composta pelos distritos de São Francisco da Volta Grande, Galiléia e São Jorge, integrantes do PAC Bela Terra I e II – sendo a Região do São Jorge caracterizada como área excluída da Floresta Nacional do Tapajós em 2012. Os impactos referentes a criação desses distritos e a relação de associação com a BR-163 está explícita no que diz respeito a monocultura da soja e a facilidade de se chegar à cidade de Santarém.

Oliveira et al (2018) destaca na região que, diferente das conjunturas econômicas da Floresta Nacional do Tapajós, algumas comunidades da BR-163 envolvem em seu processo econômico o uso dos Sistemas Agrofloretais (SAF), sobretudo valorizando as áreas que se encontram em estado de abandono ou foram desmatadas. Conceição (2017) destaca também a questão das lutas e resistências camponesas nas comunidades fora da região da FLONA, envoltos nas disputas territoriais com os sojeiros, adaptando as suas realidades de acordo com os novos fluxos e objetos tecnológicos, enfatizados pela influência da rodovia.

Nesse sentido, as atividades vigentes fora da FLONA, no caso dos Projetos de Assentamento Conjunto e demais comunidades, contêm fortes traços vinculados às questões agroextrativistas e a agricultura familiar-camponesa existente na região. Conceição (2017) ressalta a importância das atividades econômicas desenvolvidas na região como uma forma de resistência desde as recusas de negociação com os grandes produtores e na manutenção das suas culturas produtivas.

Enfatizados os cenários históricos e econômicos da influência da BR-163, a caracterização do transporte coletivo e intermunicipal se dá a partir dos anos 1990, de forma específica no ano de 1997, com o asfaltamento da rodovia no trecho correspondente ao município, com mais de 100 quilômetros. Com isso, a mudança do uso do pau-de-arara para o ônibus se tornou crucial no deslocamento das comunidades existentes ao longo da rodovia.

Em relação ao ônibus, considerada a peça-chave da dissertação, a trafegabilidade na região era apenas nas linhas intermunicipais e interestaduais que cruzavam a rodovia com destino a Santarém. A partir dos anos 2000, o surgimento das primeiras empresas a operar na região, exclusivamente com carros de padrão rodoviário e a existência de bagageiro (figura 48), influenciou principalmente no deslocamento de pessoas e a produção oriunda dessas comunidades.

**Figura 48 - Fileiras de carros com destino a comunidade São Jorge**



Fonte: Acervo de Erick Pedroso Neves

Em relação a utilidade do transporte coletivo, Youssef Filho (2013) destaca, em uma das comunidades durante o seu trabalho etnográfico sobre a comunidade Açazal do Prata, o deslocamento pendular para as cidades de Santarém e Belterra nas seguintes proporções: o deslocamento para a sede municipal de Belterra é para a resolução de burocracias municipais como cartórios e serviços básicos de saúde e educação, enquanto o deslocamento para a centralidade ou polo, neste caso, Santarém, é pela necessidade do comércio de farinha produzido na região e a compra de insumos agrícolas, além da questão do Ensino Superior e de atendimento de saúde de média e grande complexidade.

Com isso, é perceptível a necessidade da organização empresarial para a garantia do direito social do ir e vir. Ressaltando esse cenário, a atuação dos permissionários oriundos das comunidades atendidas é oriunda do transporte de fretamento devido a não regulamentação definitiva dos permissionários. Pode-se basear a atuação de trabalho dos permissionários em 3 aspectos: a parceria, relacionadas aos horários e uma certa competitividade por passageiros, mas englobados em uma prática associativista dentro da comunidade.

Já os segundos e terceiros aspectos envolvem as forças de trabalho do transporte, desde a ajuda familiar até o assalariamento dos trabalhadores, geralmente pagos em acordo ou diária, de acordo com a rentabilidade diária da rota e dos volumes carregados. Abaixo, a configuração das empresas existentes no âmbito da BR-163.

**Quadro 25 - Empresas operantes na área da BR-163**

EMPRESA	FROTA	OPERAÇÃO E INSERÇÃO
---------	-------	---------------------

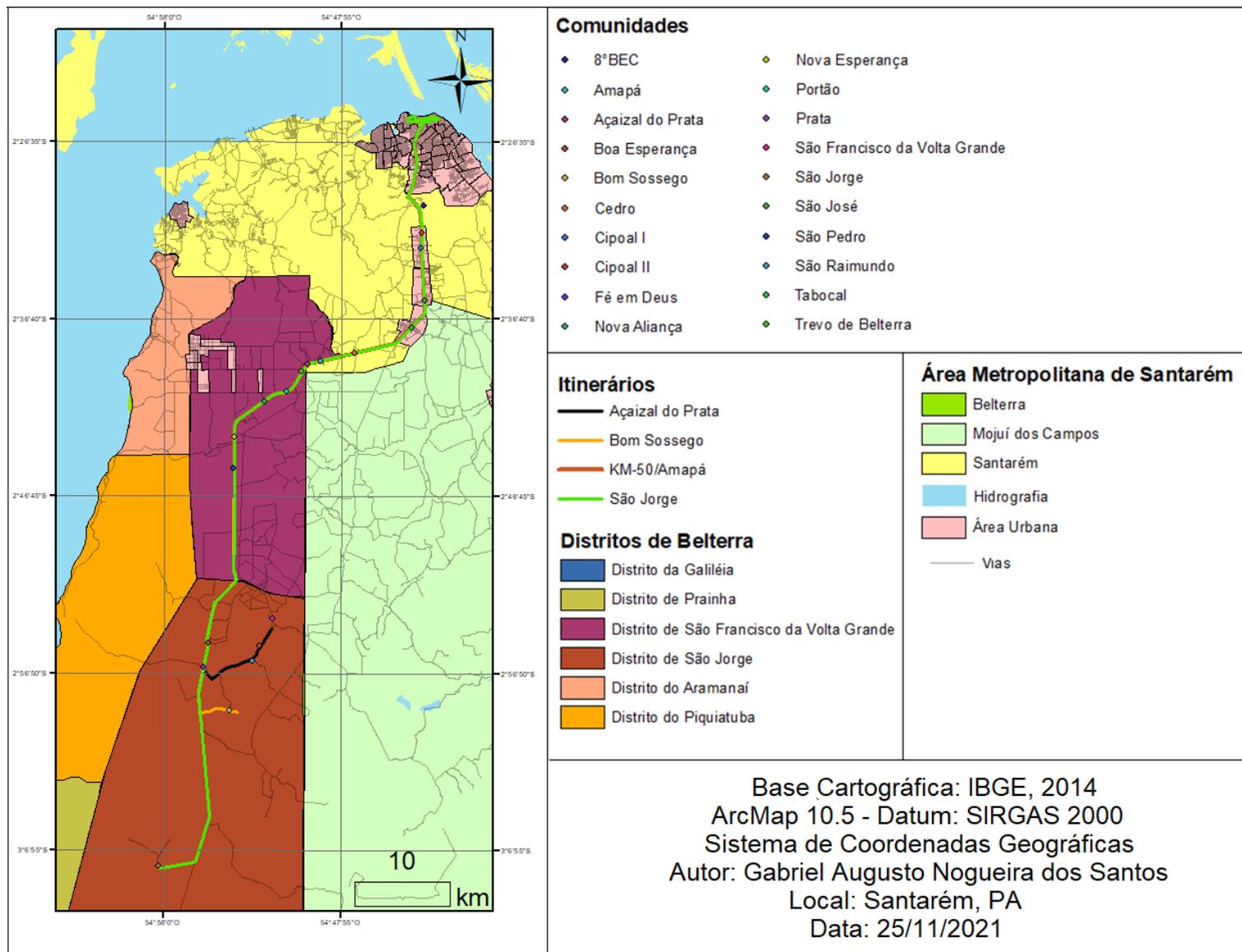
Transportes Joanísio	3	Operação baseada na comunidade Bom Sossego e Açaizal, KM-76 da BR-173.
Viação Cajado	1	Hoje operante apenas na região da FLONA do Tapajós, tinha operação até meados de 2017 na região do Açaizal do Prata (rodovia Santarém/Jabuti).
AR Nacional	2	Operante no transporte intermunicipal, também é detentora da linha que interliga a região da comunidade Amapá ao KM-50, em uma operação diferenciada na região da BR-163.
Trans Souza	2	Operante no transporte de fretamento, atua na região da comunidade Açaizal do Prata e com um carro na região do Curuatinga em situação de associação ou sublocação – relacionado a isso não foram encontradas informações mais detalhadas.
Viação São Jorge	1	Primeiras empresas a surgir no âmbito da BR-163, operação na Comunidade São Jorge, KM-92.
Trans Dico Almada	1	
Paz Almada Transportes	1	
Permissionários individuais	Número variante	Filiados a UNICOOPE/COOPERTAPAJÓS, alguns não contém CNPJ e atuam em formato de sublocação e parceria.

