

TRANSPORTE FLUVIAL E A REDE URBANA: UM ESTUDO DE CASO EM PARINTINS - AM

GERONIMO DE SOUZA GLORIA ¹

REGINALDO LUIS FERNANDES DE SOUZA ²

RESUMO

O presente trabalho fala sobre um tema de extrema relevância para contexto amazônico, que por ser uma região tomada de rios necessita das navegações para fazer conexão de pessoas, cargas e produtos, tendo em vista que as cidades amazônicas ainda têm pouca conexão por rodovias. Neste sentido existe a dependência das embarcações como objeto viável para manutenção e o abastecimento das metrópoles e outros centros urbanos. Sendo assim o objetivo geral é identificar como o transporte fluvial de Santarém “Pará” influencia a cidade de Parintins no Amazonas através dos fluxos de cargas, os objetivos específicos são descrever os atores que articulam as empresas de transporte fluvial e suas escalas, mostrar os produtos vindos de outras localidades e principalmente, os que mais são desembarcados no porto da cidade de Parintins. As cidades estão se tornando cada vez mais dependentes das articulações entre si como forma de dinamizar o “processo urbano” com fala Roberto Lobato Corrêa, com isso cada elemento presente se torna fundamental para construção e formação das cidades. Nesse sentido formulamos a seguinte hipótese de que os barcos de ferro das cidades paraenses “Belém” e “Santarém” estariam contribuindo com a dinâmica da rede urbana local de Parintins através dos produtos, como hortifrúteis entre outros. A proposta metodológica se sucede, em pesquisa bibliográfica sobre rede urbana, sites na internet, aplicação de formulários nas embarcações, registros fotográficos, os resultados apontaram que a cidade de Parintins é dependente das embarcações para abastecer ou complementar o setor de alimento. Pretende-se o melhor entendimento das articulações da rede urbana do (Amazonas e Pará) através do transporte fluvial, elucidando as influências sobre as cidades.

Palavras-chave. Transporte fluvial, rede urbana, fixos, fluxo

ABSTRACT

The present work talks about a topic of extreme relevance for the Amazonian context, which, because it is a region taken by rivers, needs navigation to connect people, loads and products, considering that the Amazonian cities still have little connection by highways. In this sense, there is dependence on vessels as a viable object for the maintenance and supply of metropolises and other urban centers. Therefore, the general objective is to identify how the fluvial transport of Santarém "Pará" influence the city of Parintins in the Amazon through cargo flows, the specific objectives are to describe the actors that articulate the fluvial transport companies and their scales, to show the products coming from other locations and mainly, those that are disembarked in the port

of the city of Parintins. Cities are becoming increasingly dependent on articulations with each other as a way to streamline the “urban process”, as Roberto Lobato Corrêa says, with this each element present becomes fundamental for the construction and formation of cities. In this sense, we formulate the following hypothesis that the iron boats of the Pará cities “Belém” and “Santarém” would be contributing to the dynamics of the local urban network of Parintins through products, such as fruit and vegetables, among others. The methodological proposals succeed, in a bibliographical research on the urban network, internet sites, application of forms on the vessels, photographic records, the results showed that the city of Parintins is dependent on the vessels to supply or complement the food sector. It is intended a better understanding of the articulations of the urban network of (Amazonas and Pará) through river transport, elucidating the influences on the cities.

Keywords. River transport, urban network, fixed, flow

INTRODUÇÃO

Na Amazônia, o transporte fluvial é primordial na circulação de pessoas e produtos assim como, no período histórico de colonização foram essenciais para o escoamento de produtos explorados na floresta amazônica. Hoje com as grandes mudanças na “mecanização e na técnica o espaço recebe novos elementos do território principalmente ligado aos meios de produção” (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p.72)

A pesquisa faz conexão com cidade de Parintins localizada na fronteira entre os estados do Pará e o Amazonas na margem direita. A cidade serviu de ponte para o entendimento dos fluxos das embarcações advindas de outras cidades com relação direta na rede urbana.

O terminal hidroviário de Parintins onde as observações foram realizadas é administrada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte. No cotidiano do porto da cidade o movimento de embarcações e passageiro é frequente, além de vendedores ambulantes é carregadores e veículos de carga.

