

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE PARINTINS
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

Fernando Luis Farias da Silva

CAPITAL MERCANTIL, TRANSPORTES FLUVIAIS E A REDE URBANA SUB-
REGIONAL DE PARINTINS-AM

Parintins

2018

Fernando Luis Farias da Silva

CAPITAL MERCANTIL, TRANSPORTES FLUVIAIS E A REDE URBANA SUB-
REGIONAL DE PARINTINS-AM

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Geografia da
Universidade do Estado do Amazonas, como
requisito para obtenção do título em Licenciatura
Plena em Geografia, sob a orientação do Prof. Dr.
Estevan Bartoli e co-orientação do Prof. Msc.
Thiago Franco.

Parintins
2018

Aos meus pais Flávio Luis e Francisca Paula, à minha filha Lara Fernanda, razão do meu viver, à minha esposa Yonara Leal, às minhas avós Maria Nonata e Virgínia Repolho (In memorian), infinita gratidão e carinho a todos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado saúde e forças para enfrentar essa caminhada tão árdua.

Aos meus pais Flávio Luís e Francisca Paula, com infinita gratidão por sempre estarem ao meu lado nos momentos de dificuldade ou de glória, por isso são uma das razões de eu seguir firme, sempre buscando honrar cada esforço por eles a mim dispensados durante toda minha vida escolar e acadêmica.

Agradeço à minha filha Lara Fernanda, pequenina que Deus me presenteou durante esta caminhada acadêmica, por me proporcionar uma força sentimental imensurável que me possibilita lutar diariamente pelo seu futuro, e por sempre me mostrar que o meu amor por ela é infinitamente maior do que tudo.

Agradeço à minha esposa Yonara Leal pelo amor, companheirismo, pela força e principalmente pelo incentivo dado aos meus estudos. Gratidão a ela pelas nossas lutas e vitórias todos os dias. Aos meus sogros Edmilson e Helena Leal pelo apoio e carinho nessa trajetória. Agradeço com muito amor a todos os meus irmãos e irmãs pelo incentivo, carinho e confiança de sempre. Imensamente grato a todos.

A meu orientador Prof. Dr. Estevan Bartoli, pela paciência e dedicação, fundamentais na orientação da construção deste trabalho. Ao meu co-orientador Prof. Msc. Thiago Franco pelo apoio incondicional, mesmo estando distante. Obrigado por me guiarem pelas veredas do conhecimento geográfico.

Aos professores do Curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas – UEA (CESP), pelas experiências e conhecimentos de valor incalculável a nós repassados com profissionalismo, carinho e dedicação. Obrigado!

Agradeço a todos os meus colegas de turma, especialmente ao Allan Marinho, Marcos Nérís e à Daiane Ribeiro pelo laço de carinho e amizade que com certeza levarei para o resto da vida. Foi uma nova família que Deus me presenteou e que por mim jamais serão esquecidos todos eles, principalmente pelos momentos de eterna “zoação”. Se os amigos são irmãos de outra mãe? Eles são a prova que sim!

Ao grupo de 7 empresas comerciais de Parintins, pelas informações cedidas a este trabalho. Aos gerentes e funcionários que pacientemente cederam um minuto do seu tempo para nos prestarem as informações solicitadas.

CAPITAL MERCANTIL, TRANSPORTES FLUVIAIS E A REDE URBANA SUB-REGIONAL DE PARINTINS-AM

FERNANDO LUIS FARIAS DA SILVA¹

ESTEVAN BARTOLI²

RESUMO

O presente trabalho estuda a rede urbana e os transportes fluviais que articulam Parintins à sub-região, discutindo as atividades do Capital Mercantil e seus domínios em Parintins e nas localidades sob sua influência. Objetiva analisar as relações de Parintins com a sub-região, enfatizando as ligações fluviais desta, com a sua Sub-região e dela com a metrópole Manaus. A metodologia empregada na elaboração do trabalho consistiu em aprofundamento bibliográfico sobre a temática do estudo, coleta de dados através da observação não-participativa, aplicação de questionário a uma amostra de 7 empresas comerciais locais, coleta de dados secundários em instituição pública e produção de mapas que representem a estrutura da rede formada pelas empresas comerciais em questão. As empresas comerciais estudadas foram aqui consideradas parte do Capital Mercantil pelas múltiplas facetas em que atuam na economia local e condicionantes do Sistema Territorial Urbano-Fluvial, STUF. Essas empresas conseguem articulação entre os centros urbanos e localidades da sub-região valendo-se do emprego de pelo menos dois tipos de técnicas: no trecho entre os seus centros fornecedores e Parintins, as grandes balsas de ferro de alto custo predominam como principal meio de transporte de suas cargas, e nos fluxos de distribuição para a sub-região são usadas tipologias de embarcações menos complexas (barcos médios). As empresas conseguem atingir com sua capacidade de distribuição, tanto as comunidades ribeirinhas próximas, quanto cidades da sub-região de planejamento, instituída pelo Estado, e de influência, que se estende ao oeste do estado do Pará. No que concerne às ações destas empresas dentro do espaço intraurbano de Parintins, o que resulta é um cenário de constantes apropriações de espaços primordialmente públicos e que atualmente o Capital Mercantil incorpora, gerando alterações nas relações sociais em locais conhecidos como *beiras de rio*, além dos bairros populares da cidade.

Palavras-chave: Sub-região; Parintins; redes; Capital Mercantil.

¹ Acadêmico do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

² Professor Doutor da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e Diretor do Núcleo de Estudos Territoriais da Amazônia – NETAM (UEA).

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01. Conexões entre os sistemas territoriais mediados pela cidade.....	16
Mapa 01. 9ª Sub-região de Planejamento de Parintins.....	17
Mapa 02. Distribuição de produtos industrializados e regionais a partir de Parintins.....	21
Mapa 03. Produtos que chegam a Parintins.....	23
Fluxograma 01. Panorama geral de atuações das empresas comerciais de Parintins.....	24
Quadro 01. Número total de imóveis para cada empresa e mercadorias mais vendidas em Parintins e na Sub-região.....	25
Figura 02. Balsas de ferro atracadas em porto improvisado na frente da cidade de Parintins.....	30
Mapa 04. Ligações fluviais para Parintins, estabelecidas pelo Capital Mercantil a partir dos centros fornecedores das empresas comerciais.....	31
Quadro 02. Quantidade de balsas e barcos empurradores, por empresa.....	32
Figura 03. Barco de porte médio, de apenas um piso.....	33
Quadro 03. Tipologias das embarcações que levam os produtos ao destino final....	34
Mapa 05. Localidades do interior do município de Parintins sob influência das empresas comerciais.....	35
Mapa 06. Rede Urbana formada pela comercialização atacadista de Parintins para Municípios da sub-região e oeste paraense.....	37
Mapa 07. A) Centro de Parintins, B) área da Lagoa da Francesa e C) área de expansão das ações das empresas comerciais.....	40

LISTA DE SIGLAS

AM – Amazonas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

NETAM – Núcleo de Estudos Territoriais da Amazônia

PA – Pará

REGIC – Região de Influência das Cidades

STUF – Sistema Territorial Urbano-Fluvial

STUR – Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho

UEA – Universidade do Estado do Amazonas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
CAPÍTULO 1. REFLEXÕES TEÓRICAS PARA DISCUSSÕES ACERCA DAS ATIVIDADES DO CAPITAL MERCANTIL EM PARINTINS.....	11
1.1 Redes Urbanas e Cidades.....	11
1.2 Sistemas Territoriais e a rede urbana de Parintins.....	13
CAPÍTULO 2. AS EMPRESAS COMERCIAIS DE PARINTINS E O CAPITAL MERCANTIL.....	18
CAPÍTULO 3. DOS TRANSPORTES FLUVIAIS ÀS REDES A SERVIÇO DO CAPITAL MERCANTIL EM PARINTINS.....	20
CAPÍTULO 4. AÇÕES DAS EMPRESAS COMERCIAIS E AS CONSEQUÊNCIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE PARINTINS.....	38
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
REFERÊNCIAS.....	45
APÊNDICE – QUESTIONÁRIO DE PESQUISA DE CAMPO.....	46

INTRODUÇÃO

Este trabalho traz um estudo acerca das atividades do Capital Mercantil e seus meios de domínio territorial tanto no espaço urbano de Parintins quanto nos municípios que estão sob sua influência. A partir daí estão pautadas discussões sobre os transportes fluviais, que são um componente primordial na rede urbana sub-regional de Parintins.

Desta forma, surge a hipótese de que as empresas comerciais que pertencem ao Capital Mercantil local desempenham papel articulador na ligação entre as cidades e comunidades ribeirinhas, compondo a rede sub-regional de Parintins.

A temática aqui abordada é de extrema importância para a compreensão funcional e estrutural da rede urbana que Parintins mantém com cidades e localidades que se encontram no seu entorno através dos objetos de estudo desta pesquisa, o que torna esta cidade um importante pólo na sub-região.

A influência que Parintins exerce sobre estas localidades e as consequências desta influência, tanto para estes locais quanto para o seu espaço urbano, pouco ou quase não têm recebido atenção de estudos científicos, por este motivo é que este trabalho pode ser um novo material a colaborar no entendimento da funcionalidade desse processo.

Analisar as relações de Parintins (AM) com a sub-região, enfatizando os fluxos fluviais realizados pelo Capital Mercantil entre os municípios que recebem influência desta cidade, bem como os fluxos de Parintins com a metrópole Manaus, está firmado como o objetivo geral do trabalho, que se desdobrará em outros objetivos específicos para um melhor êxito no resultado final. Assim, os objetivos específicos estão definidos como:

i). Responder como as empresas comerciais estudadas configuram o Capital Mercantil dominante local.

ii) Descrever o papel que Parintins exerce sobre a sub-região e municípios próximos.

iii) Cartografar e mapear os fixos e fluxos mantidos pelas empresas comerciais analisadas na pesquisa.

iv) Apontar as possíveis consequências das ações das empresas comerciais no espaço intraurbano de Parintins.

A metodologia empregada neste trabalho consistiu no aprofundamento bibliográfico acerca das redes urbanas e sistemas territoriais, observação não-participativa, aplicação de questionários com perguntas abertas aplicadas a uma amostra de 7 empresas comerciais de Parintins, realizando coleta de dados secundários em instituição pública como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e a consequente tabulação e confecção de cartografia com base nos resultados obtidos em campo.

É um trabalho resultante de uma pesquisa de natureza quali-quantitativa quando a quantificação dos dados demonstra que as densidades de relações qualificam Parintins como cidade média com forte atuação do Capital Mercantil. E qualitativa quando usada para a representação espacial e análise social dos fenômenos estudados, utilizando-se para isso, a cartografia em tais representações.

