

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS – UEA  
CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE PARINTINS – CESP  
LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

PATRICK SICSU DA GLÓRIA

TRICICLOS: TRANSPORTE DE CARGAS E PASSAGEIROS E A REPRODUÇÃO DO  
ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE PARINTINS-AM

PARINTINS – AM

2019

PATRICK SICSU DA GLÓRIA

TRICICLOS: TRANSPORTE DE CARGAS E PASSAGEIROS E A REPRODUÇÃO DO  
ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE PARINTINS-AM

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresenta para aprovação no curso de Licenciatura Plena em Geografia do Centro de Estudos Superiores de Parintins-CESP da Universidade do Estado do Amazonas-UEA para obtenção do título de licenciado em Geografia, sob a orientação da professora Dra. Tatiana da Rocha Barbosa.

PARINTINS – AM

2019

*Em memória de minha querida irmã,  
Gabriele. Dedico este trabalho a todos  
meus familiares por todo apoio e  
incentivo e por não me deixar desistir nos  
momentos mais difíceis que enfrentei e a  
minha orientadora, Professora Dra.  
Tatiana da Rocha Barbosa, pela  
paciência e incentivo para a conclusão  
desta monografia.*

## AGRADECIMENTOS

A meus pais, Valdeli Sicsu e Gabriel Neto que sempre me apoiaram em todos os momentos em que necessitei.

A todos os amigos por todo apoio e ajuda, em especial a Sandriele Garcia e ao Nosso Grupo.

Ao Centro de Estudos Superiores de Parintins – CESP/UEA em especial ao corpo docente do colegiado de Geografia pela oportunidade oferecida e conhecimento e conselhos transmitidos.

A minha orientadora, Professora Dra. Tatiana da Rocha Barbosa, pela orientação, suporte e incentivos durante o tempo que lhe coube para orientar-me.

E a todos que fizeram parte dessa etapa de minha vida, o meu muito obrigado.

## RESUMO

Este trabalho é voltado para a questão da mobilidade em Parintins e tem como temática Triciclos: Transporte de Cargas e Passageiros e a Reprodução do Espaço Urbano da Cidade de Parintins-AM. O objetivo principal deste trabalho foi analisar a importância do triciclo como meio de transporte intraurbano de cargas e passageiros para produção e reprodução do espaço na cidade. Para tanto, procurou-se identificar o número de tricicleiros e associações, quantos deles não possuem ligação com associações e os principais serviços e distâncias oferecidos/percorridas por eles. Este estudo foi realizado por meio de pesquisa exploratória qualitativa para análise do número de tricicleiros e sua importância como meio de transporte para a produção e reprodução do espaço urbano de Parintins, por meio de entrevistas com os responsáveis pelas associações, aplicações de questionários para os tricicleiros, pesquisas de campo para identificar os locais de maior concentração e pesquisas bibliográficas e documentais afim de buscar literaturas que tratam do tema proposto. Neste trabalho observou-se que Parintins possui mais de 1.200 tricicleiros distribuídos entre duas associações e que há tricicleiros profissionais que não estão ligados a nenhuma a elas. Estes trabalhadores, por sua vez, estão localizados em pontos específicos como a orla do bairro da União, o final da rua Paraíba no Bairro de Palmares, o final da avenida Amazonas no bairro da Francesa, o porto da cidade, ao lado da rampa do Mercado Municipal e ao lado do Posto Caçapava no centro de Parintins, esses pontos variam de acordo com o período de cheia e vazante dos rios. Estes transportes podem ser classificados como alternativo e servem tanto para o ir e vir de cargas e passageiros sendo, portanto, característicos de Parintins e, por sua vez, necessários para produção e reprodução do espaço da cidade. Eles circulam pelo centro e também em áreas distantes da área centrais estando seus usos colaborando para o processo de produção e reprodução espaço urbano por meio da articulação que exercem na malha viária.

Palavras-chave: Espaço Urbano; Produção e Reprodução do Espaço; Transporte; Triciclo.

## LISTA DE SIGLAS

AM – Amazonas

ATPIN – Associação dos Tricicleiros de Parintins

ATTPPIN – Associação dos Tricicleiros Turísticos do Porto de Parintins

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

PIB – Produto Interno Bruto

PIM – Polo Industrial de Manaus

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Aumento no número de veículos em Parintins – Página 26.

Gráfico 2 – Veículos mais utilizados em Parintins segundo o IBGE, 2018 – Página 27.

## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 - Barco navegando no Rio Amazonas – Página 22.
- Figura 2 - Barcos Atracados próximos a Rampa do Mercado Municipal – Página 37.
- Figura 3 - Variedade de veículos em Parintins – Página 41.
- Figura 4 - Triciclos organizados na Praça da Catedral – Página 45.
- Figura 5 - Tricicleiro transportando passageiros na Avenida Amazonas – Página 47.
- Figura 6 - Tricicleiro transportando cargas na rua Rio Branco – Página 48.
- Figura 7 - Tricicleiro trafegando em rua cheia de buracos no bairro de São Benedito –Página 50.
- Figura 8 - Tricicleiro transportando passageiros em triciclo Adaptado – Página 53.



## LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - Localização do Município de Parintins-AM – Página 25.

MAPA 2 - Pontos de concentração dos Tricicleiros no período da vazante – Página 43.

MAPA 3 - Pontos de concentração dos Tricicleiros no período da enchente – Página 44.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1. CIDADE E URBANO NA AMAZÔNIA: O Transporte Intraurbano na Ilha Tupinambá.....	14
1.1 A Questão Urbana na Amazônia.....	17
1.2 O Transporte nas Cidades da Amazônia.....	20
1.3 O Transporte Intraurbano em Parintins-AM.....	23
2. O TRANSPORTE ESPECIALIZADO EM PARINTINS-AM.....	30
2.1 Os Meios de Transporte em Parintins-AM.....	33
2.2 A Mobilidade em Parintins a Luz do Plano Diretor.....	35
3. O TRANSPORTE DE CARGAS E PASSAGEIROS: O Triciclo e a Reprodução do Espaço Urbano da Cidade de Parintins- AM.....	40
3.1 O Triciclo como Meio de Transporte Alternativo em Parintins- AM.....	46
3.2 A Versatilidade do Triciclo na Cidade de Parintins- AM.....	51
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	56
REFERÊNCIAS.....	59
APÊNDICE.....	61

## INTRODUÇÃO

Parintins está localizada a 369 km de Manaus (capital do Estado do Amazonas) e só é possível chegar por via aérea ou fluvial, por conta disso a cidade apresenta dinâmica complexa quanto aos meios de transporte, como carros, motos, bicicletas, triciclos e outros. Triciclos: Transporte de Cargas e Passageiros e a Reprodução do Espaço Urbano da Cidade de Parintins-AM, este trabalho tem a finalidade de compreender como se dá o processo de produção e reprodução do espaço urbano na cidade de Parintins com foco para o triciclo como meio de transporte de cargas e passageiros.

Parintins possui um elevado número de triciclo que são bastante utilizados para transporte de cargas e passageiros e também para passeios turísticos para os visitantes, estão presentes em toda a cidade e possuem pontos de concentração que variam ao longo do ano, porém não há registros de estudos acerca da sua importância para a produção e reprodução do espaço urbano

Este trabalho realizado ao longo do ano de 2019 tem como principal objetivo analisar a importância do triciclo como meio de transporte intraurbano de cargas e passageiros para a produção e reprodução do espaço urbano na cidade de Parintins, buscando verificar o número de associações presentes e o número de tricicleiros associados, além de identificar quantos deles não possuem vínculo com nenhuma associação e especificar quais são os principais serviços oferecidos, distância e tempo de deslocamento entre as localidades e sua organização dentro do espaço urbano da cidade em relação aos pontos onde se concentram ao longo do ano.

Para avaliar a importância do triciclo como meio de transporte para a produção e reprodução do espaço urbano em Parintins, com base nos estudos de Corrêa (1995) que trabalha a questão do que é o espaço urbano, quem são os responsáveis pela sua produção e reprodução, e como é caracterizado o espaço urbano, Lefebvre (2001) e Carlos (2007) que dissertam sobre a cidade, como ela é caracterizada, para quem ela é pensada, a questão urbana na Amazônia com base nos estudos de Oliveira (2004) sobre como se deu o surgimento do urbano na Amazônia, a influência que os rios exercem para esse processo, e o transporte dentro do espaço urbano das cidades trabalhado para Villaça (2001) caracterizado como transporte intraurbano e de que forma ele colabora organização no entorno dessas vias de transporte e como influencia na produção e reprodução do espaço urbano.

Foi utilizada como metodologia a pesquisa exploratória do tipo qualitativa visando a análise do número de triciclos presentes na cidade, serviços oferecidos e pontos de concentração, utilizando como técnicas de pesquisa a realização de entrevistas com os representantes das associações buscando identificar o número total de tricicleiros em Parintins, aplicação de 50 questionários para os tricicleiros sobre assuntos previamente delimitados, como a relação deles dentro da associação e com o poder público municipal e os principais problemas encontrados, além da realização de pesquisas de campo, ao longo do ano de 2019 foram realizadas 5 pesquisas de campo para identificar os principais pontos de concentração dos tricicleiros, os serviços oferecidos e como é a busca por esse meio de transporte nessas áreas e pesquisa documental e bibliográfica afim de identificar literaturas acerca do tema proposto em revistas, periódicos, sites, e outros.

Este trabalho está dividido em três capítulos: o primeiro capítulo trata da questão urbana na Amazônia, analisando como se deu o seu processo de urbanização, os meios de transporte utilizados para se deslocar de uma localidade a outra. E a questão do transporte intraurbano em Parintins, de onde esses veículos são originários, os mais utilizados para deslocamento levando em consideração o número populacional e também sua importância para espaço urbano da cidade.

O segundo capítulo vem tratar da questão do transporte especializado na ilha tupinambarana debatendo sobre a falta de um sistema de transporte público coletivo e as alternativas encontradas pela população para se deslocar de um local a outro. Discute também sobre a mobilidade em Parintins tendo como base a Lei nº 375/2006 que institui o Plano Diretor do Município de Parintins – AM, sobre a regulamentação dos meios de transporte utilizados para transporte de cargas e passageiros e também a estrutura do sistema viário acerca do fluxo, acessibilidade e mobilidade urbana, seguindo as diretrizes especificadas no Plano Diretor afim de atender as necessidades da população do município.

O terceiro e último capítulo discute sobre a importância do triciclo para a produção e reprodução do espaço urbano de Parintins – AM, a sua influência para esse processo como meio de transporte alternativo de cargas e passageiros, os principais pontos de concentração de tricicleiros, serviços oferecidos, a distância e o tempo de deslocamento, problemas como as restrições devido à falta de infraestrutura das principais vias de circulação por onde esses veículos trafegam, a falta de locais para estacionamento, o custo-benefício do serviço oferecido e as regulamentações para os triciclos de acordo com o Plano Diretor, a

acessibilidade e mobilidade oferecida por esses veículos e a sua relação com os demais meios de transporte dentro do espaço urbano da cidade de Parintins.

Observamos que os tricicleiros são importantes meios de transporte, distribuídos por toda da cidade de Parintins, mas também concentrados em pontos específicos ao longo do ano, esses locais acabam então recebendo um fluxo muito maior de cargas e passageiros a serem transportados. Com a presença constante esses espaços acabam modificados, como o imprevisto de áreas para estacionamentos de triciclos, maior fluxo e mobilidade nesses locais e nos arredores e alguns problemas encontrados pelos condutores de triciclos.

## 1. CIDADE E URBANO NA AMAZÔNIA: O TRANSPORTE INTRAURBANO NA ILHA TUPINAMBÁ

O espaço da cidade é empiricamente compreendido como o lugar dos prédios, casas, praças, automóveis e noutro momento, o lugar da concentração de pessoas. Porém, a cidade está para além do construído e deve ser analisada mediante sua socioespacialidade. De acordo com Carlos (2007, p.19), “a realidade urbana acaba nos colocando de frente com problemas que se tornam cada vez mais complexos, e que envolvem inúmeros conteúdos relacionados ao processo de urbanização”. Mas que não se pode ignorar os estudos realizados sobre a cidade, e por conta desta ela se torna obra do processo de civilização.