Elaborado por: Santos (2021) com base em trabalhos de campo.

O panorama anterior envolve o âmbito da BR-163 até a comunidade São Jorge, localizada no KM-92 da rodovia. O panorama posterior é vinculado ao distrito da Galiléia, estão dependentes dos itinerários oriundos do município de Mojuí dos Campos e dos travessões<sup>14</sup> (estradas vicinais) pertencentes ao município e seus projetos de assentamentos criados. Com isso, a configuração do transporte na região é baseada no modelo desenhado abaixo.

<sup>14</sup> O conceito de travessão é envolto no Projeto de Colonização proposto durante a época da Ditadura Militar no âmbito das rodovias federais previstas naquele período, em uma distância de 5 a 20 quilômetros uma das outras, de acordo com a proposta de criação.

**Figura 49 - Itinerários de ônibus na área da BR 163 (até o KM-92)**



Elaborado por: Santos (2021)

A partir das dinâmicas apresentadas, enfatiza-se a relação camponesa e suas adaptações perante ao capital, com uma tentativa de modernização do sistema de transporte e sua relação de ajuda e configuração agregada a comunidade. Entretanto, a configuração “marginal” ou inferior, a partir das premissas dos circuitos econômicos, traz à luz um transporte que deve ser pensado de acordo com as idiossincrasias existentes, tal como está sendo percebida nos cenários de Santarém e que será correspondente a muitas variáveis a serem apresentadas em Mojuí dos Campos.

### **3.3.2. Da farinha à macaxeira: o transporte misto e os cenários existentes no município de Mojuí dos Campos**

Os múltiplos eixos viários da BR-163 às rodovias estaduais, é assim que podem ser descritas as conjunturas rodoviárias do município de Mojuí dos Campos, com a presença quase que em sua totalidade de rodovias estaduais, como a PA-370 (Santarém x Curuá-Una), PA-431 (Trevo do São José – Santarém x Trevo do Santa Rosa – PA-370), a PA-433 (Santarém/Jabutí) e a PA-445 (Mojuí dos Campos x Vista Alegre do Rio Moju).

Além disso, a BR-163, sentido Santarém iniciando dos travessões existentes a partir do KM-92 (Comunidade São Jorge), possibilita a integração com os Projetos de Assentamentos existentes, como o PA Moju I e II, PAC Bom Sossego, PDS Igarapé da Anta e a área denominada de “invasão” da ULBRA, que é localizada nas proximidades da região do PA Moju e com acesso tanto por Mojuí dos Campos quanto pelas proximidades de Belterra, neste caso, envolvendo as áreas dos distritos de São Jorge e Galiléia.

O primeiro cenário a ser estudado é envolvido no acesso pela BR-163, com destaque para o PA Moju, localizado entre os municípios de Mojuí dos Campos e Placas. O cenário econômico, conforme destaca Souza et al (2013), é baseado na produção de farinha, pimenta do reino, arroz, milho e feijão, além de frutos como abacaxi, banana, cupuaçu, limão, macaxeira, murici, taperebá, graviola, melancia, acerola, gergelim e urucum, em formato *in natura* ou em polpas. O formato de compra e venda dos produtos, conforme destaca Silva (2021), envolvem a atuação de atravessadores e a distribuição dos excedentes para o mercado consumidor de Santarém, Placas e Rurópolis.

Em relação ao PAC Bom Sossego, localizado exclusivamente no território de Mojuí dos Campos, existem conflitos sobre a validação da demarcação do projeto de assentamento. Enquanto não é definida a questão, Coelho (2009) destaca a utilização da terra para uma economia agropecuária e uma pequena participação da agricultura

mecanizada na região, o que traz conflitos referentes a natureza dos projetos de assentamento e o impacto na produção vigente.

Além das atividades desenvolvidas no cunho da agricultura familiar e camponesa, existem áreas como o PDS Igarapé do Anta, que envolve também a questão do extrativismo na região. Souza et al (2013) e Pinto (2014) destacam o projeto pioneiro envolvendo a extração de madeira em um formato comunitário e com todo o suporte desejado do governo federal, mas que demanda algumas burocracias que ainda estão em estudos.

Apesar das disputas e demandas de apoio técnico, a produção existente na região é voltada à subsistência local e distribuição para as comunidades e municípios próximos. Com isso, o associativismo do transporte de passageiros reflete as dificuldades no cotidiano em relação ao escoamento da produção, devido aos custos existentes<sup>15</sup> e a infraestrutura precarizada. Nesse sentido, a atuação dos permissionários revela duas faces: a primeira, evidenciando a ramificação com atuação no transporte escolar e fretamento; e a segunda, associando-os com a dinâmica rural, seja como moradores ou como agentes empresariais, conforme percebido em campo.

O cenário apontado sobre a atuação do transporte de passageiros configura as atividades de cunho familiar, atividades de mutirão e o sistema de ajuda mútua no ramo de encomendas e passageiros. A articulação na região dos Projetos de Assentamento, é basicamente percebida com a filiação dos permissionários na UNICOOPE, processo predominante em boa parte da região, além de outras partes se encontrarem associadas a COOPERTAPAJÓS, conforme visto abaixo.

#### **Quadro 26 - Empresas operantes na área do PA Moju e PDS Igarapé do Anta**

<b>EMPRESA</b>	<b>FROTA</b>	<b>CONTEXTO DE OPERAÇÃO</b>
TransLima	2	Operação no transporte escolar, linhas do PDS Igarapé do Anta e comunidade da Praia Grande, localizada no PAC Bom Sossego.
TransCanaã	2	Operação exclusiva na região da comunidade Aracuzinho, Canaã e travessões da BR-163.
TransManu	2	Operação na região do travessão da BR-163, Travessão e comunidade do Sombra Santa, PA Moju e pertencente ao município de Placas.
TL Transportes	3	Operante na região do Sombra Santa e travessão KM-124 até 2018. Frotas dividida

<sup>15</sup> Envolve os custos do escoamento da produção, o transporte no ônibus a partir dos volumes, o deslocamento do produtor e os custos com possíveis hospedagens, caso o mesmo não contenha relações familiares na cidade de Santarém.

		com empresas da região do Ituqui, em Santarém.
Brasileirinho Transportes	2	Operação na região da comunidade Vila Goiana
Expresso Pai e Filho	2	Operação na região da Comunidade Xavier, margem esquerda do Rio Curuá-Una.
Permissionários individuais	8	Filiados a Unicoope, operante nas comunidades do Igarapé do Piranha, Vila Goiana, Praia Grande e as regiões dos Travessões do KM-101, KM-135 e KM-140 da BR-163, com destino a comunidades do PA Moju.

Elaborado por: Santos (2021) com base em trabalhos de campo.

Quanto ao processo de filiação, percebeu-se durante os trabalhos de campo a necessidade de uma seguridade para uma possível regulamentação do sistema. Posteriormente, descobriu-se a existência de um acordo entre a ARCON, no caso a Supervisão Regional do Baixo Amazonas, e as prefeituras de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos para que elas sejam responsáveis pela concessão das linhas com destino a sede municipal do município.

Neste caso, a discussão pode ser evidenciada como uma forma de trazer uma maior seguridade ou até mesmo renovar algumas concessões, sobretudo oriundas do antigo DEMUTRAN de Santarém, quando ambos os municípios eram apenas distritos de Santarém. Apesar do marco ser construído em 2019, o problema recente em relação ao transporte continua sendo os conflitos com a ARCON em relação à idade da frota e capacidade de operação dos permissionários.

Durante as práticas de campo na área da Feira da Candilha e Mercado 2000 (figura 50), o transporte misto é perceptível e não há nenhum impedimento por parte de fiscalização ou algo parecido. Nos moldes da agência estadual, o transporte realizado pelos permissionários é completamente ilegal e fora das suas diretrizes, o que pode ser pensado como uma falta de competência na sua regulação, conforme destaca Tourinho et al (2017).