A estrutura deste trabalho está dividida em quatro capítulos. No Capítulo 1 estão as reflexões teóricas que dão suporte para as discussões sobre as ações do Capital Mercantil em Parintins, abordando as redes urbanas e as cidades de uma forma geral e especificamente na Amazônia levando em conta a difusão dos processos do meio urbano para além do espaço físico das cidades através da urbanização extensiva, frisando as territorialidades que o Capital Mercantil, por meio das empresas comerciais, mantém em Parintins e na sub-região, articulando diferentes Sistemas Territoriais. Neste mesmo capítulo está debatida a classificação de Parintins como Cidade Média de Responsabilidade Territorial pautada na importância da cidade para a sua rede urbana. Ao final do capítulo as Sub-regiões de planejamento e de influência de Parintins, estão especificadas conforme determinadas pelo estado do Amazonas e pelo IBGE, respectivamente.

No Capítulo 2 estão destacadas as definições, funcionalidades e estruturação do Capital Mercantil em Parintins, processo ao qual as empresas comerciais fazem parte. Esse capítulo destaca o Capital Mercantil com características de um processo arcaico, que necessita de desdobramentos e reprodução em diferentes facetas para possibilitar sua manutenção de poder e econômica. As empresas comerciais são consideradas parte deste processo, pelas características das suas atuações econômicas na cidade e na sub-região.

O Capítulo 3 contém os dados e as análises referentes às empresas comerciais pesquisadas com quadros e cartografia que mostra as redes que esses

grupos de empresas desenham na sub-região e com a Metrópole Manaus. São redes que mostram o domínio de áreas que são um importante fator para a reprodução do Capital Mercantil.

No Capítulo 4 estão as análises das consequências que as ações das empresas causam no espaço intraurbano de Parintins. São conflitos relacionados ao uso do espaço urbano que ocorrem em determinados pontos da cidade e mais recorrentemente em áreas conhecidas como “beiras de rio”. Dentro desta visão o trabalho mostra como o Capital Mercantil, através das formas do uso do solo urbano em Parintins, estrutura um Sistema Territorial e modificam as relações sociais e econômicas no espaço.

CAPÍTULO 1. REFLEXÕES TEÓRICAS PARA DISCUSSÕES ACERCA DAS ATIVIDADES DO CAPITAL MERCANTIL EM PARINTINS

1.1. Redes Urbanas e Cidades

Analisando as redes urbanas, as suas especificidades e operacionalidades, nos deparamos com uma gama de trabalhos que objetivam o entendimento deste fenômeno, que se tornou através dos tempos, complexo e intenso, conforme foram evoluindo processos e formas de organização derivadas das relações entre grupos sociais.

Segundo Corrêa (2012, p. 200), as redes urbanas definem-se pelo conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos. Corrêa (1997, p.93) ressalta ainda, nesta mesma linha de pensamento, que as redes, especialmente as urbanas, são um produto das relações entre indivíduos, historicamente contextualizados, e que tem como objetivo, articular as sociedades numa dada porção do espaço por meio de interações sociais espacializadas, garantindo a sua existência e reprodução.

Assim, partindo do preceito deste trabalho, que traz uma abordagem sobre as articulações e uso das redes urbanas por empresas comerciais específicas ligadas ao Capital Mercantil – pontos a serem abordados adiante que serão analisados mais a fundo - é necessário discorrermos sobre dois dos principais elementos que compõem o seguimento funcional das redes urbanas.

De acordo com Corrêa (1997, p. 93), as cidades são os fixos, sendo “os vértices ou nós dotados de funções urbanas”. Correspondem aos pontos dos quais os fluxos saem ou chegam.

Ao fazermos uma apreciação de uma rede na escala do intraurbano, podemos interpretar um fixo como um prédio público, um hospital, uma loja ou um porto, ou seja, um ponto onde convergem ou partem trajetos de pessoas ou meios de transporte. Os fluxos são as conexões que unem os centros que formam uma rede urbana. Como especifica Corrêa (1997, p. 93) afirmando que, os fluxos são os caminhos ou ligações entre esses centros. “Os fluxos no âmbito dessa rede são intensos e diferenciados, qualitativa e quantitativamente, envolvendo informações, capital, pessoas e mercadorias” (CORRÊA, 2012, p. 202).

Sobre o fluxo interurbano fluvial na Amazônia, mais precisamente no estado do Amazonas, Moraes e Schor (2011, p. 07), afirmam que esse modal de transporte fluvial adotado, é que estabelece e articula as ligações entre as cidades do interior e a capital Manaus, devendo-se a isso a localização desses centros urbanos estarem às margens dos rios, o que para os autores representa o processo de urbanização da Amazônia antes dos anos 1970.

A respeito da importância dos transportes fluviais para a rede urbana na Amazônia os autores discorrem que “(...) tal funcionalidade diferenciada dá a dimensão do alto grau de influência dos transportes na rede urbana do Amazonas” (MORAES E SCHOR, 2011, p. 13).

Dentro dessa perspectiva, a abordagem sobre as redes urbanas, mais especificamente as da Amazônia, podem ajudar a compreender as ligações que as empresas comerciais aqui analisadas, realizam entre Parintins e as demais cidades e localidades que estão no seu entorno.

Para uma contribuição mais analítica da natureza das ligações interurbanas nesse ponto do estado do Amazonas – que tem Parintins como polaridade - e como esse processo urbano ocorre, é válida a contribuição de Roberto Luís Monte-Mór que apresenta a noção de *Urbanização Extensiva*.

Na definição deste termo, Monte-Mór define como “esta urbanização que se estende para além das cidades em redes que penetram virtualmente todos os espaços regionais integrando-os em malhas mundiais” (MONTE-MÓR, 1994, p.03).

Segundo Monte-Mór (2003, p.89), essa urbanização que se estende pelo que ele chama de *tecido urbano*, ou seja, todo o espaço social que o urbano abrange, é a materialização de processos de produção e reprodução que acabam por serem frutos do confronto do industrial com o urbano sobrepondo essas relações sócio espaciais urbano-industrial aos processos locais e levando junto consigo as organizações políticas próprias da cidade - seja às periferias, regiões metropolitanas ou localidades remotas - desencadeando a politização de todo o espaço social. Assim, esse fenômeno de expansão inclui além do que o urbano produz materialmente, como produtos industrializados, por exemplo, processos políticos e/ou culturais.

A urbanização extensiva, portanto, enquanto um fenômeno que se dá a partir da cidade e avança para outros pontos do espaço geográfico carregando formas e processos inerentes ao capital, fornece base para que esse trabalho analise as estratégias e meios que as empresas comerciais de Parintins usam para atingir os pontos cada vez mais longínquos das sedes de suas empresas.

É necessário ao tecido urbano, meios de circulação para que a difusão de influências se efetive. Os transportes nesse caso se tornam um dos fatores fundamentais a essa concretização, que permitem ao capitalismo – força imbricada ao urbano – a “anulação do espaço pelo tempo”, segundo Marx³ (1973 apud. Harvey, 2005, p. 145), permitindo a ele conquistar territórios e implantar novas territorialidades de domínio.

Portanto, as redes locais das empresas comerciais necessitam dos fixos na cidade para, a partir deles, estabelecerem fluxos através da navegação, que se torna uma estratégia para obterem vantagens comerciais, instituindo relações de poder, conformando-se um Sistema Territorial.

1.2. Sistemas Territoriais e a rede urbana de Parintins.

As discussões das formas que as territorialidades se apresentam estão sempre diretamente ligadas ao poder que resulta das relações sociais. Nesse aspecto, as territorialidades são discutidas por diversos autores, dentre eles Saquet e Spósito (2008), que debatem as abordagens feitas por Robert Sack (1986) e Claude

³ MARX, Karl. **Grundrisse, Harmondsworth**, 1973 (edn). Middlesex.

Raffestin (1993[1980]) com relação às definições e características próprias das territorialidades estabelecidas dentro das sociedades, e partem da conceituação que Sack (1986) apresenta para territorialidade como sendo o controle sobre uma área ou espaço, ou ainda uma estratégia de influência ou controle de recursos, fenômenos, relações e pessoas, estando diretamente relacionada ao modo como as pessoas usam a terra, organizam o espaço ou dão significado ao lugar. O autor considera a territorialidade como um componente de poder.

As territorialidades são fruto das ações que o Homem constrói no dia a dia com os meios social e natural. Através da análise dessa noção é possível se notar como uma sociedade está organizada.

Segundo Saquet e Spósito (2008, p. 18), a territorialidade está intimamente aliada à exclusão, por exprimir poder, coerção e controle.

De acordo com Saquet e Spósito, Raffestin (1993) aborda as territorialidades como relações de poder multidimensionais, que são exercidas pelos *atores* e que por essa razão acabam muito mais por ser um modo de inclusão do que de exclusão, de modo diferente do que diz Sack (1986).

Raffestin considera que as territorialidades são originadas no cotidiano, ou seja, dentro dos aspectos social-espacial-temporal e acabam por formar elementos que se constituem em territórios como as malhas, redes e nós que são resultado dessa multiplicidade de atuações pelo que ele chama de *atores* como o Estado, um grupo de empresas ou um conjunto organizado de indivíduos (SAQUET e SPÓSITO, 2008, p. 18).

Essas discussões refletem sobre as territorialidades construídas e mantidas pelas empresas estudadas nesta pesquisa, sendo preciso entender que elas fazem parte de uma fração do Capital Mercantil e, explorando mão de obra local, se apropriam do solo urbano privatizando espaços antes públicos. Criam assim redes locais e regionais através da propagação de suas propriedades no espaço urbano de Parintins, determinado influência de mercado em áreas estratégicas, como as margens de rios, por exemplo.

São grupos de empresas comerciais atuantes, que efetivam relações no espaço e, portanto, dominam áreas, gerando seus domínios dentro ou fora de Parintins.