Primeiro, a cidade do ponto de vista geográfico, é voltada à dimensão espacial que ela detém, a sua realidade material que está relacionada também às questões sociais presentes. Ponderando os estudos geográficos ligados à cidade, percebemos que não há uma única forma de fazer esta análise. De tal maneira, ela acaba sendo vista como um lugar de estudo diferencial, com caminhos que levam a vários pontos de pesquisa. No entanto, à medida que crescem as pesquisas relacionadas à cidade, não se pode caracterizar apenas uma como verdadeira, mas como uma continuação ou complemento, visto que a cidade tem seu processo de formação baseado na adaptação humana vinda dos momentos que tratam da pré-história da humanidade, e sua relação com o meio ao longo do tempo.

A cidade então acaba se voltando para o social, para o processo de realização do ser humano, ligados a questão socioespacial. Esse ponto é visto a partir da ideia de concretização que se obtém das relações sociais, que reproduzem o espaço, na perspectiva de produção/reprodução, que não é só vivida, mas visualizada, sentida, etc., dessa forma, Carlos (2007) menciona que,

Nessa direção, a cidade pode ser entendida, dialeticamente, enquanto produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais — relações produtoras da vida humana, no sentido amplo da reprodução da sociedade. Aqui a cidade se reafirma enquanto espaço social na medida em que se trata da realização do ser social — produzindo um espaço — ao longo do processo histórico (CARLOS, 2007, p.21).

Nestes termos, a cidade vai estar ligada ainda a três pontos inseparáveis, o econômico, que trata da produção de capital, junto com a produção do espaço; o político, caracterizado pelo domínio que é exercido pelo Estado ligado a um espaço produzido normatizado; e o social, tratando da questão da reprodução social do espaço relacionado ao ser humano.

Todo esse processo vai gerar também um trio contraditório que trata da preservação/degradação/transformação, caracterizado como processo de formação da cidade. Carlos (2007, p.22) diz que, “a sociedade atual contemporânea surge como sociedade urbana em constituição, o que significa que ao mesmo tempo em que caracteriza uma realidade concreta, também sinaliza a possibilidade de sua realização como tendência”. Quer dizer que mesmo com todo o processo histórico da cidade, ela ainda continua em transformação, passando por mudanças significativas ao longo do tempo. Portanto,

A (re)produção como categoria central de análise abre a perspectiva de analisar, antes de mais nada, a vida humana, apontando, em cada momento, um determinado grau de desenvolvimento da história da humanidade, o que significa dizer que a produção se define com características comuns em diferentes épocas; sustenta, nesta direção, uma realidade concreta, relações reais que se desenvolvem no bojo de um movimento real (CARLOS, 2007, p.23).

Numa perspectiva socioespacial e espaço-temporal, a sociedade aparece ligada intrinsecamente ao processo de produção do espaço pelas relações sociais que os mantém ligados à reprodução social. Há na história, então, um momento em que essa reprodução acontece noutra patamar. Assim, a cidade se prende e se submete ao processo de produção do espaço enquanto mercadoria, estes ligados a dominação do espaço fragmentado de acordo com as movimentações dentro do mercado, de tal modo o espaço se produz e reproduz como mercadoria.

Carlos (2007) coloca então que

O espaço urbano representa, antes de qualquer coisa, um uso, ou ainda, um valor de uso e desta maneira a vida se transforma, com a transformação dos lugares de realização de sua concretização, que a norma se impõe e que o Estado domina a sociedade, organizando, posto que normatiza os usos através dos interditos e das leis (CARLOS 2007, p.30).

Dessa forma então, o processo de reprodução do espaço, se torna, contínuo e também descontínuo ao mesmo tempo, ligados a questão do domínio pelo Estado e relacionados a questão socioespacial da cidade.

Sendo assim, a cidade é fruto de um longo processo de produção e reprodução social, econômica e política, constituindo inúmeras formas e processos diferenciados, trazidos ao longo do tempo, bem como também seu processo socioespacial ligados ao ser humano em sua essência. As modificações necessárias e inúmeras contradições transformam a cidade continuamente, ora em benefício da sociedade, ora em benefício do capital e do Estado, com

características que mudam de tempos em tempos, mas de certa forma mantendo a sua essência de espaço de reprodução do processo urbano e suas contradições, assim, Lefebvre (2001, p.134) menciona que “o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direitos a liberdade, a individualização na socialização, ao habitat e ao habitar”.

Segundo Corrêa (1995)

o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Essas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos cotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho (CORRÊA, 1995, p.7).

Porém, o espaço urbano não é caracterizado apenas pelo fluxo econômico, mas social, de tal forma é articulado e fragmentado, é lugar de diversas classes sociais, onde vivem e se reproduzem. De maneira mais simplificada, CORRÊA (1995) conceitua o espaço urbano como “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais (CORRÊA, 1995, p. 1-16)”.

O espaço urbano é produzido pelos proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, os proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos (CORRÊA, 1995, p. 12), sendo os últimos um dos principais responsáveis pela reorganização espacial. Estes agentes dispõem de diversas estratégias que variam de acordo com o tempo e espaço, influenciados ou não por agentes tanto internos quanto externos.

Os maiores consumidores do espaço são sempre aqueles que possuem atividades mais intensas necessitando, em sua maioria, se estabelecerem visando à expansão de sua influência, principalmente aqueles que estão bem mais localizados próximos as linhas de distribuição de produtos. Os que possuem grandes extensões de terra são também responsáveis por manter sob seu controle grande massas territoriais, aguardando sua valorização, que depende bastante de sua localização acerca de pontos estratégicos importantes, como portos, ferrovias, estradas, áreas turísticas, etc.

O Estado se faz também como grande controlador do espaço urbano, dispondo de vários instrumentos a serem utilizados quando necessários, entre detentores do capital. Compete ao Estado realizara desapropriações e precedência na compra de terras, controle



sobre os preços da terra, impostos fundiários e imobiliários que podem variar segundo a dimensão do imóvel, uso e localização da terra (CORRÊA, 1995).

Em contrapartida aos que mantêm domínio sobre o espaço urbano há aqueles que não possuem renda capaz de alugar ou adquirir permanentemente uma residência. São os grupos sociais excluídos, estes que habitam principalmente residências antigas, cortiços próximos aos centros urbanos, quanto a esse agente modelador do espaço urbano tem-se a grande segregação urbana, que é vista como um meio de controle e também reprodução social para o futuro mantida principalmente pela classe dominante, empurrando essa população para áreas mais afastadas e que não são interessantes para os demais agentes modeladores. De certa forma o Estado em sua atuação trabalha em benefício de quem pela terra pode pagar acentuando, por sua vez, a divisão entre as classes sociais.

## **1.1 A QUESTÃO URBANA NA AMAZÔNIA**

A Amazônia Brasileira detém a maior área de florestas tropicais contínuas e preservadas do mundo (AMARAL, et. al. 2001). Lado a lado em relação a maior flora tropical está o acelerado aumento populacional, principalmente com o crescimento diversificado de atividades econômicas. Porém, o processo de urbanização na Amazônia não foi linear, tiveram grandes influências da política e da economia.

A ocupação na Amazônia iniciou ainda no período colonial através de missões religiosas, de reconhecimento e também de proteção, mas grande parte da população residente ainda eram de indígenas. O desenvolvimento urbano dessa região iniciou definitivamente em meados do século XIX, principalmente com a extração do látex para a produção da borracha.

A economia crescente gerada pelo ciclo da borracha

Conduziu ao aparecimento da estrutura Urbana Primaz onde se evidenciaram as diferenças entre as cidades maiores e o conjunto de menores. Belém se destacou pela população e centralização dos recursos financeiros disponíveis para investimento urbano, e Manaus como a segunda maior cidade, responsável pela interiorização das frentes exploradoras de borracha (AMARAL, et. al., 2001, p.04).

A produção e exportação da borracha começou a declinar e como consequência a rede urbana que havia se desenvolvido começou a se desestruturar, mas esse acontecimento não levou a paralização total do processo de urbanização da Amazônia. Com toda essa decadência da produção de borracha, os antigos produtores passaram a sobreviver da exploração e da redução na troca de mercadorias, uma espécie de auto-organização.

Investimentos em estradas, comunicação, saneamento básico levaram novamente a busca da região para habitação, principalmente por imigrantes vindos do nordeste e sul, o que provocou novamente uma grande ocupação urbana com uma grande parte delas possuindo um número de habitantes que chegava a quase 100.000 pessoas.

Os incentivos federais foram essenciais para aumentar o fluxo de pessoas vindas de outros locais. Conforme crescia o número de estradas também crescia o número de assentamentos, muitos já como cidades, em contrapartida a esse novo processo de urbanização muitas áreas ribeirinhas foram esquecidas, deixadas de lado, por conta de todo esse desenvolvimento regional. Entre as décadas de 1960 e 1990, a população urbana da região cresceu mais que a população de toda a região, com isso o crescimento urbano deixou de ser primaz e se transformou em uma “Urbanização Regional” (AMARAL, 2001).

O crescimento urbano da região norte apresentou um aumento considerável em relação ao percentual brasileiro, porém, Oliveira (2004) afirma que,

mesmo com esse expressivo índice de urbanização, os dados estatísticos escondem uma realidade socioespacial que necessita de análises mais acuradas, sendo que dois merecem destaques pela relevância: 1) concentração de urbanização - no Estado do Amazonas, o maior estado brasileiro em extensão, por exemplo, de uma população urbana de 2.104.290 habitantes, 70% está concentrada na capital do Estado, Manaus, com 1.403.796 habitantes; 2) ausência de estrutura urbana – a maioria dos núcleos urbanos, especialmente localizados às margens dos rios, embora apresentem uma estrutura de cidade, carece de atividades econômicas caracterizadas como urbanas, o que faz com que a população urbana se dedique a atividades rurais como pesca, agricultura familiar e extrativismo (OLIVEIRA, 2004, p.3).

Observa-se que mesmo após anos de um processo de urbanização em construção a grande maioria das cidades não apresenta um desenvolvimento urbano, a maioria depende ainda da pesca, da agricultura e do extrativismo, muitas não possuem uma atividade dita urbana, como pequenas indústrias, serviços, comércios etc. As políticas que surgiram acabaram por determinar um novo padrão urbano, mais cidades, porém menores, ou seja, cresceu o número de centros urbanos, mas diminuiu a população nesses locais, essas pessoas passaram a se concentrar mais nas capitais do que no interior.

Devemos considerar por outro lado a urbanização na Amazônia, de um ponto de vista mais atual, em meados do século XX a vida nas cidades amazônicas melhorou bastante em relação ao passado. Houve um desenvolvimento nessas cidades, o processo informativo se tornou mais rápido por conta das dimensões técnicas que se espalharam e que levam ao acesso a modernização. Por conta disso, as cidades são relacionadas a ideia de novo, moderno, em contrapartida, estão associadas também a baixa qualidade de vida, doenças, estagnação,

aumento da violência e abandono, esses que de certo modo também são associados a urbanização, mesmo que tenham um sentido mais negativo do que positivo.

Com o fim do ciclo da borracha e a distância das capitais, a maioria das cidades buscou seu desenvolvimento nas margens dos rios e à beira das estradas, a paisagem então se diferencia por conta da situação geográfica que é criada. Essa diferenciação é observada nas cidades que se localizam as margens dos rios pelo fato de estarem associadas as características iniciais do processo de colonização. As cidades que estão na beira da estrada passaram por modificações rápidas, com especificidades econômicas mais voltadas a mineração, extração de madeira, pecuária e agricultura, as localidades de beira de rio estão mais associadas a sustentabilidade e ao desenvolvimento ligados a biotecnologia.

De acordo com Oliveira (2004, p. 6), “criam-se espaços artificiais, desprovidos de memória que desprezam a história e a cultura específica, levando à construção de objetos iguais, independentemente dos lugares onde estão localizados.” É perceptível que mesmo que tenha um desenvolvimento urbano significativo impulsionado por empresas de outros Estados e até países, não é visto interesses ligados à história e cultura desses locais.

Essas características são bem marcantes nas cidades da Amazônia, elas estão cada vez mais iguais, mas fora do seu contexto cultural,

São temporalidades e espacialidades alheias ao lugar, visto que o poder, a produção e a riqueza são projetados para o mundo enquanto experiência, a vivência, a cultura e a história são enraizadas nos lugares. Em decorrência pode-se ter acesso as mais avançadas tecnologias, que são vendidas como sinais de progresso e de crescimento, mas a maioria não tem acesso às necessidades básicas (OLIVEIRA, 2004, p.6).