Neste sentido o objetivo é identificar como o transporte fluvial de Santarém “Pará” influenciam a cidade de Parintins no Amazonas através dos fluxos de cargas, além de apontar os atores que articulam as empresas de transporte fluvial e as escalas, mostrar os produtos vindos de outras

localidades e principalmente, os que mais são desembarcados no porto da cidade de Parintins.

No entanto, uma hipótese é de que os barcos de ferro das cidades paraenses estariam contribuindo com a dinâmica da rede urbana de Parintins. A justificativa principal e sobre a pesquisa e dada pela importância que o transporte fluvial desencadeia na rede urbana amazônica, a partir do transporte de carga.

A revisão teórica buscou o aprofundamento sobre importância da dinâmica da rede urbana, (CORREA, 2006) e (MORAES E SCHOR, 2011) e o fluxos de embarcações, (DAVID, 2019) e as hierarquias das cidades com núdulos de influência, (REGIC, 2007).

Para concretizar a busca dos objetivos da pesquisa houve a observação na prática e coleta de dados na internet sobre as empresas de transporte, entrevistas e aplicação de formulários:

Será descrito a tipologia dessas empresas entendendo o movimento que elas articulam os principais produtos transportados, os que mais são deixados na cidade de Parintins.

PROCEDIMENTOS METODOLOGICOS

Essa pesquisa pautou-se em uma abordagem fenomenológica de cunho quantitativo-qualitativo, tendo como de estudo a rede urbana e o transporte fluvial. Para busca deste entendimento foi realizado o levantamento bibliográfico referente à abordagem teórica e conceitual sobre rede urbana, nesse caso, buscou-se embasamento teórico em autores como Corrêa (2006), Moraes e Schor (2011).

A hierarquia urbana das cidades e os conceitos de funcionalidade na rede urbana utilizou-se a metodologia da Regic (2007), já o transporte fluvial, aprofundou-se na obra de Robert David (2010, 2019) e relatórios da Antaq (2013) Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que apresenta dados sobre as embarcações e as empresas.

Para alcançar os objetivos da pesquisa foi feito in lócus visita no porto da cidade de Parintins, como aplicação de formulários com objetivo de identificar

as escalas de cada embarcação nos trajetos Belém-Manaus. Os dados dos produtos como espécie e quantidade foram fornecidos pela Agência de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal do Amazonas ADAF. Na etapa seguinte, após a coleta dos dados sobre as empresas e os produtos e as escalas, elaboramos um mapas de fluxos e fixos por empresas entre as duas metrópoles Belém- Manaus.

Na última etapa foram tabulados os dados em seguida criado gráfico com os principais produtos, além do quadro com as principais empresas de transporte fluvial. Os Instrumentos técnicos utilizados na pesquisa, foram o aparelho celular, computador, caderno de anotações, software de mapeamento (Qgis) e quantificação de dados o “Excel”. A análise dos conteúdos foram feitas à partir das bibliografias pesquisadas sobre objeto de estudos.

1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS SOBRE REDE URBANA

Segundo Corrêa (2012, p. 200), as redes urbanas definem-se pelo conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos. Partindo desse pressuposto, a rede urbana si apresenta pelo processos de interligação e articulação, sendo elo fundamental para o entendimento da formação das cidades (MORAES e SCHOR, 2011)

Desse modo Corrêa discorre que são “as cidades, que articulam o espaço e explicam com o território criando e recriam o processo de influência” (2006, p. 37). Para autor o processo de rede especificamente, a rede urbana se concretiza em três condições, que são primeiramente.

Trata-se de uma sociedade vivendo em economia de mercado, envolvendo bens produzidos localmente e bens produzidos externamente. Isto pressupõe uma mínima divisão territorial do trabalho. Em segundo lugar deve haver pontos fixos no espaço onde, de modo permanente ou temporário, as transações são realizadas. Esses pontos fixos, por outro lado, tendem a apresentar outras atividades que garantam a possibilidade das transações serem realizadas. Em terceiro lugar deve haver um mínimo de interações entre esses pontos fixos, interações que se refletem e ratificam uma diferenciação hierárquica. (CORRÊA 1997, p. 94)

O autor discute que tais fatores são imprescindíveis no processo de rede urbana, e salienta sobre a rede urbana brasileira, dando ênfase a complexidade de sua formação, onde os centros de comando mantém ligação e conectividade com as outras regiões do país.