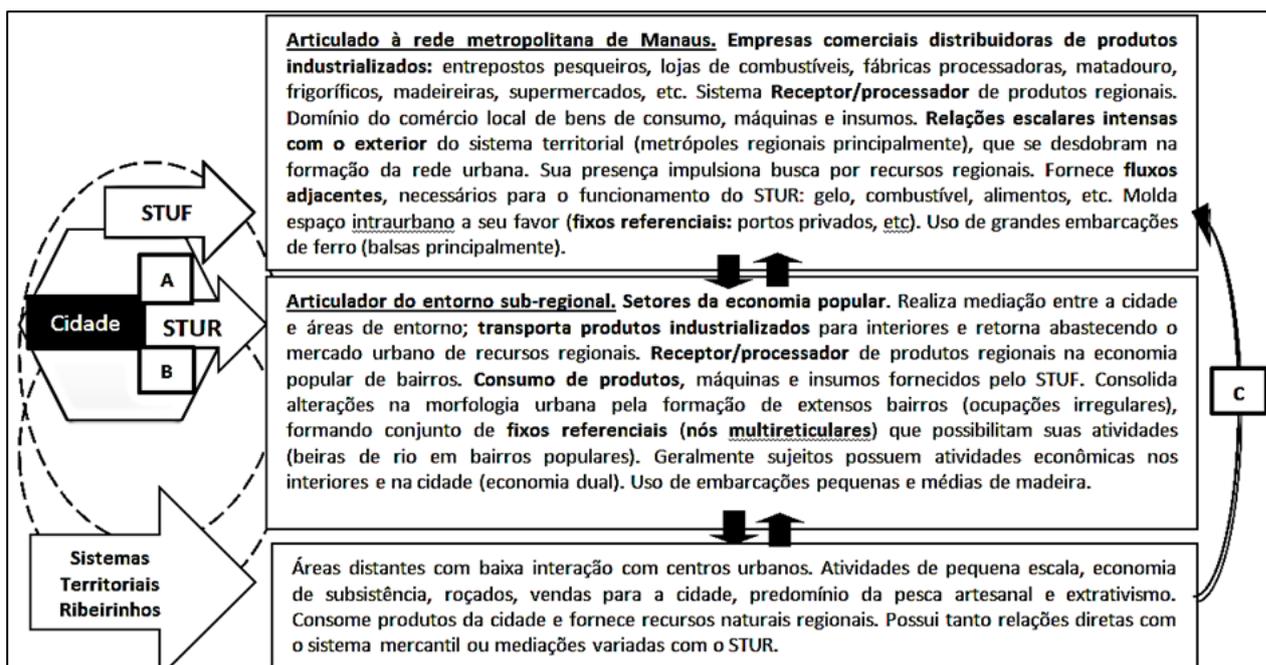
Tudo isso está diretamente ligado ao que Sack e Raffestin abordam em seus estudos, ou seja, são grupos que dominam espaços e processos comerciais através do poder dado a eles pelo capital e usam isso para efetivarem relações de poder multidimensionais no cotidiano social.

Dentre os estudos que surgem para a contribuição da análise das territorialidades que estão imbricadas na estrutura da sociedade atual, mais precisamente em Parintins, Bartoli (2017) propõe a existência de dois Sistemas Territoriais. O primeiro seria o Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR), ligado à economia popular urbana e que intermedia o meio rural ao urbano. Tem papel dual de complementaridade uma vez que, serve tanto a economia popular quanto as atividades voltadas ao Capital Mercantil dominante. O outro seria o Sistema Territorial Urbano-Fluvial (STUF), que está diretamente ligado ao capital mercantil de Parintins - realizado especificamente por via fluvial - e que tem como os principais sujeitos os empresários proprietários dos grupos comerciais locais, de relativo poder econômico (BARTOLI 2017, p. 8).

O STUF é um Sistema Territorial que “cada vez mais se sobrepõe e absorve as dinâmicas ribeirinhas”, principalmente aquelas relacionadas ao “uso do solo urbano beira-rio” (BARTOLI, 2018 p.9). Discorrendo sobre as funcionalidades desse sistema Bartoli (2018) afirma que o STUF não considera os rios como espaços intencionais para qualquer vínculo simbólico e/ou cultural, ou ainda como espaço de subsistência, fazendo o uso destes apenas como meio essencial para a circulação de mercadorias em escalas diferenciadas, principalmente com a metrópole Manaus, sempre tendo uma conexão bastante intensa com o Capital Mercantil, que lhe fornece meios para suas articulações.

A *figura 01*, elaborada por Bartoli (2018) demonstra como os dois sistemas territoriais estão estruturados e complementando-se através dos seus modos de atuação, urbano ou ribeirinho, bem como os conflitos existentes no contato desses sistemas onde a cidade se apresenta como fator mediador.

Figura 01: Conexões entre os sistemas territoriais mediados pela cidade.



Elaborado por Estevan Bartoli, 2018.

Legenda: A - Tensões e conflitos: produção do espaço urbano (ênfase nas beiras de rio). B - Hibridização: elaboração de soluções criativas e adaptações técnicas em instrumentos de trabalho, moradia, tipos de embarcações e outras formas espaciais perceptíveis em bairros populares. C - extração de recursos regionais (inclusive areia e seixo para construção civil) realizada por grandes empresas comerciais da cidade; não há mediações ou processamento, mantendo sujeitos populares que abastecem tal fluxo em grau elevado de territorialidade passiva.

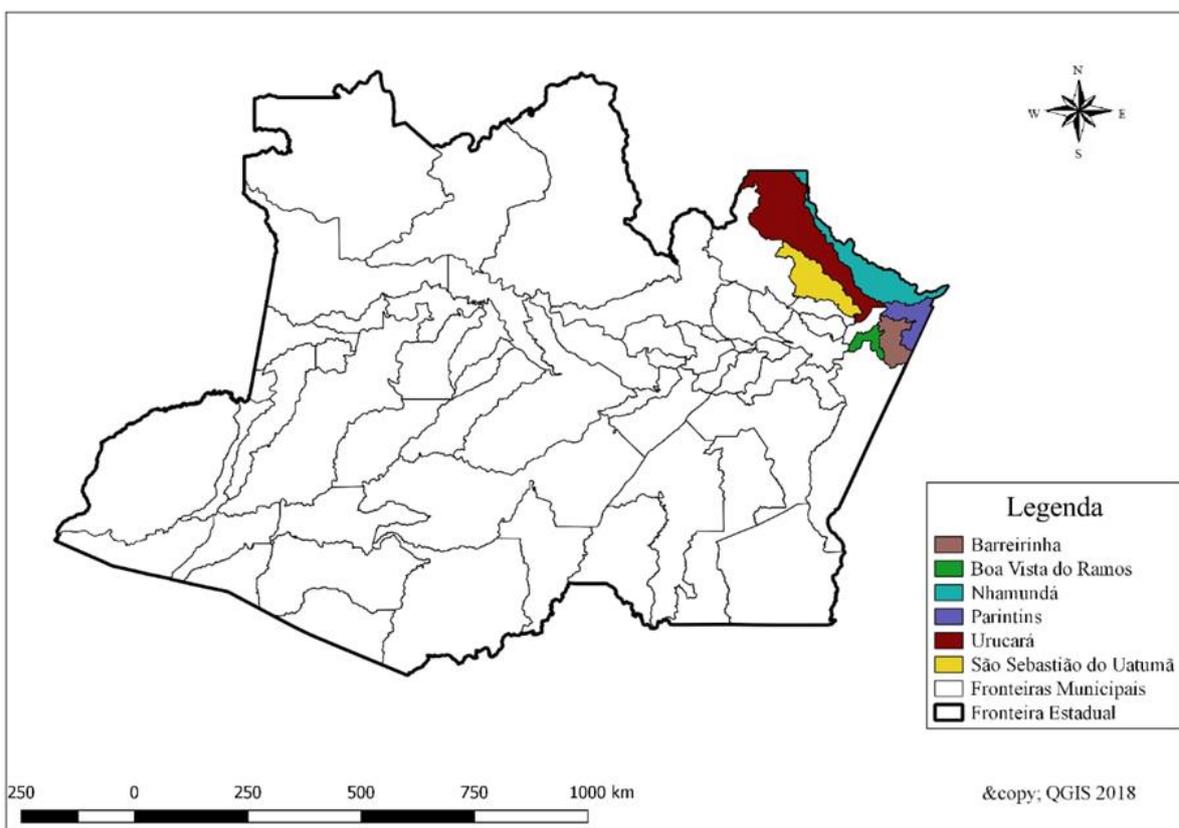
As áreas de abrangência das empresas tem por base a influência que Parintins exerce sobre as localidades do seu entorno. Essa área de abrangência é atingida pelo que Bartoli (2018, p. 10) denomina de “força centrífuga” do STUR, ou seja, a cidade possibilita bases de ação para que sujeitos, como as empresas comerciais analisadas, atinjam localidades distantes da cidade pela da distribuição de produtos industrializados através da urbanização extensiva. A “força centrípeta” são fluxos constantes para a cidade em busca de uma diversidade de fatores como oferta de bens e serviços, acesso institucional, saúde, educação e outros (BARTOLI, 2018 p. 11).

Levando em conta essa importância que Parintins tem para a região, Oliveira e Schor (2016) a classificaram como *Cidade Média de Responsabilidade Territorial* por sua importância na rede urbana do Amazonas e por sua influência ultrapassar os limites de sua sub-região e do estado do Amazonas, alcançando assim, cidades do

vizinho estado do Pará (OLIVEIRA E SCHOR, 2016, p. 38). A Sub-região de Planejamento de Parintins, ou 9ª Sub-região de Parintins, é instituída pela Constituição do Estado do Amazonas e engloba além deste município, outros cinco: Barreirinha, Boa Vista do Ramos, Nhamundá, São Sebastião do Uatumã e Urucará, como mostra o *Mapa 01*.

Em 2017 o IBGE lançou uma nova divisão regional do Brasil onde o órgão atualiza o quadro regional do país substituindo as Microrregiões e Mesorregiões para Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias, respectivamente, onde a Região Geográfica Imediata de Parintins conta, além dos municípios citados anteriormente, com o município de Maués.

Mapa 01. 9ª Sub-região de planejamento de Parintins.



Fonte: Constituição do Estado do Amazonas. Org: Guilherme M., 2018.

O IBGE, através da publicação Regiões de Influência das Cidades (REGIC, 2007 publicação em 2008), determina que a Sub-região de influência da cidade de

Parintins é composta pelas cidades de Barreirinha (AM), Boa Vista do Ramos (AM), Maués (AM), Nhamundá (AM) e Faro (PA).

O IBGE levou em conta a intensidade de fluxos, principalmente relacionados à busca de bens e serviços entre Parintins e estes centros urbanos, para delimitar a área de influência da referida cidade.

Na metodologia da pesquisa do IBGE (2007/2008) foram consideradas as vezes que determinada cidade foi citada como destino de pessoas e/ou mercadorias, gerando assim dados que demonstram a intensidade de ligações entre cada uma dessas cidades o que ao final do estudo foi possível determinar a região de influência de cada centro urbano.

A sub-região aqui citada serve apenas como referência, pois os resultados que serão apresentados determinarão qual a sub-região que mais é afetada pela abrangência das atividades das empresas comerciais de Parintins.