As cidades amazônicas, assim como as de outras regiões passam por processos de urbanização, esses que enterram as raízes históricas e culturais desses locais em prol do crescimento econômico. Esses espaços perdem com o tempo uma construção social trabalhada durante anos, para beneficiar apenas o crescimento superficial da cultura desses espaços que se adaptam ao desenvolvimento e crescimento urbano.

Dessa forma Oliveira (2004) menciona que

As pequenas cidades amazônicas vivem essa contradição: são articuladas a relações pretéritas caracterizadas pela inercia e, ao mesmo tempo, articuladas a dinamicidades contemporâneas que as ligam ao mundo, especialmente a partir da biodiversidade e da sociodiversidade (OLIVEIRA, 2004, p.7).

Essas características contraditórias não são vistas apenas nas cidades amazônicas, particularidades que possibilitam o surgimento de novas tecnologias e modernidades, tanto na questão de comunicação e também equipamentos diferenciados, que conectam essas duas características. Cidades amazônicas não são apenas “produtos do nosso tempo, mas de tempos pretéritos cristalizados na paisagem” (OLIVEIRA, 2004, p.7-8).

Observamos então que a questão urbana na Amazônia, desde o período colonial, foi organizada visando a principal ligação das áreas, os rios. A distância entre as cidades e a dificuldade de conexão entre elas e as capitais fez com que a sua organização econômica se voltasse para a exploração de recursos naturais como extrativismo, pesca, e também atividades culturais.

A região possui grande número de cidades, porém, com poucos habitantes, chegando até 100.000 algumas delas, ainda assim são consideradas áreas urbanizadas por conta da comunicação, que é mais acessível à maioria da população. Poucas cidades que apresentam um desenvolvimento diferenciado são aquelas que estão mais próximas das capitais e por conta disso apresentam um desenvolvimento industrial e comercial maior em comparação às cidades mais distantes. Atualmente, a população urbana da região Amazônica segundo IBGE é de cerca de 73,51%, enquanto que a população rural representa cerca de 26,49% (IBGE, censo 2010).

## **1.2 O TRANSPORTE NAS CIDADES DA AMAZÔNIA**

É importante entender como se deu o surgimento dos transportes, suas finalidades, características e importância. Nos dias atuais os meios de transporte são bastante utilizados para deslocar pessoas de um lugar para outro, produtos para vários pontos do país, além de diminuir o tempo de duração das viagens. Porém, nem sempre foi assim, as coisas começaram a mudar com

A invenção da roda, que originalmente era apenas uma seção circular de uma árvore, aumentou a possibilidade de transportar mais peso, a uma velocidade maior. Os veículos com rodas, o mais antigo que se conhece é um carro militar descoberto em Kish, Mesopotâmia, calcula-se que se tenha uns 5.500 anos de antiguidade, os quais não podiam ser utilizados sem caminhos adequados, sobre os que pudessem rodar, como consequência, os romanos fizeram vias adequadas para os transportes de longa distância (SANTOS (et. al.) 2010, p.4).

Os transportes são tão antigos quanto as primeiras civilizações. A invenção da roda caracterizou um marco importante para a diminuição do tempo para percorrer uma

determinada distância, como também a possibilidade de carregar mais peso, com mais rapidez e por distâncias maiores. O primeiro veículo de transporte, descoberto na Mesopotâmia, era um veículo militar e se locomovia apenas em um trajeto preparado para isso. Como os povos antigos se situavam mais próximos às beiras de rios, este também se tornou importante para o transporte, com a utilização de jangadas rudimentares e posteriormente utilizando pequenas canoas.

Outro ponto a ser discutido trata de uma demanda derivada da economia, que diz respeito aos transportes, quer dizer que não surgiram para uma finalidade específica, mas por serem atividades que aceleram principalmente o desenvolvimento econômico, conforme aumenta a velocidade e a finalidade, seja ela cultural, econômica, lazer, entre outros, levando em consideração a localização, circulação e finalidade dentro do espaço urbano, principalmente na área central onde predomina o circuito superior e há também o maior fluxo de pessoas, mercadorias, etc.

Os transportes são fundamentais para a locomoção de pessoas, de cargas, etc., os grandes centros urbanos apresentam características que propiciam a locomoção mais rápida de cargas e pessoas, vias expressas, autoestradas, rodovias interestaduais, metrô, vias aéreas, marítimas e fluviais, que levam ao desenvolvimento desses meios de transporte, propiciando também maior lucro para as empresas. A maioria das cidades apresenta grande fluxo de veículos, de uso coletivo e individual, as redes de locomoção desses meios de transportes influenciam também na organização espacial das cidades, dessa forma são importantes para a organização social, espacial e também econômica das grandes, médias e pequenas cidades, cada uma com suas características.

Percebemos com bastante facilidade a atuação dos transportes de formas diferenciadas em escalas geográficas e setores econômicos variados, de tal maneira o conhecimento das áreas se torna importante para o reconhecimento e para localização das principais centralidades econômicas, e também para a compreensão da estrutura urbana, mas que esses processos não são suficientes para compreender o processo dos transportes. Dessa forma os transportes têm sua diferenciação de acordo com a área, característica econômica e social, assim “o sistema de transportes urbanos adquire importância central para se construir possibilidades de produção de uma cidade cujos padrões de mobilidade urbana viabilizem o acesso aos meios de consumo coletivo de modo mais equitativo (SILVA, 2016, p.1)”.

Nos grandes centros urbanos destacam-se algumas modalidades relacionadas aos transportes de passageiros como ônibus, vans, táxis, metrô e de cargas, caminhões, carretas,

entre outros. Algumas cidades amazônicas, como Parintins, Barreirinha, Nhamundá, etc., por possuírem ligação com as demais cidades apenas por via aérea ou aquática apresentam dinâmica diferenciada acerca do fluxo urbano em comparação com as cidades que possuem ligação por via terrestre. O tempo de viagem entre as localidades, como o trecho Parintins – Manaus, pode variar bastante levando em consideração a sazonalidade dos rios, variando entre 24 horas a montante e cerca de 18 horas a jusante.

Figura 1: Barco navegando no Rio Amazonas



Fonte: Da Glória, 2019.

A região de Manaus, por exemplo, e municípios próximos apresentam características diferentes de outras cidades, o transporte não é feito por estradas e rodovias, mas sim por via fluvial, característica essa que faz com que as cidades apresentem organizações diferentes relacionadas aos transportes, na maioria delas a viagem para a capital se dá por via aérea ou fluvial, variando grandemente o tempo de duração das viagens.

Manaus por ser a capital do Estado e fazendo parte com outras capitais dos centros regionais mais importantes, apresenta rede de transporte mais complexa, ligando-se a alguns estados por meio de estradas. Mas em relação ao seu elo com os municípios amazonenses, não são todos que possuem ligação por estradas (Itacoatiara, Rio Preto da Eva, Iranduba, Presidente Figueiredo, etc.) as demais apenas por via fluvial, como Parintins, por exemplo, esse fato faz com que essas cidades tenham meios de transportes característicos.

### 1.3 O TRANSPORTE INTRAURBANO EM PARINTINS

É caracterizado pela mobilidade dentro das cidades, utilizando as redes de movimento interno. Por conta disso observamos características diferenciadas em relação aos veículos utilizados em centros urbanos mais desenvolvidos, e essas diferenças favorecem também o crescimento da área, dessa forma, (VILLAÇA, 2001, p. 80) afirma que “uma via provoca o crescimento ou desenvolvimento urbano nesta ou naquela direção, estamos nos referindo ao arranjo espacial do crescimento, não a sua causa primeira”. Do seu ponto de vista observamos que a ampliação do espaço urbano leva ao crescimento dos transportes.

Muitas das vezes o transporte intraurbano é pensado apenas para a movimentação de cargas, mesmo que esteja bem no meio de um centro urbano. Villaça (2001) nos dá uma visão bem interessante sobre essas características quando coloca que as ferrovias não foram construídas para transporte urbano de passageiros, pois elas teriam um objetivo mais regional. Desde o período colonial, mesmo que tivessem limites quanto a ligação suburbana, as ferrovias eram destinadas a transporte do que era produzido de riqueza na época. Então “o intenso desenvolvimento urbano em torno das estações – manifestação descontínua do crescimento da cidade central – passou a superar o dos povoados que a elas deram origem” (VILLAÇA, 2001, p.81), mesmo que essas estruturas viárias não sejam construídas em prol da população, grande maioria dela se concentra em seu entorno.

Villaça (2001) menciona que

A medida que a cidade cresce, ela se apropria e absorve trechos urbanos das vias regionais, como o caso das rodovias antigas que, com o tempo, se transformaram em vias urbanas. É a mudança na função da via (que passa a ter tráfego intraurbano), e não sua localização (dentro ou fora da cidade), que transforma uma via regional em urbana. (VILLAÇA, 2001 p.82)

Com o crescimento urbano, as vias de circulação vão se juntando ao espaço da cidade, e as redes de transporte que estão nessas áreas passam a ter funcionalidade específica em relação à anterior, ou seja, uma rodovia regional passa a ser uma via de locomoção intraurbana conforme cresce a cidade ao seu redor, (VILLAÇA, 2001). Percebemos então, que há uma mudança, quanto a questão de funcionalidade e custo ligados ao transporte, seja ele regional ou intraurbano.

Com o surgimento dessas vias é esperado que tenha o aumento na questão da acessibilidade, e após isso, a sua valorização. Porém aqueles localizados em áreas mais rurais tendem a ser influenciados pelo crescimento da via e pela urbanização levada por elas, mas

não torna essa área rural essencialmente urbana, para isso tem-se a necessidade de um transporte de passageiros que atenda a demanda populacional da área (VILLAÇA, 2001).

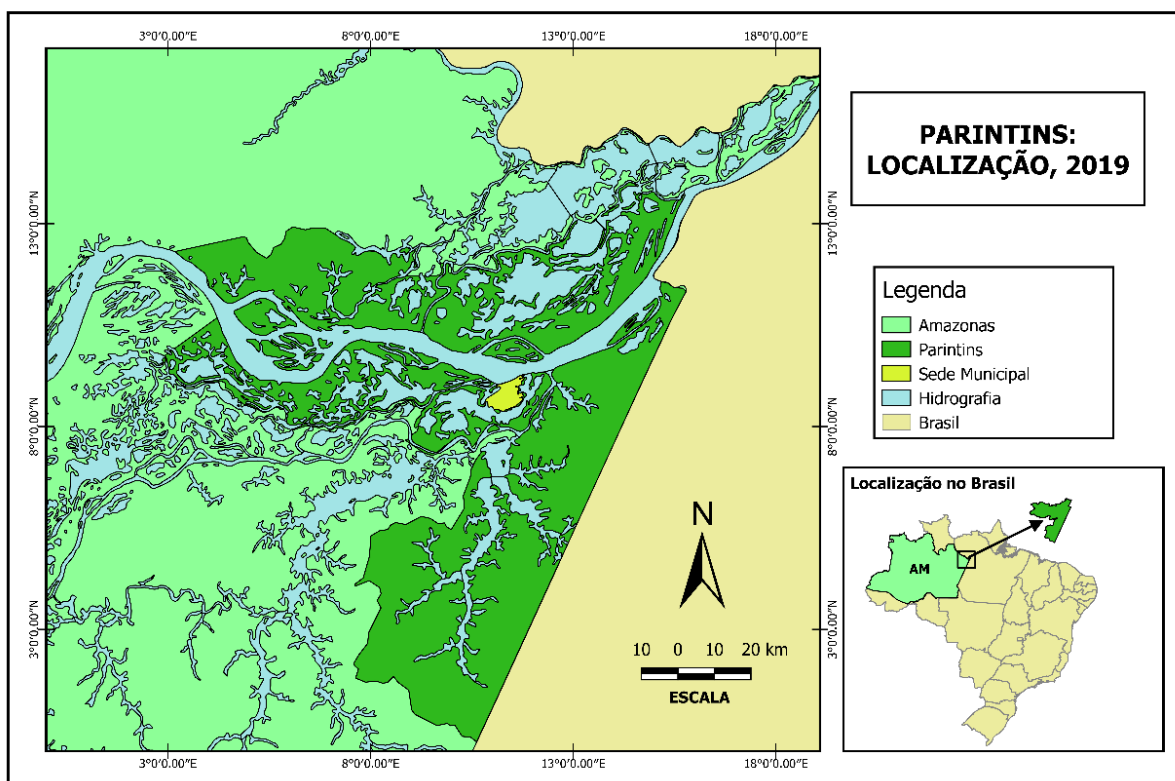
A maioria das cidades pertencentes ao estado do Amazonas não possui rede de transporte coletivo, diferentes da capital Manaus fato este que impulsiona as pessoas na cidade a buscarem alternativas para se locomoverem na área urbana de seus municípios. Essas cidades apresentam dinâmica urbana ligadas economicamente ao transporte fluvial, acompanhando a sazonalidade dos rios, seja para se conectar com as outras cidades no entorno, como também com as comunidades rurais, de onde recebem produtos agrícolas comercializados nas feiras.