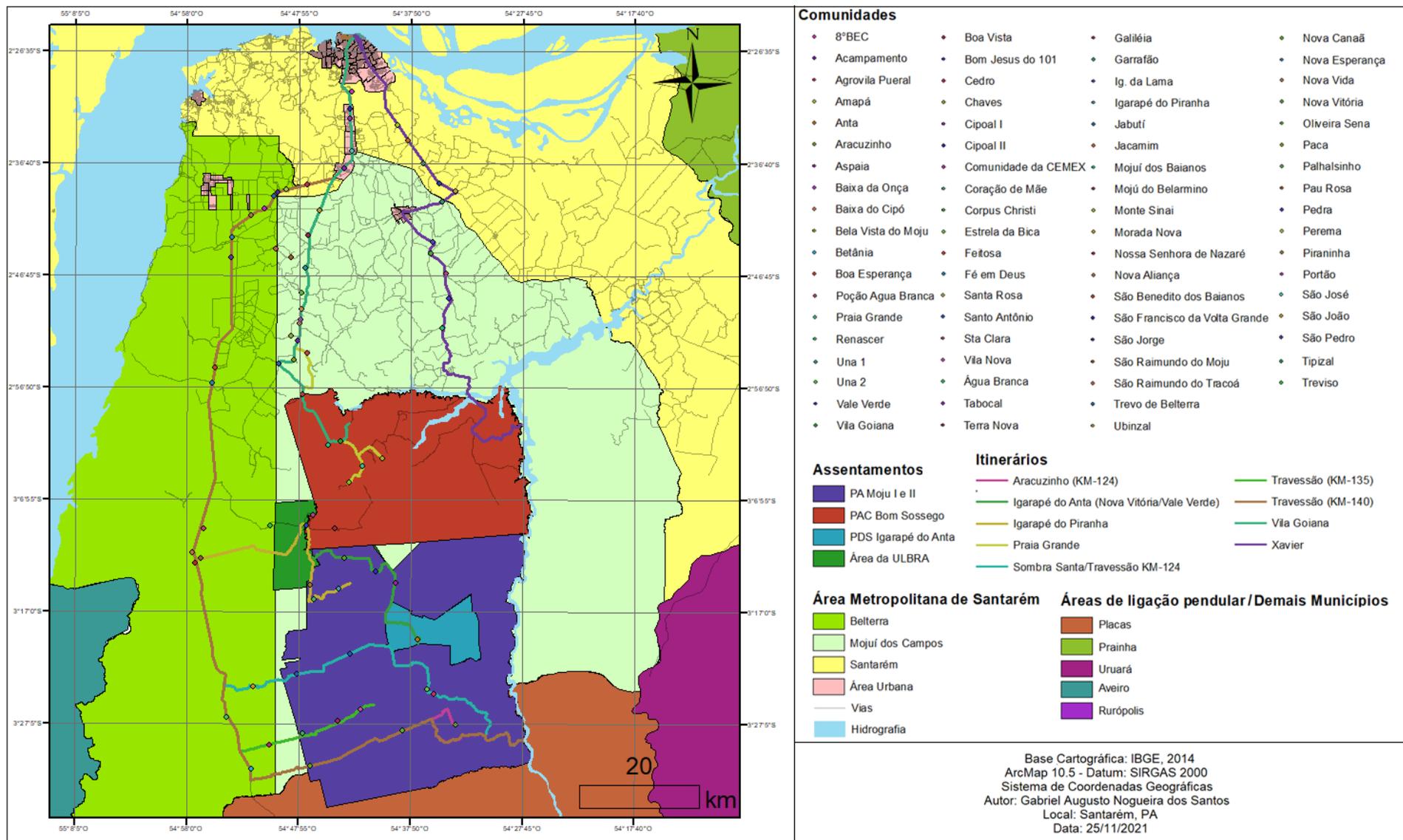
**Figura 50 - Desembarque de Passageiros e Cargas na área do Mercado da linha do Travessão KM-135**



Fonte: Acervo Pessoal – Trabalho de Campo (maio/2021)

A efetivação dos operadores individuais nas comunidades é um caso particular, que não envolve as quilometragens vigentes no transporte urbano, mas sim a interlocução com as realidades das comunidades e projetos de assentamento. De tal modo, a configuração do transporte de passageiros é considerada um elo do centro x periferia e a associação do rural e o urbano, como é destacado no mapa em questão.

Figura 51 - Itinerários existentes na área do PA Moju I, II, PAC Bom Sossego e PDS Igarapé do Anta



Elaborado por: Santos (2021)

Saindo do cenário das rotas dos projetos da BR-163, cuja quilometragem varia de 70 a 140 quilômetros em alguns trechos somente de ida para a sede municipal, à concentração das comunidades no âmbito da PA-431, PA-432 e PA-445, cuja relação com a sede municipal de Mojuí dos Campos é mais abrangente, devido a sua relativa proximidade. Na região em questão, a predominância da agricultura familiar campesina é mais evidente, no que Paixão Junior (2012) pode definir como o gênero e reprodução do modo de vida camponês. Além disso, Borges (2020) destaca a pluriatividade das famílias em algumas comunidades localizadas próximas da área urbana de Santarém e Mojuí dos Campos como uma forma de contribuir ainda mais com a renda familiar.

Destaca-se na região uma economia vinculada ao plantio de mandioca, produção de farinha, além de produtos como pimenta-de-cheiro, macaxeira, pepino, urucum. Além disso, Paixão Junior (2012) destaca culturas como da banana, abacate, limão e o extrativismo oriundo da Castanha-do-Pará, cumaru e os óleos vegetais como o da Andiroba e a prática de subsistência da caça.

Nesse sentido, o diálogo sobre a agricultura campesina x a pluriatividade existente na região é uma forma de continuar a reprodução do modo de vida camponês. Isso é causado principalmente pelas variantes e intempéries existentes na região, que impactam na produção e no escoamento da produção para os mercados produtivos locais, representado exclusivamente por Santarém.

Nos trabalhos de campo pela rodovia PA-431 e PA-445, que interliga a sede de Mojuí dos Campos com a comunidade de Vista Alegre do Rio Moju, a produção familiar depende basicamente dos ônibus que trafegam nas comunidades. Nesse sentido, destaca-se a ajuda mútua oriunda do escoamento da produção, em que o proprietário deixa a mercadoria para ser repassada para o atravessador na cidade de Santarém, já com valores definidos, conforme visto abaixo.

**Figura 52 - Transporte de cargas e produção no ônibus de Vista Alegre do Rio Moju**



Fonte: Acervo Pessoal – Trabalho de campo realizado em abril e julho de 2021.

No âmbito das demais áreas, como a PA-432, o produtor ainda se dirige a cidade, muitas das vezes ele mesmo realizando o trabalho de vender o produto nas feiras e negociar insumos. A prática das ajudas mútuas entre produtor e morador ou entre os moradores pode ser considerado de suma importância para o ir e vir de uma economia de subsistência e sua posterior inserção no circuito econômico de Santarém.

Já a configuração empresarial envolve dois cenários: as empresas e permissionários filiados as cooperativas criadas para fins de regulação ou pequenas empresas apenas com CNPJ e cadastradas como transporte de fretamento ou autorizações expedidas da antiga DEMUTRAN. Nesse sentido, a estruturação delas já conta com uma certa independência, sem precisar das sublocações em alguns momentos, como avarias mecânicas. A configuração existente é apresentada abaixo.

**Quadro 27 - Empresas operantes na área do Jabuti e Rio Moju**

<b>EMPRESA</b>	<b>FROTA</b>	<b>CONTEXTO DE OPERAÇÃO</b>
TransCosta	3	Operação para as comunidades Novo Destino, Novo Progresso, Onça e Patauá.
Viação Pinto	2	Cenário operacional nas comunidades Santa Júlia, Mojuí dos Pereiras e Igarapé Seco.
Viação Alcântara	2	Operação na região de Vista Alegre do Rio Moju.
Oliveira Transportes	2	Operação nas comunidades Palhau do Una, Feitosa e São Benedito.
Permissionários individuais	10	Operantes na região de Vista Alegre do Rio Moju, São Benedito, Palhau do Una, Novo Destino, São Paulo, Santa Júlia, Novo Progresso, Patauá, Jabuti e Paca – todos eles

		são filiados a UNICOOPE ou COOPERTAPAJÓS no âmbito do transporte de Santarém x Mojuí dos Campos.
--	--	--