CAPÍTULO 2. AS EMPRESAS COMERCIAIS DE PARINTINS E O CAPITAL MERCANTIL

As empresas se estabeleceram comercialmente na cidade e estenderam seus domínios à sub-região através do comércio varejista e atacadista de uma infinidade de produtos industrializados que vão desde os materiais para a construção civil até o comércio de combustíveis.

Uma das características dessas empresas é a variedade de atividades que elas exercem em busca da manutenção da sua força de atuação no comércio e da reprodução econômica. Dentro dessa perspectiva, consideraremos estas empresas como pertencentes à fração do Capital Mercantil local, que Wilson Cano (2010) faz reflexões acerca da atuação deste segmento do capital em meios urbanos e rurais.

De acordo com Cano (2010, p.1), o Capital Mercantil, que pode compreender as formas comercial e usurária, tem sua origem antes da etapa de acumulação primitiva quando se iniciaram as trocas mercantis; portanto, antes do Capital Industrial. Porém, segundo o autor, com o capitalismo, a forma inicial não se perde, mas algumas de suas frações transformam-se em Capital Produtivo ou subordinam-se ao Capital Industrial e as outras partes assumem outras funções como o capital imobiliário, por exemplo (CANO, 2010, p.1).

O Capital Mercantil em Parintins veio acumulando e se reproduzindo através dos ciclos econômicos, principalmente do extrativismo vegetal como a juta e o pau rosa, utilizando e explorando mão de obra barata nas suas atividades e hoje esse processo se encontra na extração de madeira e areia - por exemplo - que abastecem as lojas dessas empresas e garantem o faturamento considerável, quando vendem as mercadorias, a preços maiores do que o capital que foi usado para financiar sua extração.

Segundo Bresser-Pereira (1989, p.283) - quando este analisa a crise política brasileira na década de 1980 partindo das categorias do Capital Mercantil e Capital Industrial através da ótica de Caio Prado Júnior, atribuindo a Marx a denominação destas duas categorias – o Capital Mercantil fundamenta-se primordialmente na especulação, compra e venda de produtos e mercadorias a um preço que não condiz com o seu valor-trabalho, ou seja, compra-se barato e vende-se caro.

O poder de dominação, que também é próprio do Capitalismo Mercantil, é resultado do controle sobre o financiamento, domínio da produção local, armazenagem ou distribuição de mercadorias ou até mesmo o controle sobre o aparelho do Estado, que atua localmente (CANO, 2010, p.2). Daí o porquê de as empresas comerciais estudadas, possuírem um peso considerável nos setores comercial e econômico em Parintins. Têm como característica a possibilidade e facilidade na armazenagem e distribuição de seus produtos para diversos pontos da cidade e da Sub-região.

O Capital Mercantil tradicional, portanto, é um processo com modos de atuação que podem ser considerados primitivos. Mostra certa resistência em absorver novos métodos e técnicas à sua estrutura como o emprego de maquinário moderno e novas configurações de gestão.

Ao se modernizar o Capital Mercantil aumenta sua produtividade e passa a se modificar, de um modo funcional arcaico para o capital produtivo. Sobre essa questão, Bresser-Pereira (1982) afirma que “Quando a produtividade ou a incorporação de progresso técnico tornam-se atividades dominantes, seu capital passa a ser industrial ou produtivo, ao invés de especulativo ou mercantil.” (BRESSER-PEREIRA, 1982 p. 271).

A partir dessa abordagem é que surgem elementos para análise das múltiplas facetas que as empresas comerciais atuam em uma cidade média com forte

dinâmica ribeirinha, onde especificamente uma desses aspectos refere-se aos transportes fluviais.

As empresas estudadas, além de pertencerem originalmente ao ramo comercial, destacam-se também por atuações em outros ramos da economia local como a pecuária, hotelaria, locação de imóveis residenciais e comerciais, locação de automóveis, locação de embarcações de transporte de cargas pesadas, e até no setor político do município, evidenciando o que afirma Cano (2010).

O domínio da navegação comercial na região por essas empresas pode ser considerado um dos pontos basilares para os seus negócios, uma vez que, para o Capital, mais especificamente o mercantil, a circulação de mercadorias é primordial para sua produção e reprodução. É nessa perspectiva que parte das empresas investem em meios de transporte fluviais que tornem mais eficientes essa circulação, agregando mais eficácia e rapidez na absorção e distribuição de produtos.

São meios condicionantes para que estas empresas se mantenham competitivas, dominando o mercado local e atendendo áreas de influência de Parintins.

CAPÍTULO 3. DO DESENVOLVIMENTO DO CAPITAL MERCANTIL AOS TRANSPORTES FLUVIAIS.

Neste trabalho foram analisados 7 empresas comerciais que são importantes distribuidores varejistas da cidade de Parintins: Grupo Baranda, Grupo Brito, Alírio Ferragens, Grupo Natal e Grupo Chiquinho, Grupo Brasileiro e Grupo Oliveira.

Para a obtenção de informações sobre as atividades dessas empresas, foram realizadas pesquisas de campo nas quais foram aplicados questionários abertos e entrevistas em lojas e outras propriedades dessas empresas e em embarcações ligadas ao tema da pesquisa. As informações coletadas foram reunidas e deram origem a mapas, fluxogramas e tabelas que exprimem as redes e estratégias que as empresas comerciais formam ou adotam em suas ações.

De maneira geral Parintins se destaca na sub-região como centro de distribuição de produtos industrializados. É uma cidade que influi diretamente localidades que se encontram abaixo na hierarquia urbana, tendo o REGIC/IBGE (2007) a classificado como centro sub-regional de categoria B por, segundo a

De acordo com os dados do *Mapa 02*, Parintins, através de fluxos fluviais, atinge as cidades mais próximas do estado do Amazonas como Uruará, Nhamundá e Barreirinha principalmente através da distribuição de rancho (produtos que fazem parte da cesta básica), materiais de construção e estivas, juntamente com farinha de mandioca, respectivamente. Alcança o estado do Pará apenas na cidade de Juruti com a distribuição de estivas e farinha de mandioca. Neste contexto, Parintins obtém um adensamento maior de distribuição de produtos na relação com as comunidades ribeirinhas.

No *Mapa 03* estão representados os fluxos fluviais de produtos de extrativismo, pecuária, alimentos e de pessoas, que chegam a Parintins. São produtos originados em sua maior parte das comunidades ribeirinhas e que são absorvidos pelos comerciantes da cidade e que servem ao consumo diário da população. Para o escoamento dessa produção dos interiores até a cidade⁴, são usados principalmente os barcos médios de apenas um piso, seguido pelas canoas do tipo bajáara, e os rabetas⁵, compondo mediações do STUR (BARTOLI, 2017), como já frisado.

Já o fluxo de pessoas mostra a função de cidade pólo que Parintins exerce na Sub-região. São pessoas que buscam principalmente pelo setor de serviços, administrativos, de saúde, entre outros, que a cidade abriga.

Nesse mapa, os centros urbanos que deslocam produtos e fluxos de pessoas a Parintins são poucos, como Juruti, no Pará, Barreirinha e Nhamundá, destacando-se apenas a cidade de Juruti, que desloca, além de fluxos de pessoas, farinha de mandioca, frutas e tubérculos (macaxeira e mandioca). Nhamundá e Barreirinha deslocam fluxos de pessoas e produtos da pecuária, respectivamente, ou seja, são centros de menor posição hierárquica na rede que oferecem os elementos próprios da sua capacidade de oferta.

⁴ Informações colhidas durante pesquisa de campo por membros que fazem parte do NETAM (UEA) no mês de Junho de 2017, em Parintins.

⁵ Pequenas canoas equipadas com motor de popa, muito utilizadas pelos ribeirinhos da localidade.

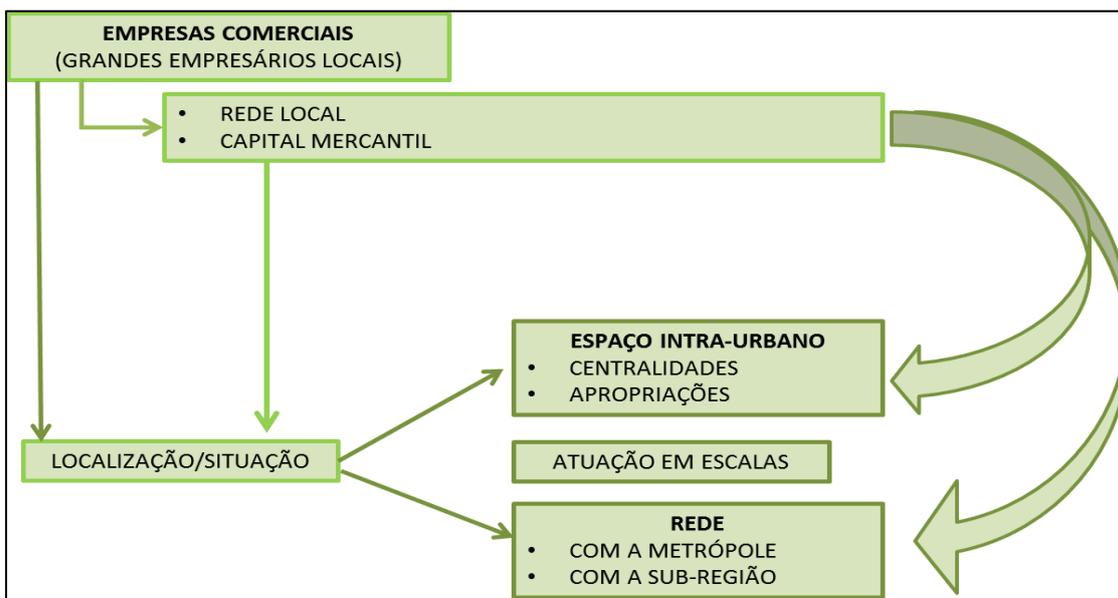
A *situação*⁶ de Parintins é um fator favorável às atividades dessas empresas comerciais, pois possibilita a efetivação de redes e o emprego de técnicas que permite a concretização de relações econômicas das mesmas.

As atuações delas estão pautadas nas escalas dentro da sub-região de Parintins e com a metrópole Manaus.

Dentro deste trabalho, a partir dos dados coletados é possível afirmar que existe uma diferença na maneira em que esses dois tipos de fluxos se dão.

A diferença está na tipologia das embarcações que efetivam esses fluxos. São tipologias que empregam técnicas e tecnologias distintas e que estão ligadas cada uma a um tipo de processo socioeconômico, um mais popular e outro mais complexo economicamente.

Fluxograma 01. Panorama geral de atuações das empresas comerciais.