Os produtos industrializados chegam nessas cidades por meio de balsas e barcos de recreio, que fazem a ligação com a capital, principalmente com Manaus, por conta do Polo Industrial e podemos dizer que é essa influência do PIM (Polo Industrial de Manaus) que caracteriza o transporte intraurbano nessas cidades. Motos, carros e até caminhões, são os mais utilizados nessas áreas.

O município de Parintins, que está localizada a 369 km de Manaus, tem área territorial de 5.956,047km<sup>2</sup> segundo dados do censo demográfico de 2010 feitos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, possuía 102.033 habitantes. Em 2019 a população do município foi estimada em 114.273 pessoas, sendo a segundo município com maior número populacional, atrás apenas da capital Manaus.



Mapa 1: Localização do Município de Parintins, 2019.



Fonte: Min. dos Transportes, CPRM - Geodiversidade 2010, IBGE.

Org. DA, GLÓRIA, 2019

Fonte: Min. Dos Transportes, 2010; CPRM, 2010, Org. Da Glória, 2019.

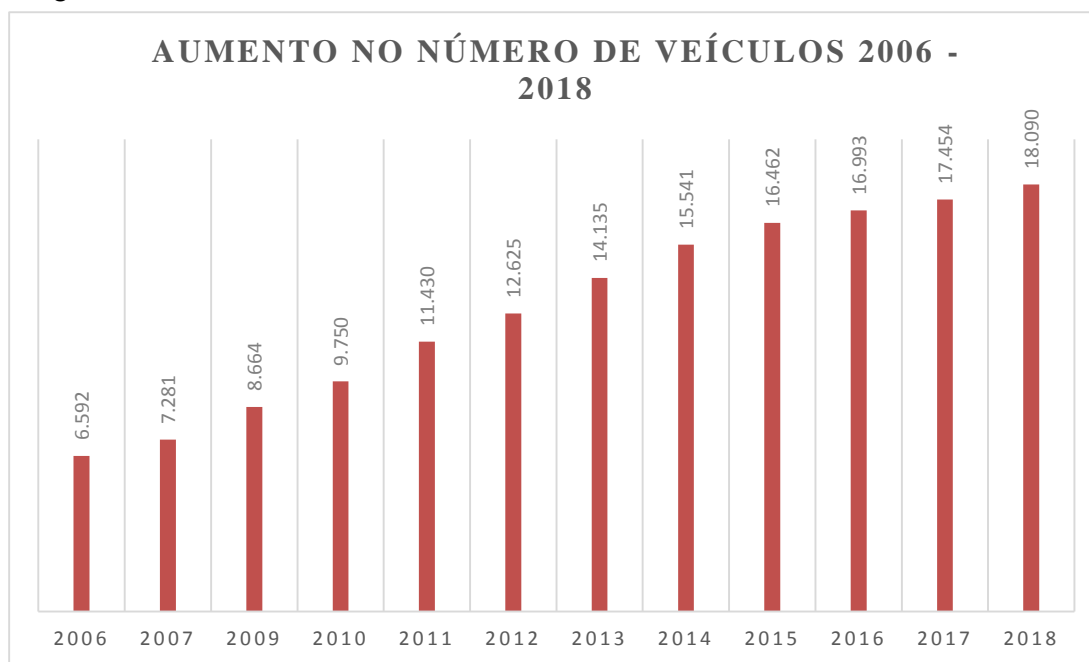
A cidade possui taxa de escolarização de 93% de 6 a 14 anos de idade, com uma média de 5,8 no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica – IDEB para os anos iniciais e de 4,7 para os anos finais. Possui uma média de 1,8 salários mínimos por trabalhador formal. O PIB per capita é de R\$ 9.092,69 com um Índice de Desenvolvimento Humano – IDH - municipal (2010) de 0,658. De acordo com o IBGE, a taxa de mortalidade infantil é de 22,91 óbitos por mil nascidos vivos e apresenta índice de esgotamento sanitário de 19,3%. No que diz respeito a números de veículos presentes, em estimativa do IBGE de 2018 a cidade possui cerca de 18.000 veículos, distribuídos entre automóvel (1.484), caminhão (167), caminhão trator (2), caminhonete (463), camioneta<sup>1</sup> (98), ciclomotor (14), micro-ônibus (8), motocicleta (9.204), motoneta<sup>2</sup> (6.511), ônibus (29), reboque<sup>3</sup> (2), semi-reboque (6), triciclo (86), utilitário (13) e outros (3). Houve um aumento no número de veículos desde 2006, como podemos observar no gráfico a seguir.

<sup>1</sup> Veículo com apenas uma cabine e traseira estendida utilizada principalmente para transporte de cargas;

<sup>2</sup> Veículo motorizado semelhante a motocicleta, porém possui rodas menores e um assento no lugar de selim;

<sup>3</sup> É uma espécie de carroça para transporte de carga que fica acoplado na parte traseira de veículos como motos, mas não utilizados apenas neste veículo.

Gráfico 1: Aumento no número de veículos em Parintins de 2006 a 2018 segundo o IBGE.



Fonte: IBGE, 2018.

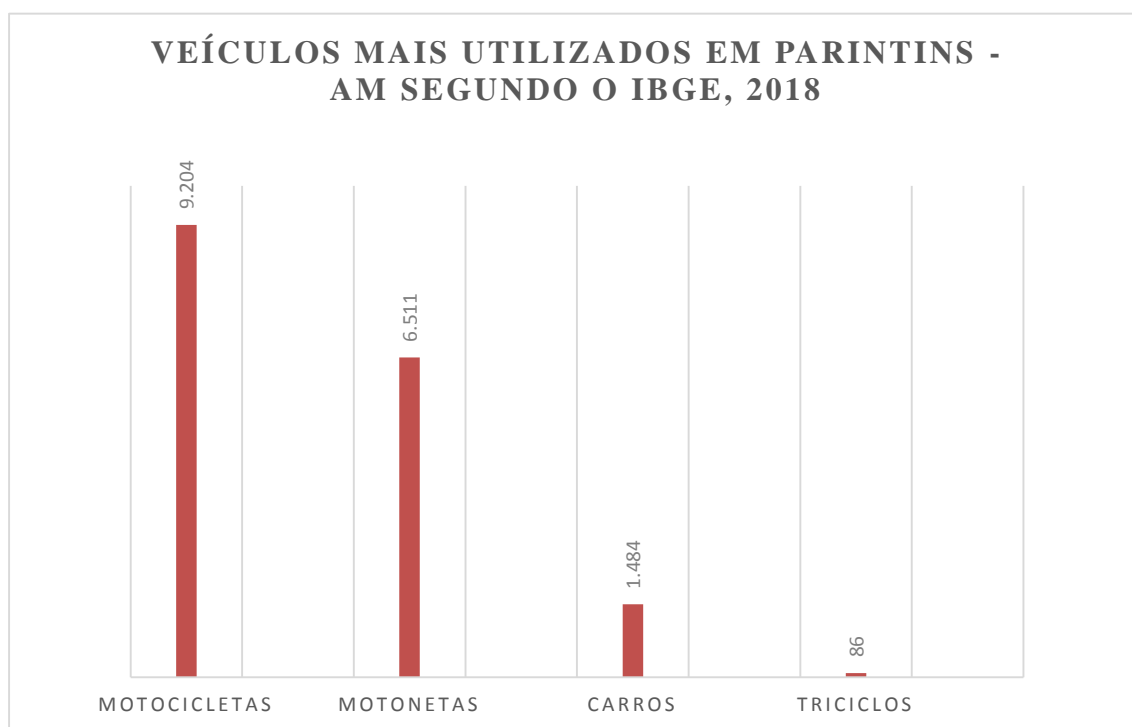
O gráfico mostra o alto crescimento no número de veículos nos últimos 12 anos na cidade de Parintins – AM. Esse crescimento se dá pela facilidade de financiamento principalmente de motos, que é maioria na cidade. A necessidade de se locomover e a falta do transporte coletivo e também o preço cobrado por taxistas e motociclistas para fazer o transporte da população colabora para o crescimento acelerado no número de veículos, principalmente motocicletas e automóveis. O número de motocicletas e automóveis já alcançam números acima de 9.000. As motocicletas são adquiridas por meio de financiamento nas concessionárias de moto da cidade, e é por conta dessa facilidade, por ter um representante próximo que os números de motocicletas é elevado.

Os automóveis, estimados em cerca de 1000 unidades são oriundos em sua maioria da capital Manaus. Como a cidade não possui uma concessionária é necessário transportar de outras localidades, o custo desse transporte e o tempo influencia para esse número relativamente baixo, se comparado ao número de motos. Esses automóveis, em sua maioria são de uso particulares. Grande parte desses veículos é de uso particular, industrial, comercial e escolar. A cidade não possui transporte público coletivo. Porém, recebe uma grande quantidade de produtos vindos de Manaus como carros, motos, alimentos industrializados, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, entre outros, que de certa forma movimentam a economia da cidade, e também movimentam o fluxo intraurbano. Observa-se em Parintins a presença de

modos de transporte predominantes como: bicicletas, motocicletas, ônibus (mais destinados ao transporte escolar), táxis e veículos particulares, (LEITE, et. al. 2013).

Como a cidade não possui transporte público as pessoas se locomovem utilizando veículos próprios, por conta disso temos um elevado número de motocicletas, que é o mais utilizado. Por se tratar de uma cidade relativamente pequena não é preciso percorrer grandes distâncias, por esse fato observa-se também um elevado número de bicicletas, triciclos e carroças. Observamos então que o sistema de transporte nessas cidades misto quanto ao serviço prestado, locais escolhidos para trabalho, e distâncias percorridas, o diferencial de cada um é o fato de poderem chegar mais longe, levando mais passageiros ou cargas, ou acessibilidade em relação ao preço de cada um.

Gráfico 2: Veículos mais utilizados em Parintins segundo o IBGE, 2018.



Fonte: IBGE, 2018

Os grandes comércios da cidade são abastecidos por produtos trazidos de Manaus, o transporte e distribuição são feitos por caminhões que conseguem levar uma quantidade maior e percorrer longas distâncias com mais rapidez. As caminhonetes e camionetes também são utilizadas para transporte de cargas, mas em pequenas quantidades. O sistema viário da cidade de Parintins é bem desenvolvido com vias de ligação direta do porto para as ruas principais, que levam às várias localidades da cidade, desde áreas mais centrais, até as mais periféricas, o

que torna movimentado o fluxo intraurbano. Leite, et. al. (2013), consideram outro meio de transporte como importante, segundo elas um meio de locomoção peculiar, se comparado aos outros, quanto a isso argumentam que

Como forma peculiar de modo de transporte em Parintins existe os denominados triciclos. [...] este é composto por uma estrutura originária da bicicleta acrescida de uma cabine geralmente coberta na frente, onde é possível fazer o transporte tanto de passageiros como de cargas e o que mais for possível caber no veículo (LEITE, et. al. 2013, p. 8).

Os tricicleiros (donos dos triciclos) trabalham com transporte de cargas e também de passageiros. Produtos que em menor quantidade, chegam principalmente por via fluvial da zona rural da cidade como frutas, verduras, sacos de farinha entre outros, percorrem distâncias menores do que caminhões, caminhonetes e camionetas e também transporte de passageiros, podendo levar em cada triciclo de 3 a 4 pessoas, com uma média de preço de R\$ 20 por carroto<sup>4</sup> (nome dado ao serviço oferecido).

Os triciclos, mesmo que não sejam o meio de transporte mais importante da cidade colaboram para o fluxo intraurbano, pois diferente dos caminhões, carros e camionetas, não percorrem grandes distâncias, circulando mais na área central e bairros mais próximos, abastecendo os pequenos comércios e frutarias da cidade.