Para Moraes e Schor “a redes urbanas se articulam entre o centro urbano conforme sua importância funcional como a produção, circulação e comercialização de mercadorias” (2011, p.1) Os autores representaram a importância da rede urbana e o processo de formação nas calhas do rio Solimões a partir da distribuição de alimentos e o pescado no estado do Amazonas. Assim percebe-se o significado de estudar a rede urbana na região amazônica e apontar as suas principais conexões e influências.

A partir disso a pesquisa buscou identificar a formação de redes através das embarcações de ferro vindas do estado do Pará, especificamente da cidade de Santarém, Assim, as interconexões entre diferentes nós que são as “cidades”.

Moraes (2012) da contribui ao estudar a rede do comercio de bagres Solimões, explicitando no viés de sua pesquisa os fixos e fluxos existentes no comercio do pescado, onde os fixos são as estruturas físicas como cidades, comercio e os fluxos são as embarcações.

3. TRANSPORTE FLUVIAL E A REDE URBANA

O transporte fluvial segundo Nogueira (1994) é uma modalidade de transporte quase exclusiva da região amazônica, em especial no Estado do Amazonas que tem uma grande importância tanto para as pessoas que utilizam deste meio de transporte como para aquelas que realizam esse trabalho.

Para o autor os transportes não funciona isoladamente, mas articula-se com as mais variadas empresas, numa relação de interdependência, onde o leva e traz de produtos

Segundo o REGIC/IBGE(2007) Belém e classificada como uma metrópole por acentuar uma certa quantidade de populacional e infraestrutura, transportes, empresas, já Santarém está em uma nível de hierarquia mais baixa que a metrópole, considerada capital regional tipo C. A cidade de Santarém e um dos principais nódulos receptores e distribuidores de produtos vindos de outras regiões por ser conectada pela rodovia 163. A distribuição de produtos para outras cidades e realizada principalmente por via fluvial, a cidade de Parintins

por si localizar entre o entroncamento do Amazonas e o estado do Pará e influenciado diretamente pelos fluxos.

Partido desse viés Correa diz que “E a cidade em suas origens constituiu-se não só em uma expressão da divisão entre trabalho manual e intelectual, mas, também, em um ponto no espaço geográfico que, através da apropriação de excedentes” (2006, p.26).

Os barcos de ferro que se padronizaram em função de melhorar as condições no transporte de cargas e passageiros, representam a mudança no seguimento de transporte neste processo e formação da rede urbana. (DAVID, 2010)

Para David (2010) o baixo custo no transporte que os barcos de grande porte oferecem opção de locomoção principalmente para a população com baixa renda, que não tem como usufruir de meios de transporte com maior fluidez, como embarcações expresso ou mesmo transporte aéreo, dependente de forma direta destes moldais de transporte para a circulação entre a metrópole e cidades pequenas da rede (DAVID, 2019).

Parintins por ser uma cidade caracterizada como um centro sub-regional segundo (IBGE, 2007), atribui poucas articulações com outras cidades menores e é totalmente dependente da metrópole Manaus.

Silva (2018) contrapõem-se a posição do IBGE ao demonstrar que Parintins exerce um efeito polarizador a outras cidades a partir de empresas que dominam o setor comercial no município. Para o autor são essas empresas movimentam um sistema denominado por Bartoli (2017) como sistema territorial urbano fluvial “STUF”, ligado ao capital mercantil responsável pela distribuição de bens industrializados na região, e utiliza-se do transporte fluvial como forma de influência na territorialidade local

Dessa forma “a polaridade de Parintins na sua rede urbana é destacada pelo seu desenvolvimento econômico quando comparado aos outros centros urbanos de seu entorno, o que conseqüentemente a torna uma cidade com importante função na rede urbana.” (SILVA, 2018, p. 2)

Nesse tocante Oliveira e Schor (2016), discorrem sobre a importância das cidades medias como Parintins para a dinâmica da rede urbana levando em consideração a ligação com outras cidades com dinâmicas econômicas externa. Sendo assim Parintins exerceria o papel de cidade media com dinâmica de responsabilidade territorial.