Os fixos, que neste trabalho correspondem aos imóveis e propriedades que pertencem às empresas, serão demonstrados a seguir no *quadro 01* sendo especificados os tipos que cada um possui.

⁶ Segundo Damiani (2006 apud Bartoli, 2017, p. 60), nesse contexto, *situação* refere-se a “um espaço geográfico relativizado que se molda em função das técnicas, das estruturas econômicas e sociais e dos sistemas de relações.”

Quadro 01. Número total de imóveis para cada empresa e mercadorias mais vendidas em Parintins e na sua Sub-região

	Baranda	Brito	Alírio	Natal	Chiquinho	Grupo Brasileiro	Grupo Oliveira
Número total de imóveis	07	05	03	08	15	12	7
Portos particulares	1	-	-	2	1	-	-
Galpões	2	1	1	1	2	2	-
Lojas	3	4	2 (1 em Terra Santa)	3	2	2	-
Postos de combustíveis/Postos Flutuantes	-	-	-	-	5	8 (1 em Terra Santa-PA; 1 em Juruti-PA e 1 na Vila Amazônia-Parintins)	7 (1 em Nhamundá e 1 em Terra Santa-PA)
Postos de venda de gás de cozinha	1	-	-	2	5	-	-
Mercadorias mais distribuídas em Parintins e/ou na sub-região pelas empresas comerciais.	Cimento Seixo Areia Ferro	Cerâmica Telha Vaso Sanitário.	Pregos Parafusos Tintas Materiais Elétricos.	Cimento Tijolo Ferro Gás de cozinha Água mineral.	Gás de cozinha Cimento Areia Ferro Seixo Material hidráulico Moto peças Tintas automotivas Baterias automotivas Óleos lubrificantes Combustíveis.	Açúcar; Feijão; Óleo de Soja; Produtos de Limpeza; Frios (Carne, Frango, e outros); Combustíveis.	Combustíveis

Organização: Fernando L. Farias, 2018

A seção do quadro anterior que precisa de melhor atenção aqui neste momento está relacionada aos empreendimentos que cada empresa possui, tanto em Parintins como na sub-região. No *quadro 01* esta seção está delimitada didaticamente pela cor azul, para uma melhor compreensão do que está sendo discutido.

Primeiramente é possível notar que uma dessas empresas se destaca pelo número de fixos que possui. Cada um desses fixos representa um trunfo para cada uma dessas empresas e conseqüentemente para o Capital Mercantil, que passa assim, a ter maior rede de domínio de diversas áreas a partir da disposição e relação entre esses elementos no espaço, os portos privados das empresas são exemplo claro disto.

O quadro mostra que o grupo que concentra maior estrutura e mantêm mais fixos, pode imprimir maior influência, tanto dentro da cidade quanto na rede sub-regional de Parintins, como é o caso do Grupo Chiquinho, que tem 15 imóveis predominando no ramo de combustíveis, peças automotivas, distribuição de gás de cozinha e água mineral e uma infinidade de outros serviços como locação de veículos e imóveis comerciais e residenciais. Atua com empréstimos financeiros em troca até mesmo de imóveis como garantia no negócio, prática típica do capital primitivo.

É um grupo de demonstra ter um alto grau organizacional de gerenciamento de seus negócios, que visa sempre, segundo entrevistas de campo, evitar qualquer tipo de entrave com as instituições governamentais referentes ao fisco.

O grupo tem capacidade de absorver atividades que a primeira vista não parece ser de sua alçada de atuação, como a incorporação de determinada instituição de ensino, por exemplo. Através destas ações é que ficam cada vez mais claras as múltiplas estratégias visando a manutenção econômica do grupo.

Esse grupo empresarial consegue empreender um maior número de relações econômicas, tanto na sub-região quanto fora dela, do que as outras empresas aqui analisadas, sendo uma das maiores empresas locais.

O poder aquisitivo dessa empresa tem considerável peso na economia local. São atividades desenvolvidas cujos padrões de desenvolvimento local se constitui num elevado grau de movimentação econômica.

Um dos pontos que merece ser aqui citado é o fato de esta empresa ter ligação com o poder público municipal por meio de aluguel de imóveis que abrigam instituições públicas e fornecimento de combustíveis para automóveis de instituições do Governo Federal em Parintins.

O mais interessante de tudo isso é que apesar deste grupo ser um dos maiores de Parintins, suas relações se concentram basicamente apenas no próprio município, não transpassando diretamente sua influência para a sub-região através de filiais de negócios. Segundo levantamento de campo, isso parte do proprietário do grupo que não almeja a expansão dos negócios para mais localidades ou cidades próximas.

A ligação desta empresa com os transportes fluviais é intensa uma vez que esta possui vantagem também no setor de navegação entre Manaus e Parintins por intermédio de 5 balsas de ferro com alta capacidade de transporte de produtos que abastecem seus empreendimentos.

O Grupo Baranda é também uma empresa comercial que atua no ramo de materiais para construção civil, gás de cozinha, água mineral e gêneros alimentícios, e que também tem uma possibilidade de dinâmica maior na rede urbana sub-regional de Parintins. Assim, como o grupo supracitado, dispõe de uma diversidade de fixos e os utiliza como uma vantagem nas suas atividades.

Possui o maior supermercado da cidade que conta com estrutura melhor diferenciada com relação aos outros. Nesse ramo, o grupo dispõe de uma grande diversidade de produtos e gêneros alimentícios que torna o empreendimento uma centralidade bastante forte na localidade por estar localizado na principal avenida da cidade e contar com galpão de armazenamento, que facilita o fluxo de mercadorias e agiliza o tempo de armazenagem e distribuição dos produtos.

A maior loja de materiais para a construção civil da cidade também pertence a esse grupo, que atua ainda no setor hoteleiro e de entretenimento, com sítio localizado às margens do Lago Macurany, e que é palco de eventos festivos em determinadas datas do ano, bem como é local de hospedagem de pessoas que possuem maior poder econômico, que vem de outras cidades da região ou até de outras cidades do Brasil e alugam esse espaço principalmente na época do Festival Folclórico de Parintins, que acontece todo ano no último final de semana do mês de Junho.

O investimento na pecuária local entra também numa das atividades que o grupo exerce. O grupo possui fazendas com rebanhos que são criados mais especificamente para a produção de derivados do leite.

Até mesmo na política local esse grupo influencia com articulações partidárias e eleitorais em escala local e regional, e ultrapassando estas para a escala estadual, quando em ligações políticas com a capital do estado.

É uma das empresas originalmente comerciais mais antigas da cidade que cresceu pelo domínio comercial local, acumulou capital e expandiu fluxos para a sub-região de Parintins através das ligações fluviais. Tem forte ligação com Manaus através de suas 3 balsas que trazem seus insumos e mercadorias, facilitando a circulação destas e a conseqüente acumulação pelo lucro resultante deste processo.

Além desses dois grupos, destaca-se também o Grupo Natal que possui semelhante estrutura. As atividades do grupo empresarial são mais baseadas no comércio de materiais para a construção civil e distribuição de gás de cozinha e água mineral, um pouco diferenciado dos grupos anteriores, que apresentam maior diversidade de atuações econômicas.

Encontra-se em fase de ampliação na distribuição dos fixos, embora em ritmo mais lento do que as empresas já citadas. Suas atuações em outros setores da economia da cidade de Parintins são um tanto quanto tímidas se comparadas aos dos demais grupos empresariais locais.

Esta empresa também tem como característica a adoção do modal de transporte fluvial por meio de balsas. É mais um trunfo frente às demais empresas que não tem o poder do emprego desse meio técnico.

O Grupo Brasileiro vem se destacando na economia local e sub-regional, com origem inicialmente comercial do ramo de gêneros alimentícios.

Incorporou às suas atividades econômicas o comércio de combustíveis e vem expandindo este ramo para cada vez mais cidades da sub-região de Parintins e ao oeste do estado do Pará, como mostra o *quadro 01*.

Suas filiais atualmente foram inseridas em bairros de Parintins relativamente jovens com característica de urbanização e expansão em processo contínuo.

Das empresas estudadas, esta é a única a estabelecer ligação fluvial com a cidade de Santarém no estado do Pará, que fornece feijão para os 2 supermercados

que o grupo possui na cidade, além de Manaus que figura como seu principal centro fornecedor.

Assim como das demais empresas, se vale também do emprego de balsas de ferro no transporte de mercadorias e de combustíveis que aos poucos vai também se potencializando na navegação sub-regional e almejando cada vez mais potencializar seus lucros aumentar suas redes.

O grupo Oliveira talvez seja o grupo mais novo no mercado local e sub-regional. Tem como ponto econômico principal a atuação no ramo de comercialização de combustíveis.

Sua rápida expansão permitiu a criação de uma rede de postos de combustíveis que atua tanto na cidade de Parintins quanto, na sua sub-região de influência.

Além de Parintins, a cidade escolhida por este grupo para inserção de filial foi Terra Santa, no extremo oeste do estado do Pará. Isso mostra que apesar de ser uma empresa com atividade iniciada recentemente, a vantagem de uso do capital já possibilita uma maior articulação para início de domínios espaciais comerciais na sub-região.

Com a forte ligação com Manaus através da balsa petroleira que o grupo possui para transporte de combustíveis, esse grupo também começa a figurar como empresa que tem nos transportes fluviais, um ganho diferenciado sobre as concorrentes.

O que chama a atenção nas observações acerca desta empresa é que o seu capital ainda não se converteu em outros setores de atuação econômicos como é praxe do capital mercantil.

Os outros dois grupos empresariais de menor porte e capacidade de ação são os grupos Brito e Alírio Ferragens. Não dispendo do mesmo poder econômico que os anteriores, compõem o Capital Mercantil local e também articulam pontos fixos que articulam Parintins com a sub-região.

Atuam majoritariamente no ramo do comércio de materiais para a construção civil, embora o Grupo Brito possuir investimento numa academia de musculação. A empresa Ferragens Alírio possui um diferencial com relação às demais empresas, pois mantém uma loja filial na cidade de Terra Santa no Pará. Tal fato mostra o interesse de expansão comercial da empresa para além de seu centro de gestão

principal. Por possuírem balsas próprias, esses grupos acabam dependendo da locação de balsas dos grupos concorrentes ou locação dos barcos de linha para o transporte de suas cargas.

Os fixos dessas empresas terão uma seção com abordagem específica sobre sua disposição espacial geográfica dentro do espaço intraurbano de Parintins e o que resulta desse processo – no capítulo final deste trabalho.

Da mesma maneira que os fixos representam vantagens para essas empresas, pela forma com que possibilitam o aumento de seu poder de influência, os meios de transporte que elas utilizam no transporte de suas mercadorias, principalmente no trecho Manaus/Parintins, também assim o são.