Há dois momentos anualmente em que há mudanças consideráveis no fluxo de veículos da cidade de Parintins. O primeiro é durante o período de realização do Festival Folclórico de Parintins, que acontece anualmente ao fim do mês de junho. Durante esse período, o fluxo de veículos aumenta consideravelmente por conta da chegada dos visitantes que vem prestigiar o evento, dessa forma o número de veículos de vários tamanhos aumenta bastante em relação aos demais meses do ano.

O segundo é um pouco mais duradouro, porém não é visto diariamente, se trata do período em que a cidade recebe a visita de turistas estrangeiros através de navios transatlânticos. Essa temporada de cruzeiros turísticos acontece entre os meses de setembro e março, podendo variar. Durante esse tempo se tem uma maior organização de triciclos, que são os mais utilizados pelos turistas nas visitas aos pontos turísticos mais próximos ao centro da cidade. Há também uma movimentação maior de ônibus, que fazem o transporte desses turistas para áreas mais longínquas. Nesse período há uma organização maior tanto dos

---

<sup>4</sup> Nome dado aos serviços oferecidos pelos Tricicleiros.

principais meios de transporte como também dos órgãos reguladores, prefeitura, secretarias, entre outros.

Portanto, Parintins a terra do boi bumbá, apresenta um fluxo de veículos, estes que ajudam na produção e reprodução do espaço intraurbano, dando um tom mais complexo na questão dos transportes nas cidades amazônicas, cada uma com suas características, considerando também que grande parte dessas cidades estão localizados as margens de rios importantes da região, como o Rio Amazonas, Rio Negro, Rio Madeira, entre outros, o que facilita a chegada de produtos vindos de outros locais para serem distribuídos dentro desses centros urbanos. Então de certa forma, esses fluxos intraurbanos são influenciados pela localização dessas cidades e também pelos produtos que elas recebem como alimentos, verduras, frutas, maquinários, veículos, etc.

## 2. TRANSPORTE ESPECIALIZADO NA ILHA TUPINAMBARANA

O transporte coletivo é importante para que se tenha um bom gerenciamento de uma cidade, principalmente quando se trata de organização espacial voltada para a diminuição de acidentes, melhor fluidez das vias, diminuição na emissão de poluentes. Essa organização de certa forma ocupa uma grande parte do território, seja para o tráfego de veículos como para estacionamentos (VASCONCELOS, 2006). E esses transportes se tornam cada vez mais importantes para o desenvolvimento dessas crescentes cidades, trazendo consigo uma série de benefícios, como o deslocamento mais rápido de uma área a outra.

As cidades cresceram à medida que os meios de transporte se desenvolveram, porém, estas desenvolveram também com a ajuda das atividades realizadas por conta desses transportes, como lojas e oferecimento de serviços ao longo das vias, que também proporcionam o aumento das cidades. De certa forma, o transporte público tem sua parcela de importância dentro da sociedade, principalmente para aqueles que não possuem uma renda que lhes propicie adquirir um veículo próprio, ou aqueles que não sabem dirigir. A necessidade de se ter um transporte coletivo não é apenas por benefício das empresas ou das instituições públicas em arrecadar recursos, mas sim disponibilizar a população um serviço que seja compatível com sua renda e atenda às suas necessidades quanto a mobilidade urbana. Que segundo Ferraz e Torres (2001) *apud* Bagnaschi (2012), é uma necessidade humana fundamental e propiciá-la de forma adequada a todas as classes sociais constitui uma ação essencial no processo de crescimento e desenvolvimento socioeconômico das cidades.

Porém, mesmo que os transportes públicos tenham a finalidade de melhorar a vida das pessoas, nem sempre acontece de tal forma, muitos deles não atendem as necessidades de grande parte da população, seja pela precariedade do serviço prestado ou pelo custo que cada vez é mais alto. Em muitos casos também das estruturas das cidades não atendem as redes de transporte, pelo fato de não possuírem uma boa estrutura viária e vias próprias para esses meios.

Quanto a isso, Oliveira (2003) menciona que

É importante observar que uma série de facilidades e vantagens tornou a aquisição de automóveis e motos muito mais acessíveis ao consumo das pessoas, principalmente em função das políticas e outros esforços de vendas patrocinadas pelas revendedoras [...], fisicamente cada ambiente construído apresenta uma combinação específica, não só de produção, como também de reprodução e circulação e que conduz para uma determinada distribuição de acessibilidade no

espaço, gerando um padrão de deslocamento com impacto nos sistemas de transporte (OLIVEIRA 2003, p.87, 94.)

De certa forma vemos que a produção do espaço pelos meios de transporte coletivo é parecida com os meios de transporte individual, por isso a necessidade de um planejamento acerca do fluxo que cada um produz dentro do espaço urbano. Que colabora para a que se tenha uma melhor fluidez dentro das vias. Os transportes urbanos têm sua importância dentro do processo de produção do espaço urbano das cidades, que Corrêa (1995), define como fragmentado e articulado e que depende de uma dinâmica populacional para se manter. De tal forma nos proporcionam vários benefícios a toda sociedade, pois disponibiliza a possibilidade de se locomover para outras áreas para trabalho, estudo e também lazer, o transporte urbano gera uma conexão entre as áreas das cidades, é necessário a todos os setores da sociedade e que de maneira bem marcante contribuem para a produção do espaço urbano das cidades.

Esses serviços que são oferecidos influenciam fortemente a vida dentro das cidades, grande parte desses serviços são oferecidos por meio de políticas de governo visando a maior integração da sociedade com o espaço que ela ocupa dentro das cidades. E esse desenvolvimento nos meios de transporte de certa forma contribui para o crescimento gradativo das cidades que são beneficiadas com esses serviços, já que leva também ao crescimento das vagas de emprego nos vários setores da economia.

Grande parte desse desenvolvimento foi possível graças as mudanças que ocorreram dentro do sistema de transporte urbano, a utilização de gasolina nos ônibus, a substituição das máquinas a vapor pelas movidas a eletricidade e mais tarde os ônibus movidos a diesel. E estes que contribuíram também para o crescimento das cidades, pois era necessário às cidades crescerem acompanhando a evolução dos transportes urbanos.

No entanto, a maioria das cidades cresceu de forma desordenada, por conta da falta de investimentos em infraestrutura, grande responsável pelo controle relacionado ao crescimento urbano. Por conta disso é necessário um planejamento voltado a questão do desenvolvimento dos transportes e que estes sejam catalizadores desse espaço urbano, se faz necessário um trabalho organizacional para que se tenha um desenvolvimento igual entre crescimento do transporte urbano e o crescimento das cidades ligadas a esses meios.

A fluidez está ligada fortemente a questão de segurança e mobilidade quando se trata dos transportes, por conta da falta de estrutura que as vias apresentam e também por conta do

crescimento das cidades, isso levou também de certa forma ao aumento nos sistemas de transporte, o que não colabora para a questão da fluidez e da mobilidade que se busca com os meios de transporte.

Sabemos que a circulação de pessoas gera atividades que estão ligadas principalmente a questão espaço-temporal. Que se caracteriza entre a relação do tempo e da distância entre os lugares. Por conta disso se faz necessário uma organização acerca do tempo que se leva para se locomover de um local a outro, o que levaria a uma certa previsão de como é a utilização desses locais e das vias e acesso a esses locais. Então a conservação do sistema viário é de fundamental importância para esse fluxo do transporte urbano seja realizado com maior rapidez dentro do espaço urbano, independente da distância e do fluxo de mobilidade dessas localidades.

É necessário que se tenha uma mobilidade urbana pensada para atender toda a população, visando maior relação não só com o espaço da cidade, mas também a relação entre as pessoas. Deve ser feito com planejamento a curto, médio e longo prazo, além de delimitar aqueles que serão responsáveis de colocar em prática essas ideias. Para isso tem-se a definição dos principais meios de transporte, sua finalidade e integração, pois eles são os responsáveis em grande maioria pelos deslocamentos intraurbano.

Para Lombardo, et. al. (2012) a oferta de um sistema de transporte eficiente otimiza o uso adequado do espaço urbano, contribuindo para uma maior fluidez do trânsito e diminuição dos tempos de deslocamentos. A redução do tempo de deslocamento é o principal objetivo a ser alcançado, do ponto de vista dos transportes é necessário que se tenha investimentos em todas as partes para que se tenha uma melhor fluidez.

As tecnologias contribuem também para esse processo de organização dos transportes urbanos, principalmente voltados para a localização e melhores vias para trafegar, esse desenvolvimento tecnológico também influencia para esse processo de crescimento do espaço urbano juntamente com o desenvolvimento desses meios de transporte, mas não apenas os públicos, há também os meios de transporte pessoal privados, como o aplicativo de transporte UBER e outros, que de certa forma diminuem o fluxo de pessoas que fazem uso dos meios de transporte público principalmente por conta do custo.



## 2.1 OS MEIOS DE TRANSPORTE EM PARINTINS

Para Vasconcelos (2006) esses sistemas de transporte consomem grande parte do solo, seja para a circulação, seja para estacionamento, de tal maneira é necessário também um planejamento acerca do uso do solo pelos meios de transporte urbano, estes que assim como aqueles agentes que produzem o espaço consomem grande parcela dessas áreas.

Lombardo, et. al. (2012) menciona que,

Sob a ótica do transporte coletivo as vias exclusivas, doravante chamadas de canaletas, podem ser consideradas a grande solução para o dilema da fluidez. O usuário ao perceber as vantagens do sistema, tende a ocupar a capacidade total dos coletivos. Isto obrigou novos estudos com o objetivo de aumentar a capacidade instalada do sistema de veículos maiores, mais potentes e com grande ocupação de lugares (LOMBARDO, et. al. 2012, p.5)

É visto com isso que a maioria da população que não possui uma renda suficiente para adquirir um veículo próprio considerada como meio mais fácil e prático para se locomover de um lugar para outro utilizando os meios de transporte público, principalmente ônibus. Por conta disso as grandes cidades procuram investir nas chamadas canaletas, que são as faixas destinadas para a circulação de ônibus, pois além de facilitar o a mobilidade, diminui o fluxo de veículo nas principais vias, o que é importante para a mobilidade das pessoas dentro do espaço urbano, principalmente sobre a relação espaço-tempo existente nesses grandes centros.

A mobilidade oferecida por estes meios de transporte são grandes influenciadores de vida da população, principalmente daqueles que dependem unicamente desses meios para se locomover, principalmente para trabalhar nos grandes centros urbanos, e a questão temporal do transporte está ligada não só a condições da malha viária como também o fluxo de veículos. Porém, na região Amazônica, por exemplo, nem todas as cidades possuem uma rede de transportes voltadas para a população, apenas para o transporte escolar, em pequena quantidade ou para transporte turístico.

De acordo com Carlos (2007) a cidade é pensada para atender as grandes indústrias e comércios organizando seu espaço para o tráfego de veículos de grande porte, o que não é visto muito em Parintins, principalmente quando se trata do triciclo, que são importantes e necessários dentro do fluxo urbano que se tem em Parintins. Lombardo, et. al. (2012) coloca que é necessário analisar os fatores que interferem na questão de como a cidade funciona, sendo que a construção de um ambiente sustentável leva os conceitos da mobilidade. Por

conta disso, é necessário uma infraestrutura apropriada que dê acesso de uma forma mais ampla para quem busca acesso a rede viária da cidade, e aqueles que mais a utilizam, deve-se considerar a questão da mobilidade da cidade e quem a provoca, e se há um planejamento para que se tenha uma evolução quanto ao fluxo da cidade. Por conta disso

O planejamento dos sistemas de transporte deve ser plenamente acessível. Tal modelo deve adotar a política de mobilidade com orientação voltada para a acessibilidade combinando normas e especificações de projetos com investimentos no espaço urbano (LOMBARDO; et. al. 2012, p. 13).

Outro fator colaborativo para essa realidade é a distância entre a capital e as cidades, isso por que a maioria possui ligação com a mesma apenas por via fluvial ou aérea, porém as áreas urbanas no entorno da capital possuem um sistema de transporte, mas que é bastante dependente da rede urbana da capital. Como essas cidades distantes não possuem um sistema de transporte desenvolvido é necessário que a população busque outras formas de se deslocar, assim, é necessário buscar outras formas de se locomover, e assim cresce aceleradamente o número de motos, que é o meio mais utilizado pelas populações nessas cidades, mas não apenas esses, são várias as alternativas encontradas, carros, bicicletas, reboques, triciclos, entre outros.