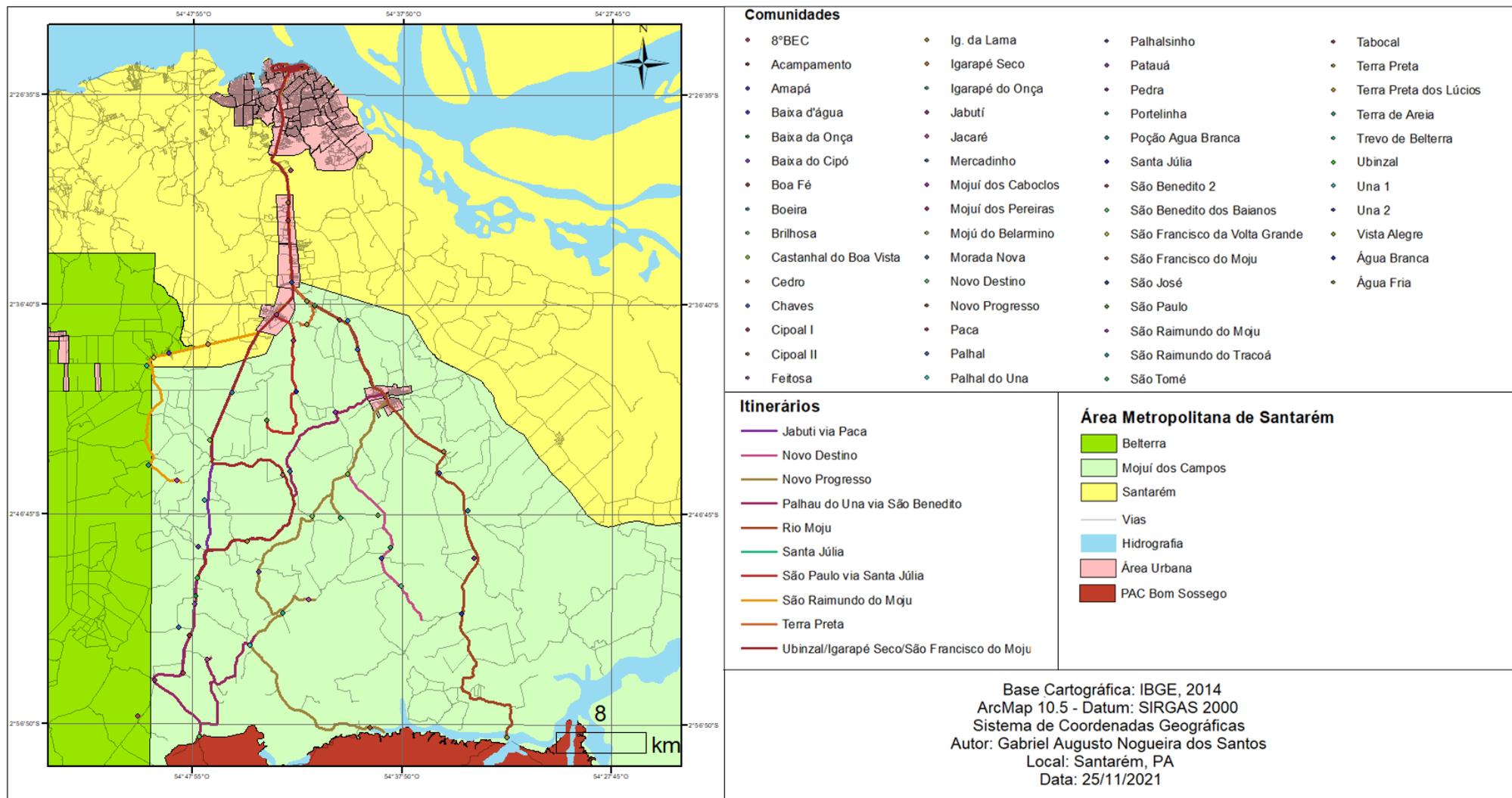
Elaborado por: Santos (2021) com base em trabalhos de campo.

No cenário apontado pelo quadro, apesar das filiações e predominância dos permissionários individuais atuam em formato de parceria com as empresas – em relação aos horários e aos dias de circulação. Em alguns casos, ambos trabalham todos os dias, mas com horários diferenciados de saída das comunidades e retorno de Santarém, mas claramente obedecendo acordos prévios estabelecidos entre ambos.

Costa (2016) destaca nesse processo que os acordos estabelecidos entre os permissionários muitas vezes não são celebrados juntamente com os passageiros, o que influencia também no custo tarifário. Referente a essa conjuntura, podemos destacar que o transporte no âmbito rural envolve diversas resoluções e resiliências em um processo que envolve sua importância como direito social e o ignorar como política pública por parte do estado.

A configuração do transporte nas áreas fora dos assentamentos, mas com forte fluxo com a sede municipal, influencia diretamente na ampliação dos mercados e na procura dos serviços essenciais entre as áreas em questão. Abaixo, a configuração das linhas existentes na região das rodovias estaduais.

**Figura 53 - Linhas operantes na região do Jabuti e Rio Moju**



Elaborado por: Santos (2021).

Saindo dos cenários em relação a sede municipal de Mojuí dos Campos, a conversa e interlocução com Santarém se faz presente devido à distância existente entre as comunidades, como o caso da Rodovia PA-370 que, apesar de localizada na extensão do município de Santarém, possui algumas comunidades emancipadas sob a jurisdição de Mojuí dos Campos, enfocados principalmente pelo Ramal Boa Sorte, localizado na região da comunidade Guaraná.

Nas comunidades elencadas existe uma forte relação com a UHE Curuá-Una no âmbito do transporte fluvial de passageiros, sendo a região importante ponto de travessia para as comunidades ribeirinhas localizadas ao longo do Rio Moju, Rio Poraquê e Igarapé Corta-Corda, este último utilizado como toponímia do Projeto de Assentamento localizado após a usina e pertencente ao município de Santarém. Nesse sentido, destacam-se as comunidades Castanheira (figura 54) e Tambor, que têm um cotidiano rodofluvial.

**Figura 54 - Embarque e Desembarque da Comunidade Castanheira no Mercado 2000 durante o turno matutino**



Fonte: Acervo Pessoal – Trabalho de Campo (novembro de 2020 e julho de 2021).

Em relação ao cenário econômico, Corrêa et al (2021) destaca a agricultura familiar e de subsistência, destacado para a produção de farinha e venda para Santarém, o cultivo de arroz, feijão e milho, além da pesca de espécies como tucunaré, sardinha, estas pescadas em um cenário de mini barragem criada pelos próprios moradores.

Um cenário recente está ligado ao ecoturismo, desde a criação de um balneário e restaurante na região da comunidade Porto Novo. Com isso, novas dinâmicas econômicas utilizando a natureza e a paisagem local passam a ganhar sentidos, trazendo um cenário das relações urbanas para o contexto da comunidade, mas sem deixar o contexto camponês e familiar de fora das relações.

Como a rodovia PA-370 foi uma das áreas mais vivenciadas durante os trabalhos de campo, ficou bem acessível destacar a participação de permissionários individuais e

empresas. Em entrevistas com proprietários dos ônibus da linha Castanheira, eles afirmaram o repasse da linha devido ao cenário de rentabilidade ou até mesmo problemas com os órgãos de fiscalização, neste caso, a ARCON.

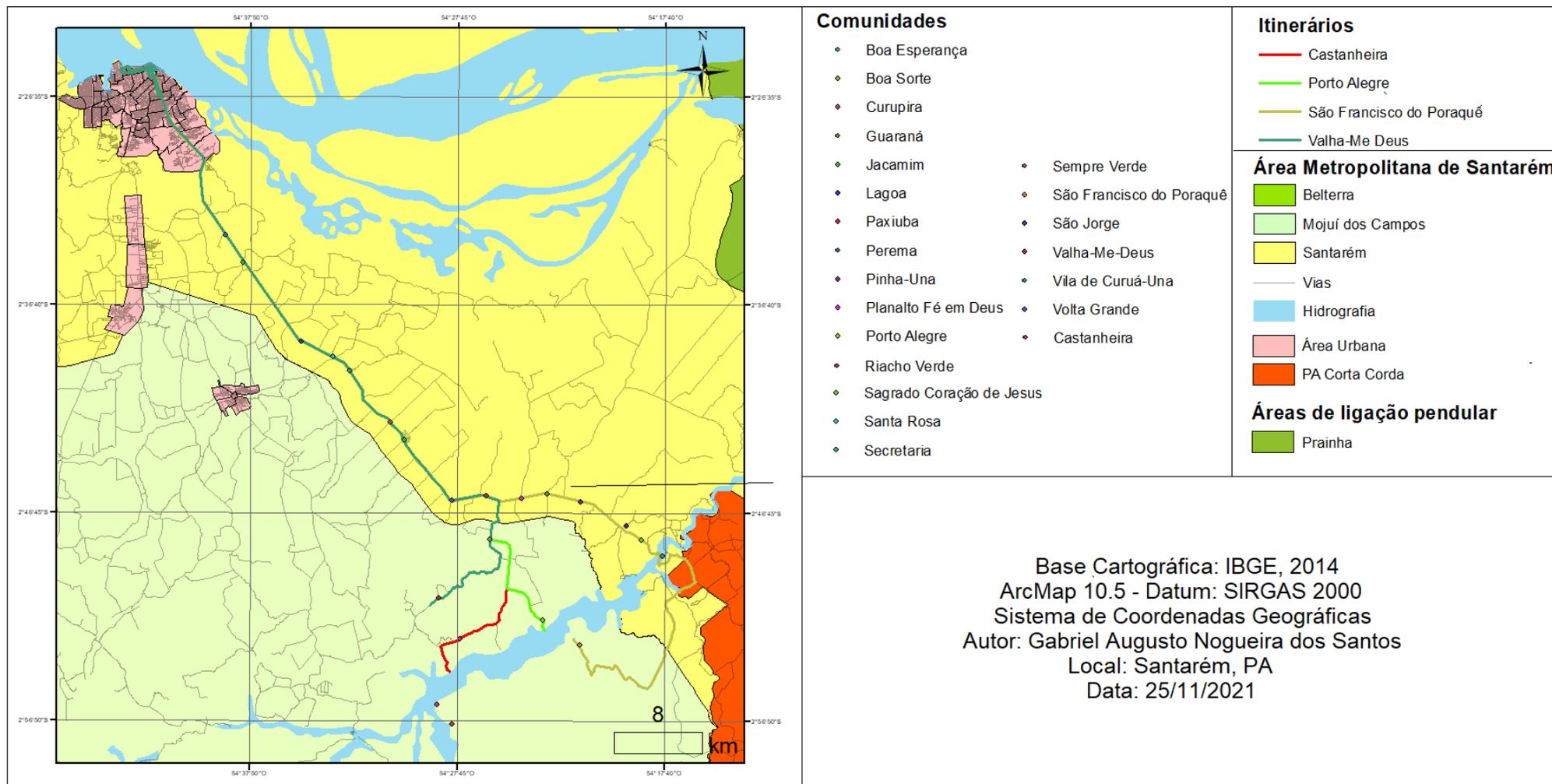
**Quadro 28 - Empresas operantes na área do Ramal Boa Sorte da PA-370**