São grandes balsas de ferro (*figura 02*) e empurradores de alto custo de aquisição e manutenção que, predominam no transporte de cargas abastecendo suas lojas e demais empreendimentos.

Figura 02. Balsas de ferro atracadas em porto improvisado na frente da cidade de Parintins.

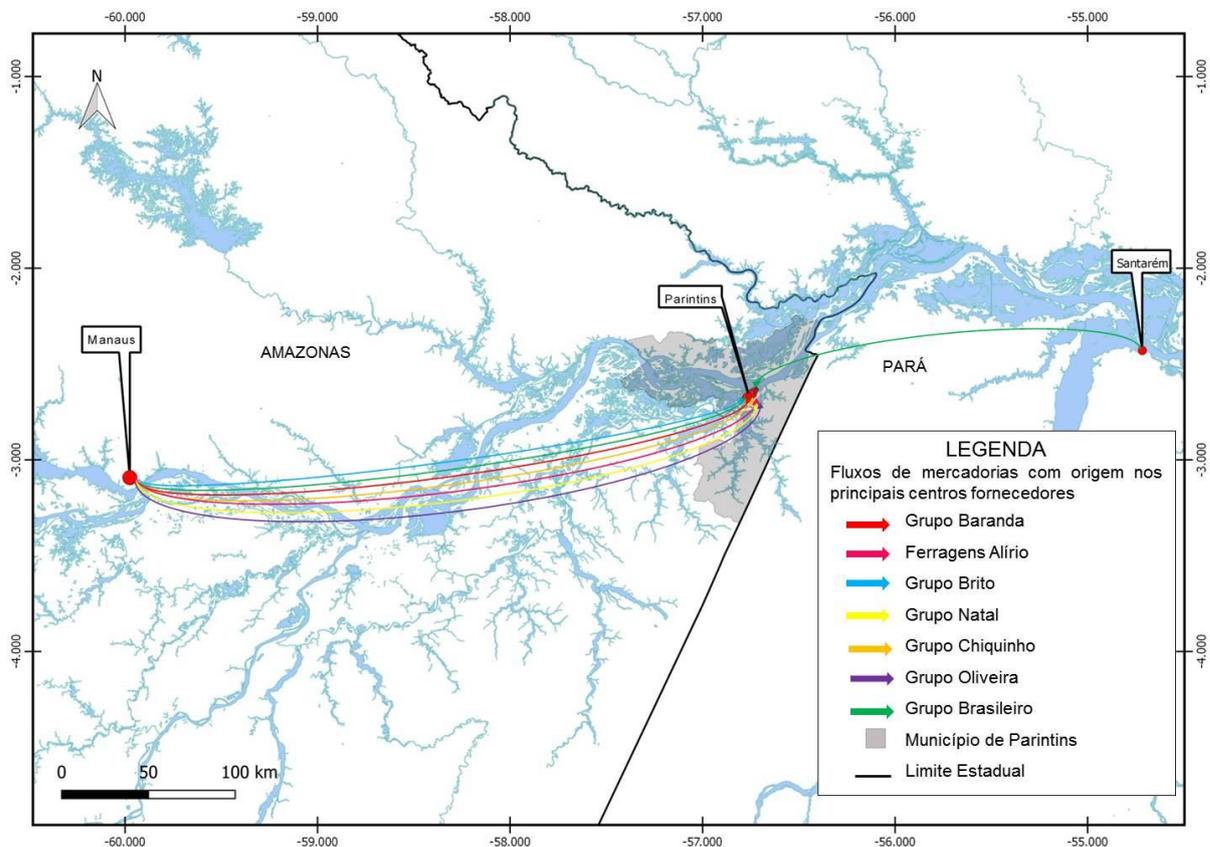


Foto: Fernando L. Farias, 2018.

O uso desse tipo embarcação gera a necessidade da construção de portos rústicos nas “beiras de rio” pelas empresas, causando o conflito em locais antes públicos e agora restritos ao Capital Mercantil.

As balsas estabelecem rede no trecho Manaus/Parintins onde a metrópole é o principal centro fornecedor de produtos industrializados para as empresas comerciais, distribuindo gêneros alimentícios, combustíveis, areia, seixo, ferro, cimento, tintas, materiais elétricos e hidráulicos, peças, automotivas e outros – e entre Santarém e Parintins. Apesar de citada apenas uma vez na pesquisa, Santarém aparece como centro fornecedor secundário que distribui apenas ao Grupo Brasileiro carregamentos de feijão (Mapa 04).

Mapa 04. Ligações fluviais para Parintins, estabelecidas pelo Capital Mercantil a partir dos centros fornecedores das empresas comerciais.



Fonte: Pesquisa de Campo. Org: Fernando L. Farias, 2018. QGIS, 2018.

As empresas que não dispõem de tal vantagem para o transporte de suas cargas no trecho acima citado, ou fretam as balsas dos grupos que possuem, tornando-se reféns de seus preços, ou utilizam os chamados “barcos de linha” que são também conhecidos localmente como “navios” - por conta do casco de ferro, diferente dos tradicionais barcos de casco de madeira - como transporte para cargas de menor volume, porém com maior valor agregado, como fios elétricos e materiais

de hidráulica, alguns itens de maior valor vendidos em supermercados, entre outros. Cabe aqui a indicação para pesquisas e aprofundamentos futuros sobre as dinâmicas que envolvem este tipo de meio de transporte em Parintins.

O *quadro 02* mostra a quantidade de balsas e empurradores que cada empresa possui. São os meios técnicos que proporcionam uma desigual vantagem quando em comparação às empresas que não dispõem de tal prerrogativa.

Quadro 02. Quantidade de balsas e barcos empurradores, por empresa.

Grupo Comercial	Baranda	Brito	Alírio	Natal	Chiquinho	Brasileiro	Oliveira
Quantidade de balsas	03	0	0	01	05	02	01
Quantidade de empurradores	03	0	0	01	03	02	01

Organização: Fernando L. Farias, 2018.

Para a distribuição dos produtos a partir de Parintins foram identificados três tipos de embarcações diferentes. Segundo os dados levantados pela pesquisa, as empresas contam com a *economia popular*, mais especificamente com as embarcações de pequeno e médio porte (BARTOLI, 2017).

Os barcos de tamanho médio, de apenas um piso (*figura 03*), despontam como um dos meios de transporte mais utilizados para navegação na região de Parintins. São utilizados em diversas atividades, desde o transporte de passageiros a transporte de diferentes tipos de cargas, desta forma mediando o STUR.

Por ser uma embarcação muito ágil quando na navegação de pequenos rios e igarapés da região, conseguem levar os produtos tanto até as cidades vizinhas quanto às mais distantes comunidades ribeirinhas ultrapassando os obstáculos de rios e igarapés mais sinuosos da região.

O último processo de transporte dos produtos até essas comunidades - segundo informações levantadas em pesquisa de campo - não é efetuada pelas empresas comerciais, ficando a cargo do consumidor final o meio de transporte conveniente ao produto transportado.

Figura 03. Barco de porte médio, de apenas um piso.



Foto: Fernando L. Farias, 2018.

No *Quadro 03* estão especificados os tipos de embarcações através dos quais os produtos distribuídos por cada empresa são levados até o destino final, com destaque para os barcos de um piso que é o mais utilizado nesse processo.

Os barcos de dois pisos – considerados de médio porte, citados apenas uma vez pelo Grupo Brasileiro na pesquisa de campo – também são meios de transporte na região, sendo mais utilizados mais especificamente no transporte de passageiros nos trajetos interurbanos da rede Sub-regional.

Ainda no *Quadro 03* é possível observar que o Grupo Oliveira não aparece dentre as demais empresas comerciais que utilizam os transportes fluviais para distribuição final do seu produto. Isso por que a venda de combustíveis para o consumidor final, só acontece dentro da cidade de Parintins, salvo os postos filiais que a empresa mantém em outras cidades.

Quadro 3. Tipologias das embarcações que levam os produtos ao destino final

Grupo Comercial	Baranda	Brito	Alírio	Natal	Chiquinho	Brasileiro
Barco de 1 piso	X	X	X	X	X	X
Lancha			X		X	X
Bajára		X				

Organização: Fernando L. Farias, 2018.

Em comparação com as cidades da sub-região, as localidades mais próximas, alcançadas pelas empresas comerciais que atuam em Parintins, são as agrovilas do Mocambo e Caburí, Vila Amazônia e comunidade do Bom Socorro do Zé Açú.

Por serem locais dotados de maior estrutura física e populacional do interior do município, estando estas em um verdadeiro processo de urbanização, tornam-se consumidoras em maior quantidade de produtos das empresas comerciais.

As mercadorias mais consumidas por essas localidades são materiais para a construção civil como: *cimento, areia, seixo, ferro e tintas*, além de gêneros alimentícios.

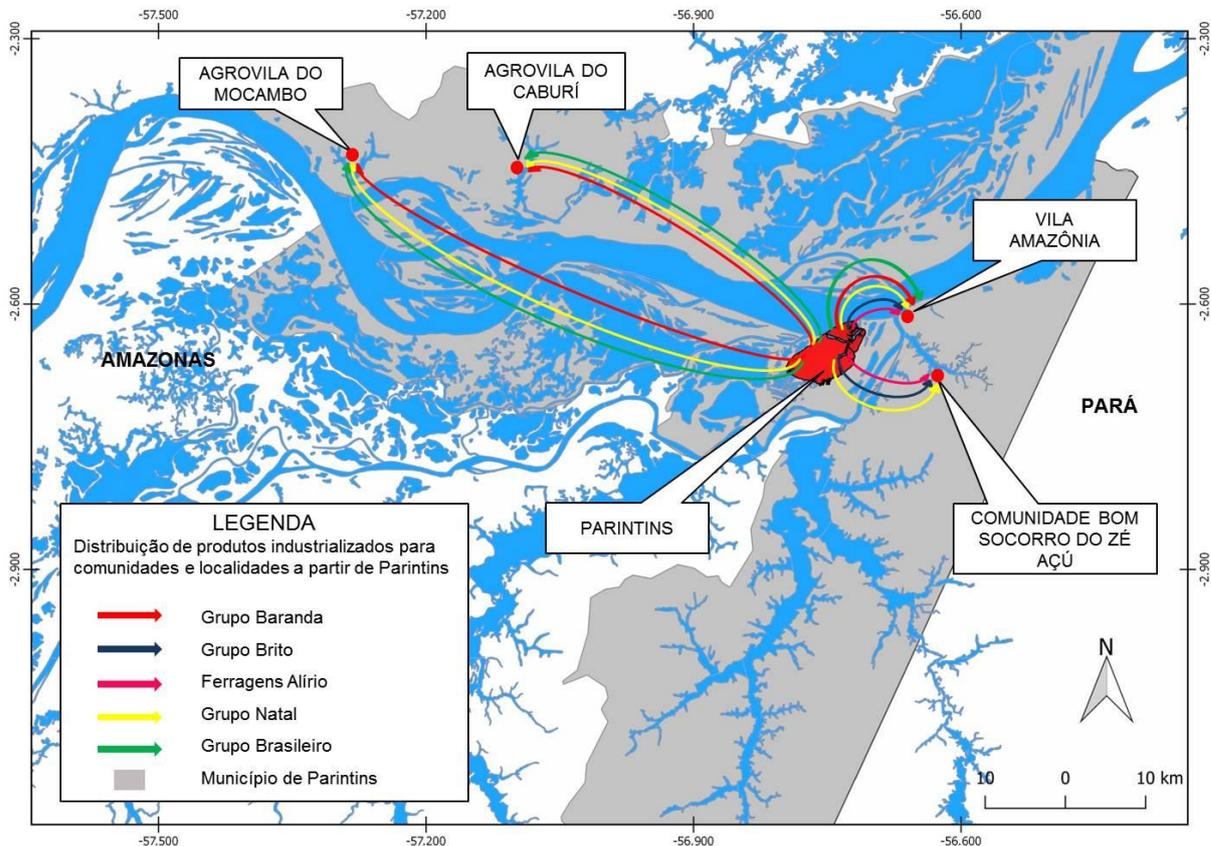
Segundo o *Mapa 05*, das 7 empresas pesquisadas, as que não distribuem produtos às localidades acima citadas são o Grupo Chiquinho e o Grupo Oliveira. O Grupo Chiquinho tem fluxos mais adensados apenas com cidades da sub-região.