A dinâmica dos rios influencia bastante a questão da rede de transportes nas cidades amazônicas, principalmente por ser a principal via de ligação entre elas. No período da vazante há o aumento na duração das viagens e a alteração nos principais locais onde aportam os barcos, o que muda o fluxo de transporte das cidades, já que é preciso e locomover para esses novos locais, que estão em constante mudança devido ao período sazonal dos rios. E a distância também é o grande colaborador acerca da produção do espaço urbano dessas localidades, não é preciso percorrer longas distancias para chegar a determinado lugar, muitos desses trajetos podem ser feitos a pé, ou de bicicleta, para quem possui uma renda melhor, o trajeto pode ser feito em pouco tempo.

De certa forma, os transportes coletivos não seriam economicamente viáveis para algumas dessas cidades, por conta da pouca distância e também por ser mais custoso do que lucrativo para os fornecedores do serviço. Por isso de essas localidades não possuem ainda esse sistema de transporte em sua rede urbana. Porém, não deixa de ser uma alternativa para melhorar a vida da população quanto a mobilidade oferecida, pois nem todos têm condições financeiras para adquirir um veículo próprio.

## **2.2 A MOBILIDADE EM PARINTINS A LUZ DO PLANO DIRETOR**

A Lei Municipal nº 375/2006 que institui o Plano Diretor do Município de Parintins no Capítulo I versa sobre a questão da Mobilidade, com o objetivo geral de qualificar a circulação, afim de atender a necessidade de toda a população. No Art. 4º a questão da mobilidade trabalha com alguns pontos a serem realizados:

- **I - Programa de Transporte Urbano Integrado;**
- **II – Programa de Educação no Trânsito;**
- **III – Programa de Alargamento da Caixa Viária;**
- **IV – Programa de Transporte Aquaviário;**
- **V – Programa Ciclovitário Municipal**

Cada tópico foi pensado visando a organização e mobilidade dentro do espaço urbano da cidade de Parintins. O Programa de Transporte Urbano Integrado, seria a primeira proposta de transporte coletivo, com o objetivo de reduzir o fluxo de veículos dentro da malha viária e promover maior fluidez. Porém ainda é um desafio a ser superado no que diz respeito a sistema de trânsito de Parintins, principalmente sobre a necessidade, adequabilidade e eficiência do que é oferecido na cidade. Dessa forma a instituição do Programa de Transporte Urbano integrado depende principalmente da questão da necessidade social quanto a mobilidade dentro do espaço urbano da cidade.

O Programa de Educação no Trânsito é outro ponto a ser discutido, principalmente no que diz respeito das normas de trânsito, por esse motivo a questão do planejamento e gestão acerca da mobilidade urbana é de responsabilidade da Empresa Municipal de Transporte Urbano de Parintins, esta que seria a responsável por organizar e fiscalizar as normas de trânsito na cidade com o objetivo de promover maior segurança, proteção e fluidez ao fluxo viário de Parintins. Portanto o Programa de Educação no Trânsito tem a finalidade de organizar o trânsito afim de promover maior mobilidade e segurança não só daqueles que utilizam veículos para se locomover como também dos pedestres. Assim, as vias devem ser planejadas não só para quem utiliza veículos para se deslocar de um ponto a outro.

A estrutura das vias de Parintins não beneficia a implantação de um sistema de transporte coletivo, devido as ruas serem estreitas para o deslocamento desses veículos e apresentarem problemas quanto sua infraestrutura por conta da grande quantidade de buracos

nessas vias, incluindo as de maior fluxo de veículos, principalmente as ruas do centro da cidade. Por conta disso outro ponto a ser discutido trata do alargamento da caixa viária, visando maior fluidez do trânsito, para que os veículos possam se deslocar sem que tenham possíveis obstáculos que possa reduzir o fluxo dentro da malha viária, principalmente as mais importantes, além de estruturar locais próprios para estacionamento dos veículos em geral. Observa-se que os programas propostos estão interligados, nesse caso a realização de um depende do outro, mas todos possuem apenas um objetivo dentro do espaço urbano de Parintins, promover a melhor mobilidade e assim conectar as localidades com maior rapidez.

Busca-se por meio do Plano Diretor a interação da cidade com as comunidades rurais, por conta disso o Programa de Transporte Aquaviário, trata da organização dos veículos utilizados para se deslocar das comunidades para a cidade e vice-versa. Para isso o Plano Diretor institui a criação de uma empresa que seja responsável pelo transporte aquaviário, realizar o cadastro de embarcações, além de recolher tributos, fiscalizar e controlar as embarcações (PLANO DIRETOR, p. 4). Outro ponto seria a organização das orlas para que beneficie o desembarque de passageiros e cargas. Muitos dos produtos, verduras, frutas, carvão, etc., que chegam a cidade vindo das comunidades rurais e também outras cidades, como a Capital Manaus através dos barcos e de certa forma a organização do transporte fluvial beneficia os pontos onde elas aportam, e esses locais colaboram para a melhor distribuição desses produtos para as demais áreas da cidade, a questão do transporte aquaviário influencia bastante a mobilidade dentro da cidade, pois os pontos em alguns casos estão mais próximos aos comércios, o que facilita a distribuição dos produtos.

Figura 2: Barcos Atracados próximos a Rampa do Mercado Municipal



Fonte: Da Glória, 2019

A fotografia acima foi feita na rampa do Mercado Municipal, no centro da cidade, e nela podemos observar a grande quantidade de embarcações aportadas, muitas delas vindas de comunidades rurais trazendo diversos produtos como frutas, verduras e outros. São barcos de grande, médio e pequeno porte que não transportam apenas esses produtos, mas também passageiros uma vez que os serviços essenciais à população são feitos em Parintins e os moradores dessas localidades precisam vir para a cidade em busca desses serviços.

Além de motos e carros, as bicicletas e os triciclos também são muito utilizados em Parintins. As bicicletas são muito utilizadas para passeio e ir à escola, ou trabalho, já os triciclos mais utilizados para transporte de cargas e passageiros. Quanto a isso o Plano Diretor disserta sobre o Programa Ciclovitário Municipal, com o objetivo de incluir as bicicletas e triciclos como meios de transporte alternativo instalando ciclovias e ciclofaixas visando melhor mobilidade e acessibilidade nos deslocamentos, mantendo-os integrados as vias principais da cidade. Acerca do transporte de cargas e passageiros, o Plano Diretor institui o triciclo, visto como peculiar em Parintins, sendo um meio de transporte alternativo para cargas e passageiros, incentivando a mobilidade por meio desse veículo.

A Seção II do Capítulo I do Plano Diretor do Município de Parintins de acordo com o Art. 8º define as diretrizes específicas da política municipal de transporte de cargas. Onde em oito parágrafos define as propostas para a condução de cargas na cidade, e tratam de

estruturas reguladoras para o transporte de cargas por meio fluvial e terrestre. Promover também a integração entre os terminais de cargas para que se tenha melhor fluxo produtos na cidade.

O Parágrafo V do mesmo artigo disserta sobre “implantar um sistema de transporte coletivo intermodal conectando a ilha tupinambarana as suas várias localidades rurais” (Plano Diretor, Art. 8º, Parágrafo V, p.5). Com isso tem-se o objetivo de conectar as comunidades rurais a cidade por via fluvial e terrestre facilitando o deslocamento entre essas áreas e assim diminuindo o tempo de viagem para esses locais.

O Art. 9º em nove parágrafos define as “diretrizes específicas da política municipal de transporte de passageiros.

Discutiremos sobre os pontos mais importantes dispostos nesse artigo e a sua importância para a mobilidade urbana de Parintins acerca do sistema de transporte.

Parágrafo I - disserta sobre a implantação de meios de transporte coletivo e individual local, visando atender as necessidades da população e promover a acessibilidade e mobilidade entre as áreas das cidades;

Parágrafo III – Estabelecer políticas tarifárias que preservem o equilíbrio econômico e social do sistema de transporte coletivo e individual;

Parágrafo V – Adequar a oferta de transporte à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo e da circulação viária;

Parágrafo VI – Permitir a participação da iniciativa privada na operação e locação de infraestrutura dos sistemas de transporte, sob a forma de investimento concessão ou permissão de serviço público ou obra.

Parágrafo VII – Promover e permitir às pessoas com dificuldades de locomoção – portadoras de deficiências e idosas – condições adequadas e seguras de acessibilidade autônoma aos meios de transporte em todo o Município de Parintins.

Esses pontos tratam da organização do sistema viário de Parintins com enfoque no transporte de passageiros. Um dos pontos mais importantes desse artigo é a implantação de meios de transporte coletivo e individual, levando em consideração o fluxo de pessoas que se tem na cidade nas áreas centrais e bairros mais distantes. Além de estabelecer os critérios

acerca das tarifas a serem cobradas que atenda as características econômicas da população buscando o equilíbrio entre os sistemas de transporte oferecidos.

De acordo com o parágrafo V, é necessário que se tenha equilíbrio quanto a oferta de transporte oferecida e o número de usuários, levando em consideração o fluxo da cidade. Permitir também que a iniciativa privada possa investir no sistema de transporte com a locação de infraestrutura serviço ou obra, assim permitir que empresas privadas tenham direito a investir no sistema de transporte ou realizar determinada função dentro do fluxo de transporte seguindo as normas do Plano Diretor sobre o transporte de cargas e passageiros, entre outros serviços.

Outro ponto importante desse artigo trata sobre a acessibilidade nos meios de transporte, permitindo idosos e pessoas com necessidades especiais tenham facilidade ao acesso a esses serviços dentro do Município de Parintins não restrito apenas a cidade. Dessa todas as alternativas propostas para o sistema de transporte devem contemplar a questão da acessibilidade visando o benefício de todas as classes da sociedade.

O Capítulo I do Plano Diretor de Parintins, que trata da questão da Mobilidade e nas Seções I e II sobre o Sistema Viário, Circulação e Trânsito e Transporte de Cargas e Passageiros respectivamente, trabalha sobre a organização do sistema de transporte em Parintins, como os meios de transporte oferecidos e mais utilizados, sejam eles públicos ou privados, infraestrutura das vias principais, etc. Toda essa estrutura planejada no Plano Diretor tem como objetivo atender todas as necessidades da sociedade em geral, afim de promover a mobilidade e a acessibilidade dentro do espaço urbano da cidade.

Portanto a questão da mobilidade em Parintins de acordo com o Plano Diretor é pensada para que se tenha melhor fluidez dentro espaço urbano, que leve também a redução do tempo de deslocamento dentre as áreas da cidade, além de propor outras alternativas que estejam acessíveis à população para se locomover dentro do espaço urbano, tanto de forma individual como de forma coletiva.

### **3. O TRANSPORTE DE CARGAS E PASSAGEIROS: O TRICICLO E A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE PARINTINS – AM**

A cidade de Parintins, não possui um sistema de transporte coletivo. É perceptível que grande parte do transporte é feito por veículos particulares, porém, há também a adaptação de outros que, de certa forma tem um uso coletivo, como os triciclos, característicos na cidade, que são utilizados pela população como transporte de passageiros e cargas. Com a falta de alternativas, maior parte da estrutura viária prejudica os usuários por não ter uma estrutura dinâmica que beneficie o deslocamento da população dentro do espaço urbano, pelo fato de o transporte ter se tornado necessário para a mobilidade das pessoas. Por conta disso, o espaço urbano se torna o lugar de troca e de encontro das coisas e das pessoas que necessita de comunicação e relação entre si, e os transportes são necessários para essa ligação.

O crescimento urbano é altamente influenciado pelas vias de transporte, estradas, ferrovias, hidrovias, etc., porém, muitas delas não foram construídas para oferecer deslocamentos intraurbano, mas a sua localização faz com que sejam utilizadas para esse fim. As ferrovias, por exemplo, “provocam crescimento descontínuo e bastante nucleado” (VILLAÇA 2001, p.70.), que faz esse núcleo se desenvolver de acordo com o desenvolvimento das estações. As rodovias, de certo modo, vão provocar um crescimento menos nucleado por conta da falta de acessibilidade oferecida por elas.

O crescimento das cidades leva a demanda por transportes, gerada principalmente pela concentração das atividades cotidianas, esse processo levou a população a se aproximar cada vez mais do espaço produzido das cidades, como escolas, hospitais, indústrias, etc., e por conta disso os meios de transporte, principalmente os particulares tornaram-se os mais importantes meios para chegar a essas localidades dentro do espaço urbano.