<b>EMPRESA</b>	<b>FROTA</b>	<b>CONTEXTO DE OPERAÇÃO</b>
J&A Transportes/J&L Transportes	3	Atuante no ramo de fretamento e escolar, operava a linha Castanheira até meados de 2020, quando decidiu focar apenas no primeiro formato.
J&T Transportes	1	Operante da linha Castanheira x Centro.
Permissionários individuais	6	Operação em regime de parceria na comunidade Castanheira, cada um com 01 carro, outro com 02 carros disponíveis na linha Porto Alegre, 01 proprietário na comunidade Valha-me Deus e 01 proprietário na comunidade São Francisco do Poraquê

Elaborado por: Santos (2021) com base em trabalhos de campo.

Por serem poucas rotas, os itinerários existentes obedecem a um horário de ida e de volta para as suas respectivas comunidades, acompanhando o horário de funcionamento das principais feiras de Santarém. Além disso, elas exercem uma função de interligação com o principal polo educacional e de saúde da região, localizada nas comunidades Boa Esperança e Jacamim, conforme visto abaixo.

**Figura 55 - Operação das linhas de Mojuí dos Campos na área da Rodovia Santarém-Curuá-Una**



Elaborado por: Santos (2021).

Sobre a conjuntura de Mojuí dos Campos, as principais interlocuções com os eixos rodoviários são a principal forma de atuação desses permissionários, além da pluralidade na formação de pequenas empresas e suas posteriores filiação. No âmbito de gestão e regulação, apesar dos acordos vigentes, os conflitos relatados pelos proprietários e até usuários tornam a discussão algo delicado, sem a atuação de todos os agentes para o provimento e resolução dos litígios administrativos e operacionais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando é pensado o assunto sobre transporte, podemos entender a sua importância apenas como elemento do ir e vir no dia a dia. Ao longo da trajetória, contínua na escrita e nas práticas de campo, percebe-se um panorama referente a urbanização amazônica, associada aos seus modos de vida e tipologias, cuja relação dendrítica e, posteriormente, híbrida a partir de ideologias desenvolvimentistas traz à discussão os grandes interesses e as mudanças associadas as morfologias e formas de uso do espaço.

As influências dos interesses vigentes acabam por alterar as relações entre a cidade e o campo, a partir da origem de novos espaços conectados com as novas relações entre o campo e a cidade, cujas características tradicionais ainda se mantêm em determinadas partes do espaço, em um formato de adaptação. Nesse sentido, é importante destacar as configurações que, influenciadas pela questão pública e do interesse do capital, contribui na acentuação das desigualdades urbanas e do acesso aos serviços básicos, em um espaço que ganha novas configurações, também ocasionando na periferização e segregação populacional

Os processos urbanos estão relacionados às novas dinâmicas e reproduções do capital, de modo que na Amazônia, em um curto espaço de tempo, centralidades são revigoradas ou até mesmo surgem novas em um contexto impulsionado pela multiplicidade dos seus agentes. Diante desse cenário de produção e reprodução, entende-se a atuação do transporte como uma questão essencial e de suma importância. Pensar esta relação não é somente ao ir e vir, mas aos círculos viciosos e na relação estado x agentes ou permissionários, de modo a tornar a operação cada vez mais eficiente e técnica.

No cenário específico do nosso estudo, as composições empresariais presentes nesse cenário estão a aprimorar o surgimento e posterior territorialização desse espaço a partir da perspectiva de acesso e oferta do serviço. Em primeiro momento, a necessidade de compreender a dinâmica do transporte coletivo urbano na Amazônia, é compreender as idiossincrasias e as inserções de capitais em um cenário empresarial local ou a inserção de novos grupos e grandes conglomerados empresariais, de modo que a atuação do estado é referente apenas a um agente interventor e provedor da infraestrutura, de modo a contribuir para a seguridade e o entendimento da operação do transporte como um serviço essencial e de bem-estar social.

O segundo aspecto é a associação das redes e fluxos urbanos, onde o papel de dispersão do transporte se torna dependente. Nesse sentido, o surgimento de unidades empresariais, ampliações, reduções e falências são peças-chave para o entendimento da

configuração de inovação e ampliação territorial. Nesse sentido, a intervenção estatal, vinculada aos marcos jurídicos nas diversas esferas, impacta na construção do espaço destinado aos agentes empresariais, tornando-se um processo conflituoso, mas de suma importância ao relacionar com as demais questões do uso do espaço.

Saindo das interpretações teóricas propostas, a conjuntura do transporte na Área Metropolitana de Santarém engloba a atuação neoliberal da concessão ao agente privado, mas uma regulação estatal considerada como algo às avessas e de omissão. Os resultados percebidos no cenário urbano de Santarém apontam uma precarização operacional do sistema de transporte, em uma relação estado x empresa sem critérios, onde o primeiro atua apenas como agente concedente do serviço, cuja tolerância a determinados aspectos do modo empresarial de atuação é vista como uma forma de omissão por parte dos usuários.

Nesse sentido, a abordagem dada sobre o cenário do transporte urbano reflete a clara omissão e as dificuldades operacionais, esbarradas em faltas de critérios técnicos, concessões precarizadas e conflitos referentes a gestão, sobretudo englobados pela falta de um processo licitatório adequado. Com isso, os congelamentos tarifários e o não-acompanhamento da eficiência técnica ocasionam processos de falências e posterior venda de ativos e passivos empresariais e trabalhistas, em que se nota uma rotatividade nos itinerários e suas configurações territoriais.

Dados os cenários apontados, é percebido uma conjuntura basicamente local de inserção e ampliação dos agentes empresariais na área urbana e no transporte intermunicipal de passageiros. Um aspecto desse esse cenário são as dissidências e fragmentações que envolvem o agente empresarial, em uma ramificação familiar ou societária, além do associativismo e sublocações, práticas condizentes para o adentrar no sistema de transporte e sua posterior consolidação, validados por conexões políticas e da precarização operacional que engloba o transporte urbano.

Já os cenários periurbanos e rurais envolvem a questão da pendularidade e não engloba só a relação dentro do município de Santarém. Sobre isso, percebe-se as necessidades de sobrevivência por parte de agentes empresariais, aliados a uma perspectiva de inserção e escoamento da produção por parte das comunidades e suas respectivas associações, o que traz em pauta o desfavorecimento e desigualdade nas ofertas de transporte, evidenciando, assim, o cenário da segregação espacial que o transporte pode oferecer ou até mesmo evidenciar as desigualdades a partir das demandas e ofertas existentes nas áreas de estudo.

O quesito da pendularidade é algo presente tanto no transporte rural quanto no intermunicipal de passageiros. Com a criação da Região Metropolitana de Santarém, o debate de governança e concessões ainda guarda resquícios de uma antiga gestão municipal, de quando todo o território era pertencente a esfera municipal de Santarém. O debate relacionado à participação efetiva e associações municipais para o provimento e elaboração de um plano metropolitano se esbarra nas diretrizes políticas entre os municípios e o próprio governo do estado, no seu entendimento de que o transporte intermunicipal deverá ser apenas regulado e concedido em sua esfera – referente a um debate federalista sobre o sistema de transporte.