O Grupo Oliveira também não distribui combustível para esses locais, apenas na parte urbana da cidade, como já citado anteriormente. As outras quatro empresas têm ação direta sobre essas áreas.

O que o mapa mostra é a força que Parintins exerce sobre seu interior, reafirmando que a cidade oferece bens de consumo através das empresas comerciais exercendo a *força centrífuga*, e não apenas isso, além dos fluxos de distribuição, acontece os fluxos contrários, e apesar de não estarem representados no mapa, convergem em direção à cidade, por consequência da cidade abrigar instituições de ensino, saúde e administrativos (*força centrípeta*) corroborando com o que afirma Bartoli (2018).

Desta forma, Parintins cumpre duplo papel para sua área de influência, atrai e distribui fluxos por suas capacidades de oferta de bens e serviços, estruturando a hierarquia regional.

Mapa 05. Localidades do interior do município de Parintins sob influência das empresas comerciais.



Fonte: Pesquisa de Campo. Org: Fernando L. Farias, 2018. QGIS, 2018.

Na análise do *Mapa 06* fica claro que Parintins, através das atividades das empresas comerciais, tem uma capacidade muito maior de influência que ultrapassa os limites definidos pelo Estado. Ultrapassa até mesmo aquela estabelecida pelo REGIC (IBGE, 2007), abrangendo uma sub-região de influência mais ramificada.

É através dessa influência que as empresas comerciais mantêm e articulam suas territorialidades, justapondo seus territórios de influência na sub-região.

A rede urbana que se estabelece, é resultado de estratégias de dominação de mercado, traçadas pelas empresas a partir de Parintins.

Essas relações se produzem a partir do momento em que tais empresas têm a oferecer produtos industrializados com maior variedade de preço e quantidade. De acordo com Bartoli (2018) nessa parte do processo de distribuição, partindo de Parintins, os sistemas territoriais se complementam, interpenetram ou se sobrepõem através da apropriação de técnicas, principalmente por parte do STUF que utiliza os

saberes – principalmente relacionados à navegação dos rios – próprios do STUR e da economia popular, como meio de distribuição de produtos industrializados, se revelando como articuladores da sub-região.

Ainda quanto aos fluxos representados no *Mapa 06*, são fluxos de natureza mercantilista, referentes ao setor da construção civil, de gêneros alimentícios, gás de cozinha e água mineral⁷.

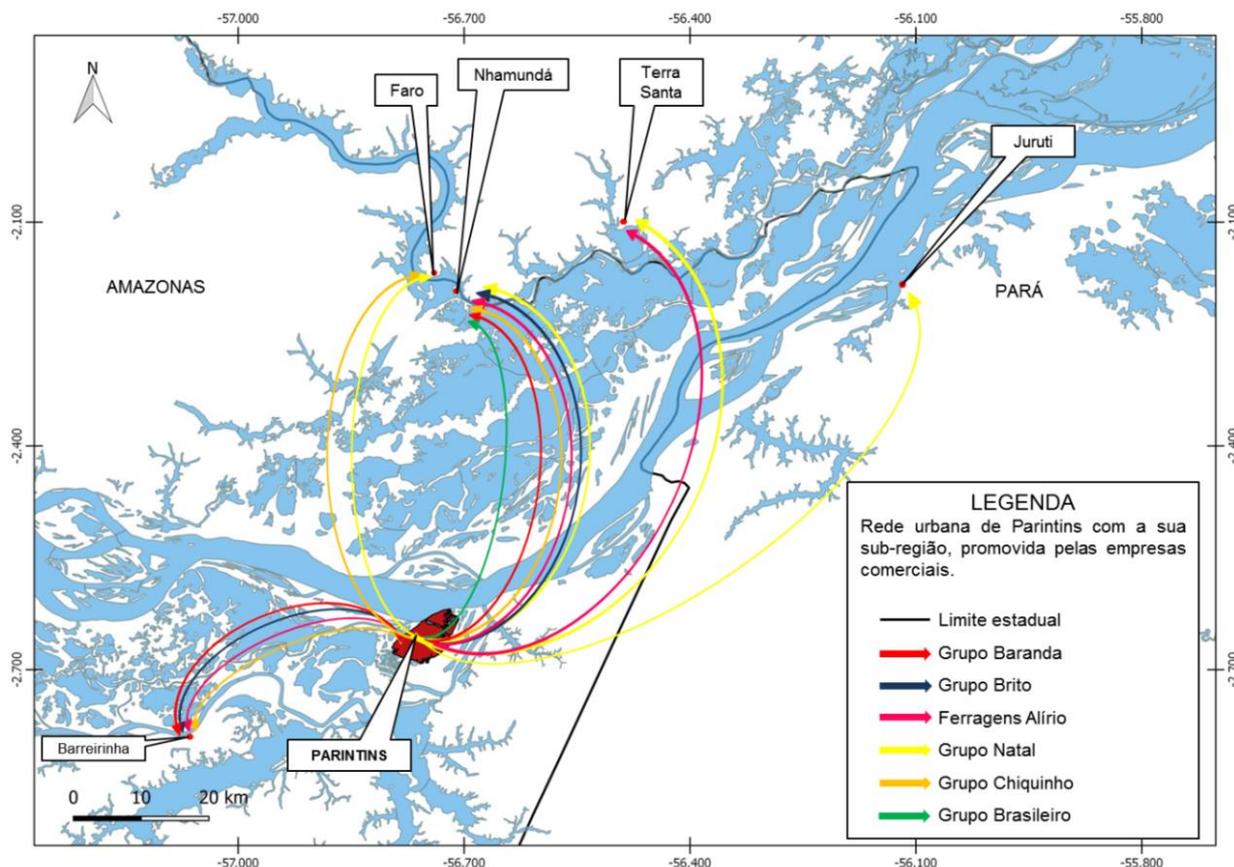
São fluxos sumariamente fluviais mais adensados que Parintins mantém com cidades como Barreirinha e Nhamundá. São pequenas cidades com baixa complexidade econômica e comercial que compõem a rede urbana de Parintins tendo dependência muito forte com relação ao fornecimento de produtos industrializados de serviços e institucionais.

As cidades do oeste paraense como Faro, Terra Santa e Juruti fazem parte da rede urbana também pela necessidade que possuem dos itens supracitados.

Embora a cidade de Santarém possua complexidade superior de distribuição de bens e oferta de serviços, Parintins ainda assim, mantém estes pequenos centros sob seu poder de influência direta.

⁷ Essas mercadorias foram citadas pelas empresas de maneira geral como as mais vendidas por cada uma delas, reservando-se estas a não especificar quais cidades consomem em maior quantidade cada um desses produtos.

Mapa 06. Rede Urbana formada pela comercialização atacadista de Parintins para Municípios da sub-região e oeste paraense.



Fonte: Pesquisa de Campo. Org: Fernando L. Farias, 2018. QGIS, 2018.

Nesta rede urbana o Capital Mercantil emprega as balsas de ferro que se tornam o grande diferencial quando no transporte de cargas nas ligações com a metrópole Manaus. É uma técnica que esse processo incorpora como meio de vantagem e domínio nos transportes fluviais e que condicionam o Sistema Territorial Urbano-Fluvial (STUF) que atende às empresas comerciais de Parintins.

Os barcos de um e dois pisos, assim como as lanchas de alumínio compõem também os tipos de transportes que são de uso do Capital Mercantil, porém, são embarcações utilizadas nos fluxos que ligam Parintins à sua sub-região e se caracterizam por mediar o Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR) em Parintins.

O Capital Mercantil toma a cidade como ponto nodal na rede urbana para suprir a necessidade de manutenção de fixos que deem suporte às suas dinâmicas

espaciais, assim, a disposição destes fixos dentro da cidade revelam variadas estratégias de dominação de mercado e de espaços.

CAPÍTULO 4. AÇÕES DAS EMPRESAS COMERCIAIS E AS CONSEQUÊNCIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE PARINTINS

Levando em conta a dependência de Parintins com relação aos meios de transportes fluviais e a expansão do Capital Mercantil dentro do espaço intraurbano da cidade, surgem aqui duas abordagens específicas voltadas a esta questão.

A forma com que as empresas vêm se apropriando do espaço urbano em Parintins durante os anos, demonstra as estratégias dessas empresas quando, a partir do seu processo de expansão comercial e de serviços, se interessam por domínios de áreas que geralmente se encontram em bairros populares com origem nas ocupações irregulares, as zonas de expansão da cidade onde o comércio é crescente. A própria presença das lojas de materiais de construção civil (ferragens) nessas áreas, se deve à lenta substituição das moradias de madeira por alvenaria, através do processo de autoconstrução pelos moradores.

As ações das empresas comerciais aqui analisadas se expandem a partir do Centro de Parintins e da área do entorno da Lagoa da Francesa, onde estão concentrados muitos fixos das empresas comerciais, até os bairros mais afastados onde predomina o comércio popular de menor complexidade.