Por conta disso o espaço urbano se produz e reproduz de acordo com a necessidade da sociedade, e os transportes são importantes para esse processo, uma vez que a organização espacial leva a estruturação dos equipamentos urbanos de acordo com os sistemas de locomoção, localizados nas principais vias dentro do espaço urbano. Com isso os transportes passam a ser vistos como mercadorias de uso e de troca, necessário ao desejo da sociedade de se deslocar de um lugar para outro.

Segundo Lefebvre (2006) *apud* Silva e Lapa (2019).



aquele que possui um espaço na cidade não possui apenas uma unidade habitável; ele adquire uma distância que conecta seu espaço a outras localidades. Isso significa que diferentes classes sociais produzem e, mais importante, consomem o espaço de maneiras diferenciadas e as relações de conflitos sociais são reproduzidas no espaço urbano (LEFEBVRE 2006 *apud* LAPA e SILVA, 2019. p.15).

O município de Parintins, não possui rede de transporte coletivo, apenas particulares, e outros voltados para o transporte turístico, como micro-ônibus e vans, com exceção do transporte escolar que é oferecido para a rede pública de ensino. A população de certa forma sofre com a falta de transporte coletivo, fazendo com que busquem outras maneiras de se locomover, por conta disso tem-se o alto número de veículos, como motocicletas em sua maioria, carros, bicicletas e triciclos.

Figura 3: Variedade de veículos em Parintins



Fonte: Da Glória, 2019.

Segundo estimativa do IBGE de 2018, Parintins possui o 3º maior número de motocicletas do Estado do Amazonas com 9.204 motocicletas, atrás apenas de Manaus com 172.173 e Itacoatiara com 10.650. Grande parte delas são adquiridas na própria cidade através de consórcio. Esses números mostram sua importância para o transporte urbano, não só em Parintins como também em outras cidades. Quanto ao número de ônibus e micro-ônibus Parintins está na 12º e 13º colocação com 29 e 8, respectivamente, segundo estimativa do

IBGE de 2018. Observamos que a cidade possui uma pequena quantidade desses veículos, que são utilizados para transporte escolar e em parte para transporte turístico.

Parte das motocicletas é utilizada para transporte pessoal, há também os mototaxistas, que utilizam as motos para obter renda. Os carros também são utilizados para fins pessoais e também para transporte de pessoas, como os taxistas. Os caminhões são os distribuidores dos produtos que chegam não só da capital Manaus, mas de outras cidades como Santarém, no Estado do Pará, podendo transportar grandes quantidades de produtos. O barco, é o mais utilizado para o transporte desses produtos e para quem deseja ir à capital do Estado ou viajar para outras localidades.

Os meios de transportes individuais são marcantes na cidade, Nascimento (2011) destaca que

A ausência de uma política pública voltada para o assunto contribuiu para o nascimento das atividades autônomas no sistema de transportes, representadas pelos micro-ônibus, moto táxis, embora a atividade informal originou-se principalmente da precariedade na administração pública para o setor de transportes (NASCIMENTO 2011, p. 2).

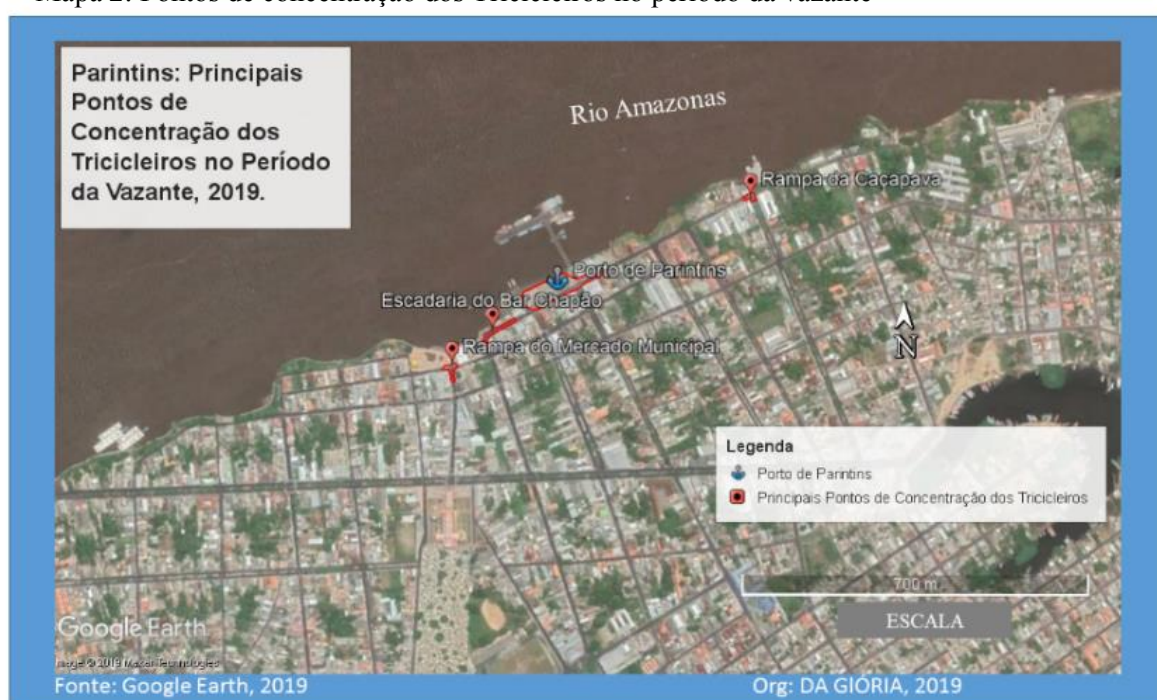
De certa forma não há um incentivo em desenvolver um planejamento para os meios de transporte de maneira mais ampla em Parintins, o que coloca em cheque a falta de investimentos para todo o sistema viário, pois apenas partes das vias recebem manutenção. Isso dificulta os principais meios de transportes, uma vez que se tem o aumento dos gastos com manutenção e reposição de peças para esses veículos por conta da falta de estrutura que as vias apresentam. Porém, as pessoas não deixam de se locomover, buscam outras alternativas que estavam ao seu alcance.

De tal forma, essa falta de planejamento e investimento colabora para a diminuição da circulação dentro do espaço urbano, mas não a impede. Dentro da área urbana o número maior de veículos e pessoas está localizado na região central, que está voltada para o comércio, e na área portuária mais ligada a distribuição de produtos para a cidade. As localidades mais distantes do centro possuem um fluxo maior de veículos de pequeno porte, como bicicletas, motos e triciclos.

Nas áreas portuárias, há grande fluxo de embarcações vindas de comunidades rurais, que trazem principalmente produtos agrícolas para serem comercializados na cidade. O transporte desses produtos em sua maioria é feito por veículos de pequeno porte, como os

triciclos e algumas motos com reboque. Esses atendem áreas mais específicas da cidade, como os pequenos comércios e feiras. Os meios de transporte utilizados nem sempre percorrem grandes distâncias, mais específicos para os bairros próximos aos locais onde recebem os produtos. Os usos dados aos triciclos são importantes pois é através deles que acontece a produção do espaço de Parintins. A cidade de Parintins possui vários locais específicos onde há maior concentração de triciclos, próximos ao porto da cidade, e aos bairros mais distantes, como a francesa e a orla do bairro da União, levando em consideração à sazonalidade dos rios, ou seja, ao longo do ano esses locais mudam.

Mapa 2: Pontos de concentração dos Tricicleiros no período da vazante



Fonte: Google Earth, 2019, Org. Da Glória, 2019

Mapa 3: Pontos de concentração dos Tricicleiros no período da enchente



Fonte: Google Earth, 2019, Org. Da Glória, 2019.

Notamos que o período de enchente e vazante do rio são grandes influenciadores da organização dos tricicleiros dentro do espaço urbano de Parintins. No período da enchente eles se localizam apenas três pontos de maior movimento de embarcações e pessoas, sendo duas na área central da cidade e outra na orla bairro da União, o que muda totalmente a questão do fluxo desses veículos para os bairros mais próximos dos locais de concentração. No período da vazante a sua localização está mais centrada nas áreas próximas ao porto, como a rampa do mercado municipal e ao lado do posto da Caçapava, assim o fluxo desses veículos se concentra na área central da cidade, poucos deles se deslocam para as áreas mais longínquas, por conta do tempo, distância e valor do serviço prestado.

Observamos que o rio é um grande colaborador do processo de produção e reprodução do espaço urbano, pois leva a concentração dos tricicleiros em locais diferentes ao longo do ano atuando fortemente nos locais mais próximos a esses pontos. Muitos dos proprietários conseguem transportar uma quantidade considerável de produtos variados nesses veículos, desde frutas, sacos de farinha, de carvão, entre outros. O preço do carreto, nome dado ao serviço oferecido, pode variar dependendo da distância e da quantidade de pessoas ou produtos a serem transportados.



Quanto a organização, de acordo com o senhor Rafael, presidente da Associação de Tricicleiros Turísticos do Porto de Parintins- ATTPIN, o município possui duas associações, sendo elas, a Associação dos Tricicleiros de Parintins – ATPIN, que conta com a maior parte os tricicleiros da cidade e a Associação dos Tricicleiros Turísticos do Porto de Parintins – ATTPIN. O número de associados é bem elevado, sendo em torno de 280 a 300 ligados a ATPIN e cerca de 40 associados a ATTPIN, há ainda aqueles que não possuem vínculo com nenhuma das associações.

A diferença entre as associações está presente principalmente no tipo de serviço oferecido, como o transporte de cargas e passageiros pela ATPIN e também o transporte dos turistas que chegam a cidade através dos navios transatlânticos pela ATTPIN, porém a associação de tricicleiros turísticos nos períodos em que não há nenhum evento na cidade também trabalham com transporte de cargas e passageiros, não se prendendo apenas ao transporte turístico. Os que trabalham com o turismo possuem identificação própria, são padronizados visando maior organização e identificação dos mesmos em relação aos demais. Eles também têm parceria firmada com a empresa de turismo do Estado, que lhes proporciona estrutura melhor para atender os turistas, principalmente na questão de comunicação.

Figura 4: Triciclos organizados na Praça da Catedral



Fonte: Da Glória, 2019

Mesmo que os condutores de triciclo sejam importantes para a cidade as associações não recebem muito incentivo do poder público municipal mesmo com a regulamentação feita por meio do Plano Diretor. Muitos dos tricicleiros reclamam sobre a falta de fiscalização no trânsito da cidade, e acerca da fiscalização daqueles que não são associados e que oferecem os mesmos serviços das associações. Os mesmos enfrentam a questão de não existir uma lei que limite o número desses veículos na cidade, assunto esse que é bastante defendido pelos tricicleiros, mas que ainda não obtiveram resposta.

Segundo estimativa do IBGE do ano de 2018, Parintins conta com o número de 86 triciclos em sua frota de veículos total, porém o senhor Rafael afirma que a cidade possui cerca de 1.200 tricicleiros, onde aproximadamente 300 a 400 utilizam apenas o triciclo como fonte de renda, enquanto que para os demais o triciclo não é o único meio de aquisição de renda. A questão da fiscalização é o ponto mais cobrado pelos associados uma vez que no período do festival folclórico chega a triplicar o número de triciclos por conta daqueles que vem de outras cidades trabalhar, de acordo com o senhor Rafael *é uma coisa desigual, a gente entende que esse rapaz de outra cidade vem para trabalhar, é pai de família, mas a gente tem que ter uma organização em questão a isso, porque se a gente não tiver organização em relação a isso, daqui a dois, três anos, Parintins tem quatro, três mil triciclos na cidade, aí você vai ver o “caor” (sic) que é ter triciclo na cidade -, como na Índia.*

### **3.1 O TRICICLO COMO MEIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO EM PARINTINS - AM**

Quanto a organização e regularização dos triciclos como meios de transporte, o Plano de Diretor da Cidade de Parintins – Lei nº 375/2006, na Seção I institui normas para o sistema viário, circulação e trânsito. Sobre esse tema o Art. 7º parágrafo I e X, respectivamente afirmam que é responsabilidade do município planejar, executar e manter o sistema viário além de instituir o Programa Ciclovitário Municipal. O Inciso 1º do mesmo artigo institui também a bicicleta como alternativa de transporte através da implantação de ciclovias e aloca também o triciclo como transporte alternativo, de cargas e passageiros, colocando-o sob fiscalização por meio do órgão responsável pelo trânsito em Parintins.