Somente a atuação dos municípios integrantes da Região Metropolitana não é o suficiente no diálogo da organização do transporte. Devido a influência de Santarém como polo de todo o Oeste Paraense e a delimitação dos projetos de assentamentos e governança política estadual ser oriunda da cidade, a migração pendular é existente de fora do eixo considerado como “metropolitano”.

Em vista disso, destacam-se os agentes empresariais rurais dos municípios de Prainha, Placas e Uruará, enfatizados pelo transporte da produção e a curta distância da sede urbana de Santarém em relação aos municípios integrantes, cuja pendularidade pode ser compreendida pelo fator econômico e pela polarização econômica de Santarém a partir da dinâmica rodofluvial associado ao escoamento da produção para outras cidades e demais estados da região Amazônica.

Ao longo da pesquisa mostrou-se a questão das tipologias empresariais e suas rotatividades, o que pode se associar a uma seguridade empresarial e jurídica, cuja ausência estatal na avaliação das viabilidades e das tipologias de itinerários contribuem para a sobreposição e posterior conflito tarifário e de lucratividade. As questões mais acentuadas em relação a disputas são o custeio e os subsídios, prática pouco debatida na área urbana de Santarém e no transporte intermunicipal ou semiurbano, ainda mais ausentes no âmbito rural devido aos litígios jurídicos e sua conotação como transporte misto de passageiros e cargas, o que demonstra uma discussão à parte sobre esse aspecto.

Entende-se a atuação dos diversos sujeitos do transporte, tanto a multiplicidade do estado no papel de promover a qualidade e eficiência, quanto a atuação empresarial e suas diversas relações. Nesse sentido, não é englobado apenas o universo empresarial com suas objeções, mas as dinâmicas das resistências camponesas no âmbito rural e suas articulações frente as atividades produtivas e posterior dinâmica social que envolve o ir e vir.

Os entendimentos acerca do transporte coletivo de Santarém se diferenciam em relação a inserção desses agentes nos circuitos econômicos, mas englobam a sua importância diante do cenário que desempenham na produção do espaço e sua dispersão. Como um fenômeno em constante transformação, o estudo sobre o sistema de transporte se associa com as questões fundiárias e o provimento de infraestrutura viária para circulação, onde velhos e novos atores disputam em busca dos melhores eixos e áreas para sua territorialização e posterior ampliação de suas ações de atividades meio e atividades fim.

Para finalizar, pode-se perceber as relações entre o urbano e o transporte tendem a não acompanhar todos os processos espaciais, o que traz um panorama de saturações operacionais e o desestímulo ao transporte de passageiros devido a sua função social não estar sendo cumprida. A discussão, por mais que seja atual, ainda esbarra nas questões de aceitação política e um debate que englobe os mais diversos atores, desde acadêmicos até seus usuários, o que traz o interesse desta dissertação – a contribuição para uma melhoria na estruturação urbana e sua organização referente ao transporte.

## REFERENCIAIS

ABRAMOVAY, Ricardo. O capital social dos territórios: repensando o desenvolvimento rural. **Economia Aplicada**, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 379-397, 2000.

AGÊNCIA PARÁ. **Governo discute regularização de transporte intermunicipal em Santarém, Mojuí e Belterra**. Matéria de 08/04/2020. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/20660/> - Acesso em: 15/05/2021.

AGRA NETO, João; GOMES, Marcel do Nascimento; VASCONCELOS, Rafael Monteiro de; ARAUJO JUNIOR, Luciano Queiroz de; QUEIROZ, Fernanda Cristina Barbosa Pereira. **Aplicação do CEP no Tempo de Atraso em uma Linha de uma Empresa de Transportes Urbanos: Um Estudo de Caso em uma Empresa do RN**. In: XXXIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção, 2013, Salvador – BA. Anais do XXXIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. p.1-14.

AGUIAR, Jeany Muniz. **Motivações para a migração cearense ao Mojuí dos Campos/PA (1957-1977)**. 2017. 31 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Licenciatura Plena em História) – Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Santarém.

AGUM, Ricardo; RISCADO, Priscila; MENEZES, Monique. **Políticas Públicas: Conceitos e Análise em Revisão**. Agenda Política, v. 3, n. 2, p. 12–42, 2015.

ARRAIS, Estevão de Lima; TAVARES, Ives.; MOREIRA, Raniere. **Precariedade do transporte alternativo e seus reflexos socioeconômicos na mobilidade Campo-Cidade: um estudo de caso no município de Acopiara/CE**. In: IV Encontro Brasileiro de Administração Pública, 2017, João Pessoa. Anais do IV Encontro Brasileiro de Administração Pública, 2017. v. 1. p. 681-694.

BORGES, Anderson Coelho. **Agricultura familiar camponesa no planalto santareno: formas de existência em Mojuí dos Campos-PA**. 2020. 129 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém.

BRAGA, Ana Carolina; PONTES, Joseane; CAVALCANTE, Carla Thais; SILVA, Suelyn Fernanda da. **Aplicação de Ferramentas de Qualidade em Empresa de Transporte Público**. Revista de Ciência & Tecnologia, v. 17, p. 51-63, 2014.

CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. 1. ed. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2002. 183p.

CARMO, Roberto Luiz do.; CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; DAGNINO, Ricardo Sampaio; SAIFI, Samira El; BASTOS, Ana Paula Vidal; CAPARROZ, Márcio Batista; SILVA, Carla Craice. **Mobilidade pendular na Região Metropolitana Ampliada de Belém**. In: CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; LIMA, José Júlio Ferreira. (Org.). **Belém: Transformações na ordem urbana**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital / Observatório das Metrôpoles, 2015, p. 121-141.

CARVALHO, Camila Umbelino. **Transporte e exclusão social: um estudo de caso nas áreas rurais e periurbanas da cidade de Itirapina – SP**. 2019, 111f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

CARVALHO, Camila Umbelino; SANCHES, Suely da Penha; CAVALCA, Diego Luiz. **Transporte público em áreas rurais: uma análise bibliométrica**. In: XXXI ANPET Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, 2017, Recife, PE. Anais do XXXI ANPET Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, p.1-12.

CARVALHO, Camila Umbelino; SANTOS, Ana Beatriz Pereira Segadilha dos; DINIZ, Claudinei Moreira; SILVA, Otávio Henrique da; SANCHES, Suely da Penha. **A incidência das desvantagens de transporte segundo as características socioeconômicas do indivíduo em áreas rurais e periurbanas**. In: 34 ANPET, 2020, Online. Anais do 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2020, p.1-12.

CARVALHO, Carlos Henrique; GOMIDE, Alexandre; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; MATION, Lucas Ferreira; BALBIM, Renato; LIMA NETO, Vicente Correia; GALINDO, Ernesto; KRAUSE, Cleandro; GUEDES, Erivelton Pires. **Tarifação e financiamento da operação do transporte público**. Brasília: IPEA, 2013, 24f.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. **Transporte Público de Passageiros: uma análise sobre as Territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012)**. 2015, 159f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

CASTRO, Williams Martins. **Análise espacial das mudanças na cobertura e uso da terra em Santarém e Belterra, Pará, Brasil**. 2008. 117 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, Belém.

CAZULA, Leandro Pansonato. **O Cadastro Ambiental Rural (CAR) nas estratégias de grilagem de terras na Amazônia: o caso da gleba Pacoval, Pará**. 2021. 507f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, São Paulo.

COELHO, Andréa dos Santos. **Modelagem de dinâmica do uso da terra e cobertura vegetal na região de Santarém, oeste do Pará**. 2009. 128 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) – Universidade Federal do Pará, Museu Paraense Emílio Goeldi, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, Belém.

CONCEIÇÃO, Francilene Sales da. **A territorialização do capital e a expansão do agronegócio sojeiro: lutas e (re) existências dos camponeses/camponesas das comunidades Nova Esperança e Nova Aliança no município de Belterra/Pará**. 2017. 225 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Rondônia - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Velho.

CORRÊA, Juliane Carlena Silva Lins; SILVA, Jhonatan; BRAGA, Tony Marcos Porto. **Uso de recursos faunísticos em comunidades à montante da Usina Hidrelétrica de**

**Curuá-Una, Mojuí dos Campos, Pará.** Desafios - Revista Interdisciplinar Da Universidade Federal Do Tocantins, v. 8, n.2, p.204-223, 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A periodização da Rede Urbana da Amazônia.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 49 n. 3, p. 39-68, 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** 3. Ed. São Paulo: Ática, 1995. 93p.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente. Revista Cidades, v.9, n.16, p.199-218, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do espaço.** In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios.** 1. ed. São Paulo: Contexto, 2018, p.41-52.

COSTA, Erbená Silva. **Campo das relações do ecoturismo e do patrimônio em Belterra, PA: o limite das políticas públicas.** 2018. 182 f. Tese (Doutorado em Sociedade, Natureza e Desenvolvimento) - Universidade Federal do Oeste do Pará - Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Natureza e Desenvolvimento, Santarém.