Assim a “rede desenvolve-se de maneira integrada e ao mesmo tempo desigual, sendo reflexo da acumulação de capital nos centros urbanos. As redes passam a ser um meio que a produção, circulação, e consumo se realizam efetivamente” (CORRÊA, 2006, p 15).

4 . TERRITORIALIDADES DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FLUVIAL

As embarcações que transportam pessoas, produtos regionais e indústrias, movimentando a economia e fluxos sociais na região devido às cidades, vilas, nas margens de rios e ser a ligação entre as duas maiores cidades da Amazônia: Manaus e Belém. (DAVID,2019)

Dessa forma as principais empresas de transporte fluvial responsáveis pelo transporte desses produtos são as empresas: A.R transporte então empresa de pequeno porte (EPP) do então proprietário Antônio Rocha com quatro das embarcações, Amazon Star, Cisne Branco, Clívia, todas com escala entre Belém e Manaus mostradas no Quadro 1. A empresa Enarsal descrita como Santana navegações possui quatro embarcações, Ana Beatriz II, III, IV, V.

A empresa Erlon Rocha possui a maior frota de navios de ferro no total de 5, Anna Karoline I, II, III, IV, V, Marinho transporte hidroviário da Amazônia LTDA possui 4 navios São Bartolomeu II, III, IV, V.

Empresa de navegação Sousa Ltda. Possui 2 embarcações Golfinho do Mar, Golfinho do Mar II, juntas com a Marques Pinto navegação Ltda. e Diniz Navegação Ltda., tem as menores frotas de navios apenas duas embarcações cada, quadro 1.

O QUADRO 01. EMPRESAS, EMBARCAÇÕES, ESCALAS

EMPRESAS DE NAV.	FROTA DE EMBARCAÇÕES	SEDE	ROTAS E ESCALAS
------------------	----------------------	------	-----------------

A. R. TRANSPORTE LTDA - EPP	Amazon Star Cisne Branco Clívia Rondônia	Santarém-PA	Belém- Manaus Santarém, Óbidos, Gurupá, Breves, Prainha, Monte alegre, Juriti, Almeirim, Parintins, Itacoatiara.
ERLON ROCHA TRANSPORTES LTDA – ME	Anna Karoline I, II, III, IV, V	Santarém-PA	Belém- Manaus Santarém, Óbidos, Gurupá, Breves, Prainha, Monte alegre, Juriti, Almeirim, Parintins, Itacoatiara.
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA. – ME	Ana Beatriz II Ana Beatriz III Ana Beatriz IV Ana Beatriz V	Santarém-PA	Santarém - Manaus Óbidos, Juriti, Parintins, Monte Alegre, Itacoatiara.
MARINHO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DA AMAZÔNIA LTDA – ME	São Bartolomeu II, III, IV, V	Santarém-PA	Santarém - Manaus Óbidos, Juriti, Parintins, Monte Alegre, Itacoatiara.
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SOUSA LTDA	Golfinho do Mar Golfinho do Mar II	Santarém-PA	Belém- Manaus Santarém, Óbidos, Gurupá, breves, Prainha, monte alegre, juriti, Almeirim, Parintins, Itacoatiara.
MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA	Nélio Corrêa Santarém	Santarém-PA	Belém- Manaus Santarém, Óbidos, Gurupá, Breves, Prainha, Monte alegre, Juriti, Almeirim, Parintins, Itacoatiara.
DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA	San Marino San Marino II	Santarém-PA	Manaus – Santarém Óbidos, Juriti, Parintins, Itacoatiara.

Fonte. Relatório estático da ANTAQ. (2013)

As principais cidades ligadas pelos fluxos dos transportes começa na cidade Belém, metrópole estado do Pará, com escalas em “Breves” caracterizadas pelo IBGE (2007) como centro zona. As principais formas de desenvolvimento econômicos desta cidade estão ligadas a agricultura e comércios.