São postos de combustíveis, pontos de distribuição de água mineral e gás de cozinha, e lojas, que se replicam pela cidade se tornando potencial de consumo nas áreas de crescente expansão de bairros periféricos desde os anos 1990, obtendo pontos estratégicos e alcançando os mais variados espaços e públicos.

Dos espaços onde as empresas comerciais atuam, as “beiras de rio” talvez sejam os locais que mais resultam em consequências das suas atividades devido aos conflitos que o processo envolve. São locais que ganham novo significado, quando antes havia relações sociais de uso das populações locais, como para pescadores ou simplesmente ribeirinhos que utilizam as margens para atracação de barcos, bajáras, canoas, rabetas e outros tipos de embarcações.

Quando as empresas se apropriam desses espaços, elas mudam o tipo de uso do local. O que antes era de uso comum, agora passa a ser exclusivo do Capital

Mercantil, que anula as antigas relações e impõe uma nova ordem naqueles espaços. Tudo isso gera disputas por espaços para atracação de embarcações em diversos pontos. É um efeito em cadeia que culmina com a valorização do espaço e que faz com que as beiras de rio sejam um item primordial para a navegação local.

Pelas características geográficas que a cidade de Parintins possui, existem pontos das margens de rio onde ocorre este tipo de “atrito”, frisa-se aqui que não apenas pela ação do Capital Mercantil, mas pela grande quantidade de pequenas embarcações advindas do interior do município que atracam em portos improvisados na orla de bairros populares, como o bairro da União, por exemplo.

Esse local apresenta um fluxo considerável de embarcações, o que torna uma área de constante disputa por espaços. Além deste ponto, espaços onde esses processos são mais incidentes na cidade são à margem do Rio Amazonas, conhecida localmente como “frente da cidade” e as margens da Lagoa da Francesa. (BARTOLI, 2017)

No *Mapa 07* estão destacados os bairros e frações do espaço com forte centralidade em Parintins, excluem aqui deste mapa as filiais que as empresas possuem em outras cidades ou vilas. Na delimitação **A** está destacada a parte central da cidade e com a letra **B** a área da Lagoa da Francesa e a letra **C** está destacada a área de expansão das ações das empresas comerciais.

Mapa 07. A) Centro de Parintins, B) área da Lagoa da Francesa e C) área de expansão das ações das empresas comerciais.



Fonte: Pesquisa de Campo. Adaptado do Google Maps, 2018. Org: Fernando L. Farias, 2018.

Partindo das delimitações que o *mapa 07* apresenta a área **A** representa o centro da parte urbana de Parintins. É uma área com forte presença do comércio da cidade e onde estão concentradas a maior parte das instituições bancárias, administrativas e o terminal hidroviário da cidade.

Fica voltada para o Rio Amazonas e por este motivo concentra portos particulares e os poucos ainda públicos, resultando em constantes fluxos de embarcações, pessoas e mercadorias.

A maioria das empresas comerciais aqui estudadas tiveram suas origens nesta parte da cidade e a partir daí começaram sua expansão para áreas como a Lagoa da Francesa.

A área da Lagoa da Francesa (**B**) é um local onde ocorre fluxo intenso de embarcações quando no período das cheias dos rios. As empresas viram potenciais exclusivos no local: facilidade de acesso e proximidade público consumidor. Por esse motivo este ponto acabou por se tornar uma nova centralidade na parte urbana de Parintins.

O resultado desse fator foi o crescimento no número de empreendimentos de comércio implantados na área. Porém, existe determinada época do ano em que a sazonalidade dos rios também interfere na dinâmica do local e o fluxo de embarcações reduz praticamente a zero, pois o que resta no local é apenas um filete de água que impossibilita a navegação até mesmo de pequenas canoas. Devido a esta condição, as embarcações que antes ali circulavam passam a utilizar os portos particulares ou pequenas faixas de terra ainda não privatizadas, na “frente da cidade” às margens do Rio Amazonas.

Um desses portos particulares tem extrema importância para a navegação da região. Localizado às margens do Rio Amazonas o “porto do Dodó Carvalho” como é conhecido localmente, se torna um ponto central para atracação de balsas de ferro de diversas empresas da cidade, inclusive das aqui estudadas.

As empresas criam pontos de que lhes permitem efetivar maior dinâmica de produtos. Exemplo disso são os postos de combustíveis, que as empresas comerciais vêm introduzindo cada vez mais em espaços com mais concentração populacional pela grande rentabilidade que essas áreas proporcionam no mapa, representada pela letra **C**.

As empresas comerciais, como produtoras do espaço urbano de Parintins, veem nas oportunidades que as dinâmicas intraurbanas possibilitam, uma maneira de poder explorar a cidade sempre de maneira com que suas ações nessas áreas não sejam em vão.

A competitividade entre elas provoca uma constante busca por novos espaços para a implantação de suas filiais que são subordinadas às matrizes que geralmente se encontram no centro ou em bairros de entorno do centro de Parintins.

São verdadeiros jogos de estratégia de domínio espacial que envolve o Capital Mercantil local e que acirra a disputa por poder entre aquelas empresas mais forte economicamente. Por serem fração do capital, sempre buscarão vantagens em quaisquer que forem os espaços, classes sociais ou processos urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho mostra que o Capital Mercantil se consolida em Parintins e ganha poder, agregando territórios através do emprego de balsas de ferro que fazem a ligação fluvial com Manaus. Essas ações do Capital Mercantil local abrem condições para a existência do Sistema Territorial Urbano-Fluvial STUF, que passa a ser um elemento crucial nas atuações deste processo a partir de Parintins.

No espaço intraurbano da cidade as dinâmicas que o Capital Mercantil exerce estão pautadas no seu fortalecimento pelas atividades de empreendimentos comerciais como lojas, postos de combustíveis, supermercados entre outros, que servem de suporte para as atuações dentro e fora do espaço urbano de Parintins.

É a partir do seu fortalecimento interno, contribuindo para a oferta de produtos industrializados, que o Capital Mercantil, através das empresas comerciais, influencia as cidades e localidades próximas elevando o grau de importância de Parintins para sua rede urbana.

As escalas de atuação das empresas, tanto na sub-região quanto nas ligações com Manaus, se valem dos sistemas territoriais, para sua efetivação, uma vez que as tipologias das embarcações se diferenciam, principalmente quanto às técnicas de navegação, embora se complementem em determinados aspectos.

Assim, este trabalho ratifica que as empresas comerciais estudadas são mediadoras nas relações de Parintins com a Sub-região, contribuindo para que esta

cidade mantenha polarização na rede urbana por inúmeros aspectos quanto à oferta de bens industrializados.

Em uma ampla visão, o trabalho pode ser mais uma contribuição para o estudo dos Sistemas Territoriais nas cidades da Amazônia tendo como o elemento-chave, as ações do Capital Mercantil nesses espaços urbanos.

REFERÊNCIAS

AMAZONAS. **Constituição Política do Estado do Amazonas**. Versão atualizada (2015).

BARTOLI, Estevan. **O retorno ao território a partir da cidade**: sistemas territoriais urbano-ribeirinhos em Parintins (AM). - Presidente Prudente: [s.n.], 2017. 297 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

_____. Rede Urbana de Parintins e articulações a partir de Sistemas Territoriais. In: V Seminário Internacional em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia, 5., 2018, Manaus. **Anais do Seminário Internacional em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia**, v. 5. Manaus: EDUA. 2018. p.1-12. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/Anais/5SICASA/92644-REDE-URBANA-DE-PARINTINS-E-ARTICULAÇÕES-A-PARTIR-DE-SITEMAS-TERRITORIAIS>>. Acesso em: 7 de novembro de 2018.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Seis Interpretações Sobre o Brasil** -.in: Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro. Vol. 25, nº 3, 1982, pp.269-306.

_____. **De volta ao Capital Mercantil** -. In: Maria Angela D'Incao, História e Ideal: Ensaios sobre Caio Prado Jr.. São Paulo, Brasiliense, 1989: 279-297.

CANO, Wilson. **Reflexões sobre o papel do capital mercantil na questão regional e urbana do Brasil**.- Texto para Discussão. IE/UNICAMP. n. 177, maio 2010.

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

_____. **Trajetórias Geográficas**. – Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 1997. 304 p.

HARVEY, David. **A produção Capitalista do Espaço**. – São Paulo: Annablume, 2005. (Coleção Geografia e Adjacências). Extraído de Harvey, David. Spaces of capital. Towards a critical geography. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2001.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**: 2017 / IBGE, Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

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

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. – 5. ed. – São Paulo : Atlas, 2003.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de M. **Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental**. In: SANTOS, Milton et. al. (orgs.) Território, globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994 (pp. 169-181).

_____. Urbanização extensiva e novas fronteiras urbanas no Brasil. In: NETO, Elias Rassi; BÓGUS, Cláudia Maria (orgs.). **Saúde nos aglomerados urbanos: uma visão integrada**. – Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2003. – (Série Técnica Projeto de Desenvolvimento de Sistemas e Serviços de Saúde, 3).

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.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. Parintins: a geografia da saúde na formação da cidade média de responsabilidade territorial no Amazonas -. In: BARTOLI, Estevan; MUNIZ, Charlene; ALBUQUERQUE, Renan. (Orgs.). **Parintins: Sociedade, territórios & linguagens**. Manaus. EDUA, 2016. p. 34-58.

SAQUET, Marcos Aurélio; SPÓSITO, Eliseu Savério. Território, territorialidade e desenvolvimento: Diferentes perspectivas no nível internacional e no Brasil. In: ALVES, Francelino Adilson; CARRIJO, Beatriz Rodrigues; CANDIOTTO, Luciano Zanetti Pessôa. (Orgs.). **Desenvolvimento Territorial e Agroecologia**. São Paulo: Expressão Popular, 2008. p.15-31.

APÊNDICE - QUESTIONÁRIO DE PESQUISA DE CAMPO



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE PARINTINS
CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA
NÚCLEO DE ESTUDOS TERRITORIAIS DA AMAZÔNIA - NETAM**

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA DE CAMPO

**PARINTINS
2018**

- 1. Quantos imóveis o grupo possui? (Armazéns, portos, galpões, etc...)**

- 2. Possui lojas fora de Parintins? Quantas? Onde?**

- 3. Quais produtos são mais vendidos?**

- 4. Quais localidades mais consomem esses produtos?**

- 5. De onde vêm esses produtos?**

- 6. Quais meios de transporte trazem esses produtos à Parintins?**

- 7. Quais meios de transporte levam os produtos ao seu destino?**

- 8. Possui balsa ou barco próprio para o transporte desses materiais? Quantos?**