COSTA, Francisco Edson. **“Vai subir? Vai Descer?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral - CE.** 256 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual do Vale do Acaraú - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Sobral.

COSTA, Graciete Guerra da. **Fortes portugueses na Amazônia brasileira.** 2015. 142 f. Relatório Final (Estágio Pós-Doutoral) — Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, Brasília.

COSTA, Graciete Guerra da. **Fortificações na Amazônia.** Navigator (Rio de Janeiro), v. 10, p. 109-118, 2014.

COSTA, Tatiane de Cássia Silva da. **A Relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA).** 2012.163 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém.

CRUZ, José Alcides; CARVALHO, Névio Antônio. **Transporte Urbano de Passageiros.** In: VALENTE, Amir Mattar; PASSAGLIA, Eunice; CRUZ, Jorge Alcides; MELLO, José Carlos; CARVALHO, Névio Antônio; Mayerle, Sérgio Fernando; SANTOS, Sílvio dos. **Qualidade e Produtividade nos Transportes.** 2 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2015, p. 1-42.

DAVIDOVICH, Fany. **Diferenciação da espacialidade da metrópole no Brasil: referências para a gestão.** Cadernos Metrópole, n. 9, p. 135-163, 2003.

DUARTE, Ana Rita Rêgo; LEAL, Fred Wilson da Silva. **Agricultura camponesa no projeto de assentamento Ituqui: uma análise da comunidade Nova Vitória, Santarém, Pará.** 2017. 17 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura Integrada em História e Geografia) – Universidade Federal do Oeste do Pará - Instituto de Ciências da Educação, Santarém.

FERRAZ, Antônio Coca; TORRES, Isaac Espinoza. **Transporte Público Urbano.** 1. ed. São Carlos: Rima Editora, 2004. 428p

GALVÃO, Jaíne Késia Lira; SILVA, Italo Rodrigues da; SALVADOR, Mayara; ABREU, José Reginaldo Pinto de; VALLE, Fernando Augusto Ferreira do. **Mapeamento do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Santarém-Pará e análise com o plano de mobilidade nacional.** In: Congresso Técnico-Científico da Engenharia e da Agronomia - 74ª Semana Oficial da Engenharia e da Agronomia, 2017, p.1-5.

GOMES, Taynara do Vale. **Santarém: uma articulação possível entre urbanização e natureza.** 2017. 114f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Belém.

GOMES, Taynara do Vale; CARDOSO, Ana Cláudia Duarte. **Santarém: o ponto de partida para o (ou de retorno) urbano utopia.** URBE - Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 11, p. 1-17, 2019.

GOMES, Taynara do Vale; CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; OLIVEIRA, Kamila Diniz; COELHO, Helder Santos. **Santarém (PA): um caso de espaço metropolitano sob múltiplas determinações.** Cadernos Metrópole, v. 19, p. 891-918, 2017.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias.** 3.ed. São Paulo: Contexto, 2019. 178p.

GUEDES, Eneias Barbosa. **Territorialidades em tensão: processos e disputas por territorialização na Amazônia.** 2021. 406f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, São Paulo.

GUEDES, Eneias Barbosa; VIEGAS, Luiz Antônio Melo. **Colonização dirigida em uma faixa da fronteira amazônica: o caso da Gleba Ituqui no oeste do Estado do Pará.** In: XIX Encontro Nacional de Geógrafos, 2018, João Pessoa. Anais Eletrônicos do XIX Encontro Nacional de Geógrafos, 2018.

HENRY, Etienne. **OnibuCad, cadastramento tipológico e dinâmica de escala da viação.** In: BRASILEIRO, Anísio. HENRY, Etienne (Org.). *Viação Ilimitada: Ônibus das Cidades Brasileiras.* São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999, p.233-282.

HOLANDA, Gabriel Lopes de. **A lógica espacial de distribuição das linhas de ônibus na cidade de Santarém-PA.** 2019. 44 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Santarém.

IBGE. **Região de Influência das Cidades.** Rio de Janeiro, 2020, 196f.

JUILLET, Alain. **Sur la place des transports dans l'économie capitaliste**. La Vie Urbaine n°3, Dunod, p.1-12.

LEITE, Gabriel Carvalho da Silva **Por um ordenamento cívico do território: uma reflexão crítica sobre o planejamento urbano e regional a partir da obra de Milton Santos**. 2019, 499f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém.

MACEDO, Elivaldo José. **O Município de Santarém: sua história, seus encantos**. 1. Ed. Santarém: Graforma, 2002, 547f.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. **Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano?** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 10 n.2, p. 9-27, 2008.

MAMANI, Hernan Armando. **Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos**. Novos Cadernos NAEA, v. 19, n. 3, p. 93-112, 2016.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados, São Paulo - IEA USP, v. 17, n.48, p. 151-166, 2003.

MARRARA, Thiago. **Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade**. Revista Digital de Direito Administrativo, São Paulo, v. 2, n. 1, p. 120-136, 2015.

MATOS, Tiago da Silva. **Caracterização das unidades familiares beneficiadas pelo programa bolsa família na comunidade Boa Fé, Município de Mojuí dos Campos, Estado do Pará**. 2018. 84 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) – Universidade Federal do Oeste do Pará - Instituto de Ciências da Sociedade, Santarém.

MAYERLE, Sergio Fernando. **Transporte Rodoviário de Passageiros. Qualidade e Produtividade nos Transportes**. In: VALENTE, Amir Mattar; PASSAGLIA, Eunice; CRUZ, Jorge Alcides; MELLO, José Carlos; CARVALHO, Névio Antônio; Mayerle, Sérgio Fernando; SANTOS, Sílvio dos. **Qualidade e Produtividade nos Transportes**. 2 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2015, p. 43-115.

MOURA, Andréa Mendonça de. **Planejamento urbano e planejamento de transporte: uma relação desconexa?** 2017. 366 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília.

NASCIMENTO. Dilson Gomes. **Entre a terra e a água: modo de vida camponês no médio Rio Amazonas, Parintins-AM**. 2016. 187 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Manaus.

NÓBREGA, Wilker Ricardo de Mendonça. **Turismo e políticas públicas na Amazônia brasileira: instâncias de governança e desenvolvimento dos municípios de Santarém**

**e Belterra, oeste do estado do Pará.** 2012. 308 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: Um estado Ribeirinho.** Manaus: EDUA, 1999, 159p.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **Rodovia BR-163: entre a geopolítica e a geoeconomia.** 2019. 286 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Manaus.

OLIVEIRA, Helbert Michel Pampolha de. **A Noção de região em Milton Santos: contribuições para pensar a Amazônia.** 2019. 287 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém.

OLIVEIRA, Jairo Garay Ribeiro de. **A importância do sistema de transporte coletivo para o desenvolvimento do município de Campo Grande-MS.** 2003, 113p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Católica Dom Bosco - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local, Campo Grande.

OLIVEIRA, Janete Maria Gentil Coimbra de. **Expansão urbana e periferização em Santarém-PA, Brasil: questões para o planejamento urbano.** In: X Colóquio Internacional de Geocrítica, 2008, Barcelona. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona: Geocrítica, 2008.

OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de; LEÃO, Renato Freitas de Castro. **O Plano Diretor e a cidade de fato: o caso de Santarém-PA.** Revista Geografica de America Central (online), v. 2, p. 1-15, 2011.

OLIVEIRA, Jardriana Carvalho; MENEZES, Diemerson Noronha; CASTRO, Pedro Celso Bentes; TAVARES, Marijara Serique de Almeida. **Sistema agroflorestral: um estudo de caso no Sítio São na Comunidade Bom Sossego, Belterra-PA.** In: ZUFFO, Alan Mário; STEINER, Fábio; AGUILERA, Jorge Gonzalez (Orgs.). **Impactos das Tecnologias nas Ciências Agrárias e Multidisciplinar.** 2ed. Ponta Grossa: ATENA, 2018, v. 2, p. 134-151.

PAIXÃO JÚNIOR, Paulo Roberto Carneiro da. **Uso do território e gênero de vida na Amazônia: reprodução camponesa e agronegócio no Planalto Santareno.** 2012. 134 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Pará – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

PAULINO, Eliane Tomiasi. **Por uma geografia dos Camponeses.** São Paulo: Editora UNESP, 2012, 440p.

PEREIRA, José Carlos Matos Pereira. **A urbanização da Amazônia e os modos de vida na cidade.** In: 37º Encontro Nacional da ANPOCS, 2013, Águas de Lindóia - SP. Programa e Resumos, 2012. v. 1. p. 1-23.