Das embarcações das empresas, A.R transporte e Erlon Rocha, Souza navegação e Marques Pinto navegação pelo movimento de passageiros com destino a outras cidades na rota Belém-Manaus, sendo assim 13 das embarcações mostradas no Quadro 01 fazem escalas semanalmente nos pontos estratégicos.

Gurupá e Almeirim assim como breves são pontos de escala, sendo 4 das empresas que tem como principal fundamento o embarque de passageiros, Prainhas, Óbidos, Juriti, e Monte Alegre seguem os fluxos de paradas das tresse embarcações já citadas anteriormente, seguindo a lógica do embarque de carga e passageiros demonstradas na Figura 2

A cidade de Santarém está localizada na Amazônia oriental e desempenha o papel fundamental e estratégico na articulação das empresas de transporte fluvial, segundo dados da Antaq (2013) mencionados no Quadro 1. Todas as empresas pesquisadas tem “sede” na cidade paraense, classificada como capital regional pelo Regic (2007). No trabalho de Pereira (2004) sobre a importância das cidades medias na Amazônia legal como Castanhal (PA) Marabá (PA) [...], tendo Santarém com abordagem principal, o autor leva em consideração, a dinâmica populacional, a arrecadação de impostos sobre produtos, e ponto estratégico no escoamento de grãos como a “soja”.

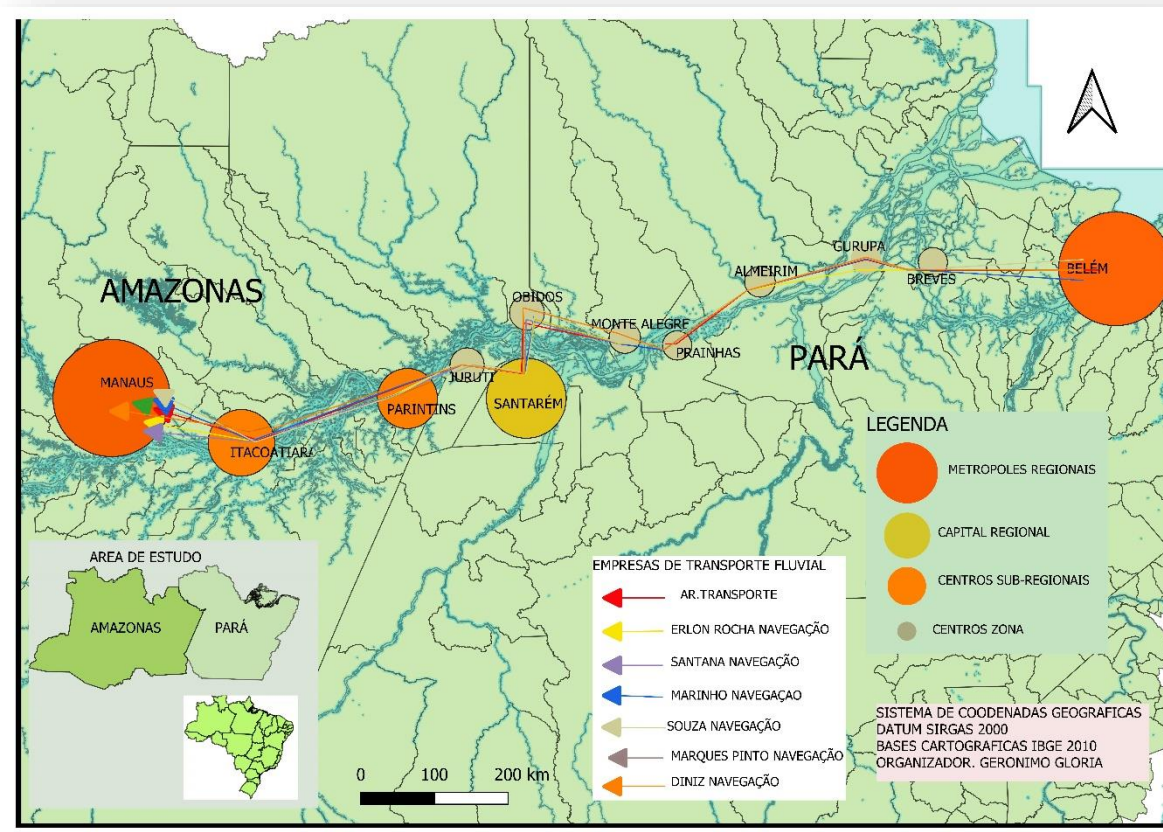
Neste sentido ressaltamos a categoria das empresas pesquisadas consideradas médio “ME” e pequeno porte “EPP”, dessa forma, percebesse que as principais redes de sujeitos se articulam a partir da cidade de Santarém, tendo como objeto de conexão as embarcações de ferro.

A cidade Itacoatiara classificada pelo Regic (2007) como cidade media ou centros sub-regional tipo A, localiza-se próxima da metrópole Manaus apesar ser mais influenciada rede urbana da metrópole e estar ligada pela rodovia (010) como identificou David (2010), mesmo assim e ponto de parada das embarcações vindas da rede urbana paraense.

A cidade de Parintins, localizada na divisa entre os estados do Pará e o Amazonas, é classificada como centro sub-regional B influenciada pela rede urbana da metrópole Manaus demonstrado em Silva (2018) pela articulação das empresas dominantes na cidade.

Foi possível constatar que todas as 23 embarcações da 7 empresas de transporte fluvial fazem escala na cidade Parintins, através, disso vimos a importância da cidade como entreposto de produtos transportados pelas embarcações de ferro que foram demonstradas na figura 1.

FIGURA 01. Fluxos de empresa de transporte fluvial entre as metrópoles Belém Manaus.



Fonte. Autor, 2019

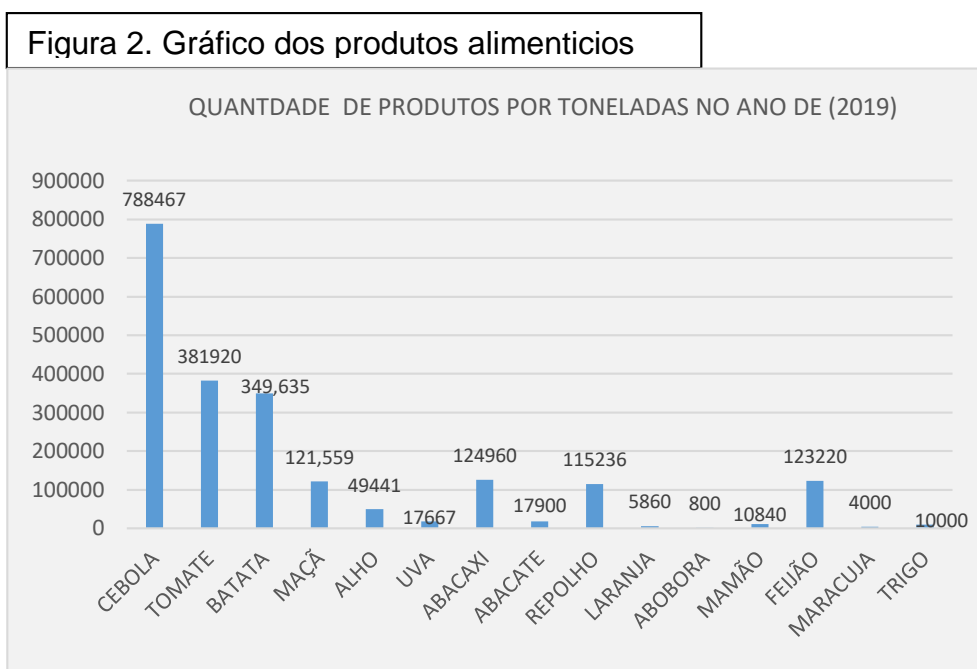
O mapa acima demonstra a articulação das empresas de transporte fluvial a partir das cidades, desta forma o transportes não funciona isoladamente, mas si articula-se entre empresas, numa relação de interdependência, (DAVID,2019). Neste caso as embarcações mediadas pelas “redes de sujeitos” (BARTOLI, 2017) que são fundamentais para o abastecimento de cidades pela dependência de produtos, como hortifrúteis.