PEREIRA, José Carlos Matos Pereira; LEITE, Márcia da Silva Pereira. **A “fala do desenvolvimento” em Belterra e a transformação do lugar em dois contextos de modernização.** Novos Cadernos NAEA, v. 14, n. 2, 2011.

PEREIRA, José Carlos Matos. **Importância e significado das cidades médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA).** 2004, 139f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém.

PEREIRA, Vicente de Britto. **Transportes: história, crise e caminhos.** 1.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, 322p.

PIMENTEL, Maria das Graças Pereira, BENTES, Zaneth dos Santos. **Crescimento urbano e transporte coletivo no município de Santarém-Pará: o caso do bairro do Mapiri.** 2017. 25 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Licenciatura Integrada em História e Geografia) – Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Santarém.

PINHO, Erick Rodrigo Porto. **Análise do plano de manejo da Flona do Tapajós com ênfase para o uso e ocupação da terra: o caso da comunidade Maguari, Belterra/PA.** 2017. 76 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional) - Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade, Santarém.

PINHO, Erick Rodrigo Porto. **Uso e ocupação da terra na Floresta Nacional do Tapajós: a comunidade de Maguari, Belterra (PA).** In: BARROS, Márcio Júnior Benassuly (Org.). **Floresta Nacional do Tapajós: território, economia, gestão e manejo de recursos naturais na Amazônia.** 1ed. Santarém: UFOPA, 2018, v. 1, p. 85-102.

PINHO, Erick Rodrigo Porto; REIS, Ana Beatriz de Oliveira. **Ocupações Urbanas e o Direito à Moradia em Santarém-PA: Os Movimentos Populares nos processos de Autogestão e Autoconstrução.** In: XVIII Enanpur, 2019, Natal - RN. Anais do XVIII Enanpur. Natal: Enanpur, 2019. v. 1. p. 1-13.

PINTO, Daniel Mendes. **O uso de recursos de propriedade comum em áreas de propriedade estatal por populações tradicionais e assentados da reforma agrária.** 2014. 230 f. Tese (Doutorado em Administração) — Universidade de Brasília – Programa de Pós-Graduação em Administração, Brasília.

PIRES, Tom Adamenas e. **Geograficidade: necessidades, teorias e usos.** 2019. 182f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, São Paulo.

RENDEIRO, Carla Blanco. **Mobilidade urbana e federalismo: repartição de competências e matéria de transporte público coletivo no Município de Belém.** 2015. 191f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Centro Universitário do Pará, Programa de Pós Graduação em Direito, Belém.

SÁ, Maria Elvira Rocha de; COSTA, Solange Maria Gayoso da; TAVARES, Luciana Pereira de Oliveira. **O rural-urbano em Santarém: interfaces e territórios produtivos.** In: CARDOSO, Ana Cláudia Duarte (Org.) O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas. Belém: Edufpa, 2006. p. 113-160.

SALIM, Ana Cristina Ferreira. **Modelos de representação cartográfica de dinâmicas espaciais e sua contribuição para o planejamento territorial do município de Mojuí dos Campos/PA.** 2010. 82 f. Dissertação (Mestrado em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia, Núcleo de Meio Ambiente, Belém.

SANTARÉM (PA). Concorrência Pública nº001. **Concessão, por prazo determinado, à pessoa jurídica especializada, do serviço de transporte público coletivo urbano de passageiros no município de Santarém – Pará.** Santarém: Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito, Santarém, 212p.

SANTARÉM (PA). Lei nº20.534 de 17 de dezembro de 2018. **Instituo o Plano Diretor Participativo de Santarém.**

SANTOS, André das Chagas. **Uso do Território e dinâmicas territoriais na região da rodovia Santarém-Curuá-Una (PA-370): o exemplo da realidade da comunidade Boa Esperança.** 2020. 253 f. Tese (Doutorado em Sociedade, Natureza e Desenvolvimento) - Universidade Federal do Oeste do Pará, Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Natureza e Desenvolvimento, Santarém.

SANTOS, Gabriel Augusto Nogueira dos. **Idas e vindas das metrópoles amazônicas: estudo de caso dos sistemas de transporte coletivo de Manaus e Belém.** 2019 129 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais, Manaus.

SANTOS, Gabriel Augusto Nogueira dos. **Memórias, transformações e modernidades na metrópole amazônica: uma breve história do transporte coletivo em Manaus e Belém.** Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará, v. 7, p. 96-118, 2020.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 2004, 384p.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas.** São Paulo: EDUSP, 2007, 208p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985, 88f.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** São Paulo: EDUSP, 2008, 433 p.

SANTOS, Milton. **Pobreza urbana.** 3. ed. 1. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2009, 136f.

SCHUBER, Eliana Souza Machado. **Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós.** 2019.

382 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém.

SENNA, Luiz Afonso dos Santos. **Economia e Planejamento dos Transportes**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014, 273p.

SILVA, Glauber Ranieri Martins da. **Entre Belém e Castanhal: rede de transportes e circuito inferior da economia**. 2011. 99 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

SILVA, Higor Almeida da. **Análise Sistêmica Temporal de Duas Comunidades Rurais em Projeto de Assentamento na Amazônia Paraense**. 2021. 108 f. Tese (Doutorado em Sociedade Natureza e Desenvolvimento) – Programa de Pós Graduação em Sociedade Natureza e Desenvolvimento, Universidade Federal do Oeste do Pará, Santarém.

SILVA, Valdemar Sanches da. **Transporte público: a gestão da mobilidade urbana em Santarém**. 2018. 48 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional) - Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto Ciências da Sociedade, Santarém.

SOARES, Lucélia dos Reis Santos. **A dispersão metropolitana e seus efeitos sobre a mobilidade urbana nos principais corredores viários da região metropolitana de Belém-PA**. 2017, 185f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Pará - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

SOUZA, Brenda Rúbia Gonçalves; NASCIMENTO, Cristiane Mary Nunes do; SÁ, Elias. Pinto; PINTO, Raimunda Lourdes da Silva.; SCHONS, Stella Zucchetti (Orgs.). **Sistema Participativo de Monitoramento e Avaliação do PA Moju I & II e PDS Igarapé do Anta: Primeiros Resultados**. Cartilha. Santarém: Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia - IPAM, 2013. 60 p.

TANCREDI, Nicola Saverio Holanda. **Trajetórias tecnológicas e sistemas agrários: qualificação territorial utilizando geoprocessamento em Paragominas e Santarém/PA**. 2014. 269 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém.

THOMAS, Shaji. **Educação Ambiental Participativa na Promoção da Cidadania: experiência das comunidades urbanas do Eixo Forte na cidade de Santarém-PA**. 2010. 117f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Universidade da Amazônia - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Belém.

TOURINHO, Helena Lucia Zagury.; PINHEIRO, Andreia de Cássia Lopes; BELLO, Leonardo Augusto Lopes; DIAS, Andreina da Luz; SILVA, Marlon Lima da; SILVA, Teresinha Martins Cardoso da. **Série Regiões Metropolitanas: Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses: Região Metropolitana de Santarém**. 1. ed. Belém: SEDOP, 2017. v. 1. 75p.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. **Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação territorial**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 13, p. 135-151, 2011.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Cidades e centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa**. Cidades (Presidente Prudente), v. 12, p. 305-334, 2015a.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Das "cidades na floresta" às "cidades da floresta": espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira**. Papers do NAEA (UFPA), v. 321, p. 1-22, 2013b.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia**. Mercator, v. 14, p. 93-106, 2015b.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Uma floresta urbanizada? Legado e desdobramentos de uma teoria sobre o significado da cidade e do urbano na Amazônia**. Espaço Aberto, v. 3, p. 81-100, 2013a.

TRINDADE, Gesiane Oliveira da. **A Cidade & a soja: impactos da produção e da circulação de grãos nos circuitos da economia urbana de Santarém-Pará**. 2015. 127 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém.

VALENTE, Amir Mattar; NOVAES, Antônio Galvão; PASSAGLIA, Eunice; VIEIRA, Heitor. **Gerenciamento de Transporte e Frotas**. 3. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2016. 381p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Editora Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte Urbano: Espaço e Equidade**. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

VICENTINI, Yara. **História e Cidade na Amazônia**. 1. ed. Curitiba: Editora UFPR, 2004. 287p.

VIEIRA, Silvia. **G1 Tapajós - Prefeitura vai contratar empresa para venda de passagens do transporte público em Santarém**. Matéria de 14/09/2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2020/09/14/prefeitura-vai-contratar-empresa-para-venda-de-passagens-do-transporte-publico-em-santarem.ghtml> - Acesso em: 04/05/2021.

YOUSSEF FILHO, Adnan Assad. **Comunidades persistentes: a resistência dos moradores da região de Açaizal do Prata**. 2013. 166f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal de Pernambuco – Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Recife.