5. RESULTADOS E DISCUSÕES

A logística das empresas de transporte fluviais presentes nesta pesquisa, apresentou um modelo de organização no abastecimento de produtos de primeira necessidade.

A rede urbana neste sentido passa ser condicionada pelo fluxo de produtos vindos de outras localidades através das embarcações até à cidade de Parintins, com fins de estimular a competição com produtos locais e regionais.

O gráfico a seguir demonstra a quantidade de produtos transportados para Parintins no ano de 2019.



Fonte. Adaf (2019) O gráfico acima e resultado de relatorias mensais da Adaf no ano de 2019

De acordo com David (2019) o do transporte fluvial da rede Paraense serve de complemento para abastecer a cidade produto alimentícios, além do transporte de passageiros com destino Manaus.

Figura 3. Produtos sendo desembarcados no porto da cidade de Parintins-AM



Fonte. Autor, Parintins, 2019

A imagem acima mostra o desembarque de produtos hortifrúti, que segundo a Adaf e Secretaria de produção e abastecimento de Parintins descarrega diariamente 50 a 70 toneladas de produtos entre frutas e leguminosas na cidade. Produtos como cebolas, tomate e batata são os que mais tem entrada no mercado local

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo das empresas de transporte fluviais são úteis no entendimento do tipo de mediação que influencia a rede urbana da Amazônia. O processo urbano, nesse sentido, é entendido pela forma como produtos advindos de origens diversas são distribuídos nos principais nódulos da rede urbana (cidades), posicionados nas calhas principais que conectam as duas metrópoles.

Além de indicar essa hierarquia, foi possível averiguar como tais produtos acabam competindo com itens da economia regional, que cada vez mais tens itens da dieta local substituídos por produtos alimentares vindos de outras localidades.

Articulação das redes urbanas na região norte em um movimento dialético impulsionado pelo mercador de alimentos. Assim as redes de transportes fluvial representam um dos importantes sistemas para a organização das cidades.

REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIARIOS, **Anuário Estatístico Aquaviário** 2013- navegação interior, cargas empresas e frota; Brasília, março de 2014.

BARTOLI, Estevam. **O retorno ao território a partir da cidade: sistemas territoriais urbano ribeirinhos em Parintins (AM)**, Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia - Presidente Prudente: [s.n.], 2017

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**- Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. – Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 1997

CORRÊA, Roberto Lobato. - **Redes Geográficas: Reflexões sobre um tema persistente**. In: Revista Cidades. v. 9, n. 16 (2012).

CORRÊA, Roberto lobato: **O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica**; R. bras. Geogr., Rio de Janeiro, ano 50, n.2, p. 1-134 abr./jun. 1988

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. **A dinâmica do transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas**. 2010. 121 f. Dissertação de (mestrado em geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. **Esse rio é minha rua: perspectivas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas** / Robert Carvalho de Azevedo David. 2019

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades 2007/** IBGE, Diretoria de Geociências Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

MORAES, André de Oliveira; SCHOR, Tatiana. **As redes urbanas na Amazônia: a cidade como o começo e o fim**. In Revista Geográfica de América Central Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica II Semestre 2011 pp. 1-16.

MORAES, André de Oliveira, **Peixes, redes e cidades: aspectos socioambientais da pesca comercial de bagres no Médio e Alto Solimões – AM**. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2012.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: um estado ribeirinho**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 1994.

PEREIRA, José Carlos Matos. **Importância e Significado das Cidades Médias na Amazônia: Uma abordagem a partir de Santarém (PA)** - Belém: NAEA/UFPA, 2004

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, da Farias Luís Fernando, **Transportes fluviais e a rede urbana sub-regional de Parintins** – AM (Trabalho de iniciação a pesquisa.) Universidade do estado Amazonas, 2018

SCHOR, Tatiana; OLIVEIRA José de Aldemir: **reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia brasileira**; ACTA Geográfica, Boa Vista, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. pp.15-30.