Sobre o transporte de cargas e passageiros os Artigos 8º e 9º da Seção II do capítulo I coloca para esse serviço principalmente a estruturação de medidas a serem utilizadas para regular o transporte de cargas tanto por via terrestre quanto por via fluvial, além da

implantação do transporte coletivo que conecte a Ilha Tupinambarana as demais comunidades. Além de permitir o acesso de pessoas com deficiência e idosas aos locais por meio de locomoção adequada e segura que promova a acessibilidade do município de Parintins.

De acordo com o Plano Diretor, os triciclos são regulamentados tanto para transportes de cargas e passageiros, colocados como meios alternativos de locomoção que promova a mobilidade e acessibilidade dentro do espaço urbano, sua importância para a produção e reprodução é inegável, devido ser um meio de transporte que ofereça um preço mais acessível em relação aos demais, além de ter uma funcionalidade mista, podendo transportar cargas e passageiros ao mesmo tempo. E assim como os demais meios de transporte os triciclos estão sujeitos às leis de trânsito. Mesmo assim não possuem um local específico seguindo as normas do Plano Diretor para estacionamento, mesmo que estejam em nivelamento igual aos demais em termos de utilização e importância.

Figura 5: Tricicleiro transportando passageiros na Avenida Amazonas



Fonte: Da Glória, 2019

Na imagem acima podemos observar tricicleiros transportando tanto passageiros quanto cargas, em áreas diferentes da cidade. Assim temos a ideia da funcionalidade que os

triciclos têm dentro da cidade de Parintins e sua importância para a mobilidade dentro do sistema viário que colabora para o aumento no fluxo de veículos em diferentes áreas.

Figura 6: Tricicleiro transportando cargas na rua Rio Branco



Fonte: Da Glória, 2019

Acerca da questão da acessibilidade ainda de acordo com o Plano Diretor todos os meios de transporte devem estar adequados para oferecer um transporte alternativo para aqueles que possuem alguma necessidade especial, e isto inclui os triciclos. É visto que alguns deles já possuem algumas adaptações para transportar esses passageiros. Sobre a fala do senhor Rafael, vemos que Parintins necessita de projetos voltados para a organização e educação no trânsito seguindo as normas do Plano Diretor, pois são importantes para que se tenha melhor fluidez das vias da cidade. Trata-se de uma questão de organização administrativa por parte das secretarias, que é necessário, pois cada vez mais a cidade cresce e com isso os serviços de transporte também de maneira desordenada, portanto é necessário buscar o planejamento mesmo que não tenha uma rede de transporte coletivo.

A respeito do planejamento direcionado a circulação, Oliveira (2003) menciona que o mesmo é parte integrante das políticas urbanas por ser indispensável para definição da forma como a infraestrutura viária poderá ser usada por pessoas e veículos. Quando a cidade está recebendo turistas, a associação é organizada para oferecer apenas esse serviço turístico. Fora



desse período os tricicleiros prestam serviços para a prefeitura em eventos organizados pela mesma, mas trabalham também com o transporte de cargas e passageiros.

Quanto à carga horária de trabalho, muitos dos condutores de triciclo não possuem uma delimitação de tempo para trabalhar, em alguns casos podem ultrapassar 8 horas por dia. De acordo com o senhor Rafael, alguns tricicleiros, no período em que há visita dos turistas, chegam a fazer de 2 a 3 passeios pela cidade, cumprindo o horário de chegada e o horário de saída dos navios. Cada passeio dura cerca de uma hora e meia, isso faz com que os condutores sigam criteriosamente esses horários, que é delimitado pelo próprio comando do navio.

A estrutura viária da cidade não contribui para o serviço que é oferecido pelos tricicleiros. A falta de organização do trânsito e a falta de manutenção das vias são os grandes inimigos, a questão da pavimentação das ruas é o ponto mais questionado, como por exemplo, o centro, que tem algumas ruas com boa pavimentação. Porém, muitos dos tricicleiros não trabalham apenas no centro, mas também nos bairros mais distantes, e as vias de acesso a essas áreas não colaboram para a mobilidade desses veículos. Mesmo que sejam feitas algumas melhorias pela secretaria de obras, ainda há a necessidade de um mapeamento de algumas áreas da cidade que estão cheias de buracos, sobre esse assunto o senhor Rafael menciona que *falta um foco especial, pra mapear algumas áreas da cidade que estão cheias de buraco, uma delas é a rua Barreirinha, que está cheia de buracos*. Esses veículos não possuem amortecedor, como carros e motos, então o impacto com esses buracos acaba desequilibrando os tricicleiros, mesmo que os triciclos se movimentem a pouco mais de 20 km/h.

Figura 7: Tricicleiro trafegando em rua cheia de buracos no bairro de São Benedito



Fonte: Da Glória, 2019

No que diz respeito ao trânsito, além da dificuldade de trafegar pelas vias há também a falta de respeito, pois os condutores de outros veículos, ainda não reconhecem o triciclo como um meio de transporte comum na cidade, mesmo sendo regulamentado pelo Plano Diretor. Os condutores de triciclos, mesmo participando de cursos de educação no trânsito colocam em cheque esses assuntos por ainda faltar fiscalização.

Os tricicleiros não trabalham somente com transporte de cargas e passageiros, outros por exemplo, trabalham com vendas de produtos agrícolas, como farinha, macaxeira, banana etc., em pequenos comércios, muitas vezes em sua própria residência, ou trabalham como pedreiros de forma que ajude a complementar a renda obtida a partir do triciclo já que para alguns a renda obtida com o triciclo não é o suficiente.

A renda média obtida por eles varia de R\$ 80 a R\$ 120 reais por dia, o que pode ser maior dependendo da carga horária desses trabalhadores, juntando o triciclo e os outros serviços, essa renda obtida pode ser bem maior. No entanto, grande parte desse dinheiro é investido na manutenção do triciclo. O valor estipulado varia de acordo com o serviço oferecido, no caso do transporte turístico solicita-se US\$ 20, aproximadamente R\$ 80 por passeio, com duração de uma hora e trinta minutos. Para as pessoas da cidade e aqueles que

vêm da zona rural trazer seus produtos ou fazer compras o preço é diferente, dependendo do que está sendo transportado, como diz o senhor Rafael *já para o parintinense, o agricultor, que vai trazer, vamos supor, quatro sacos de farinha pra ser levado do centro para outro bairro, ele já cobra R\$ 5 por saco, se ele traz oito sacas de carvão já e R\$ 3 por saca.*

### **3.2 A VERSATILIDADE DO TRICICLO NA CIDADE DE PARINTINS - AM**

O valor que é gerado com os triciclos em Parintins contribui para a renda do Município, pois o preço que é estipulado agrada grande parte da população que utiliza com frequência os serviços oferecidos pelos tricicleiros. Como não há uma tabela que fixe apenas um preço para os “carretos” eles podem variar bastante de acordo com o condutor por conta da distância, que se torna uma restrição para alguns dos donos de triciclos, pois em muitos casos a distância a ser percorrida e o estado de conservação em que se encontram as vias não compensam o valor cobrado. A expansão urbana colabora de tal maneira para a restrição desses serviços, pois cada vez mais os bairros que vão surgindo se distanciam dos pontos onde se concentram os tricicleiros, mas há aqueles que se arriscam a transportar passageiros e cargas para essas localidades, isso contribui com a produção do espaço urbano da cidade pois esses territórios passam a ter uma conexão mais forte com as demais áreas da cidade.

O preço desses serviços varia bastante pelo fato de a associação não possuir tabela fixa de preços, alguns chegam a cobrar de R\$ 25 a R\$ 30 por carreto, dependendo do que a pessoa está trazendo, a quantidade e a distância, nesses casos o valor mais alto que é cobrado é R\$ 30 por carreto. Essa variação de preço se dá pela falta de uma tabela fixa a respeito do serviço que é oferecido pelos tricicleiros de forma geral. Porém, mesmo que não sejam valores taxados boa parte da população prefere o serviço oferecido pelos condutores de triciclos por ser um valor mais em conta com a possibilidade de transportar inúmeros objetos ao mesmo tempo. Mesmo que a busca por serviços oferecidos seja grande, a renda obtida por eles é considerada baixa devido ao valor que é investido na manutenção dos triciclos. Porém o senhor Rafael diz que as pessoas não levam em consideração o valor que é investido nos triciclos e consideram caro quando é cobrado um preço diferenciado, por exemplo, de R\$ 20, mas que para eles essa taxa não é estipulada aleatoriamente, mas sim de acordo com o gasto que é feito com a manutenção do triciclo.

Quando se trata da distância, o número de passageiros e o tamanho da carga a ser transportada ficam a critério do próprio tricicleiro, os locais que são evitados são aqueles mais

distantes, cerca de 3 a 4 km do centro da cidade e mais novos, pois não compensa o tempo, cerca de 30 minutos a 1 hora de viagem. Os serviços que são oferecidos pelos condutores contribuem para a produção e reprodução do espaço urbano de Parintins, pois assim como os demais veículos os triciclos colaboram com a questão do desenvolvimento socioespacial alterando continuamente as formas do espaço urbano para que se tenha uma melhor fluidez devido ao grande número de veículos

A cidade de Parintins possui um sistema viário que conecta de maneira rápida o centro com os bairros mais distantes, o que colabora para o crescimento acelerado acerca da mobilidade. Assim como a expansão urbana da cidade também colabora para esse processo, principalmente com o surgimento de novos bairros, estes cada vez mais distantes do centro. De alguma maneira, muitos dos meios de transporte não encontram dificuldades para se locomover para essas áreas, pelo fato de serem motorizados, os triciclos, porém, não conseguem alcançar com facilidade, pois é movido apenas pela força braçal dos tricicleiros. Mesmo assim, os triciclos são importantes para o transporte urbano na cidade, a sua presença é tão marcante que querem ser vistos como atração turística pelos visitantes que chegam a cidade por serem característicos da cidade de Parintins e pouco visto em outras cidades.

Alguns dos triciclos que fazem parte da associação de certa forma já trabalham com a questão da acessibilidade, buscando adaptar seus veículos, visando um serviço prestado que seja benéfico a todas as camadas da sociedade. E todos esses investimentos necessitam de análise acerca da mobilidade urbana seguindo os critérios do Plano Diretor sobre a questão da acessibilidade e mobilidade urbana e buscando evitar transtornos e preservar a integridade das pessoas que utilizam esses meios de transporte para se deslocar para outras áreas.

Figura 8: Tricicleiro transportando passageiros em triciclo  
Adaptado



Fonte: Da Glória, 2019

Parintins, mesmo que não tenha uma rede de transporte público conta com um grande fluxo em sua rede urbana, seja de motos, carros, bicicletas, entre outros, mas carece ainda de organização quanto ao trânsito em geral, aqueles que fazem uso de meios de transporte individuais como bicicletas e triciclos, por exemplo, não tem uma visibilidade no espaço pelos outros meios de transporte, tornando-os assim obstáculos para os demais, mesmo que estes sejam os meios mais utilizados, junto com as motos, para se locomover de uma área a outra. As características que observamos dentro do sistema de transporte de Parintins nos dá o pensamento da complexidade que se tem, mesmo que não possua uma rede de transporte coletivo, sua variedade é marcante dentro do espaço urbano, ainda que a cidade possua um número mais elevado de motocicletas e que estas sejam o meio mais rápido e acessível à população para se locomover de uma área a outra.

Os tricicleiros, associados e não associados possuem um arranjo dinâmico relacionado a inúmeros fatores, sejam eles, econômicos, físicos e sociais. Os triciclos como meio de transporte peculiar e característico de Parintins, (LEITE, et. al. 2013), mas que existem também em outras cidades, esses veículos possuem uma organização complexa e necessária para o fluxo da cidade de Parintins envolvendo vários setores da sociedade, distribuídos em vários pontos variantes e estratégicos, estão, portanto em constante evolução e adaptação ao

fluxo urbano de Parintins e cada vez mais se firmando como transporte especializado necessário se tratando da produção do espaço urbano da cidade.

Leite, et. al. (2013) afirma que

A necessidade de maior deslocamento tanto em termos de distância quanto de qualidade inviabiliza o andar como modo de transporte e, portanto, implica em uma diversificação dos modos de transporte utilizados o que por sua vez reestrutura o transporte intraurbano especialmente nas cidades da Amazônia que apresentam modos tão peculiares e únicos de lidar com a dinâmica espacial urbana (LEITE, et. al. 2013p. 11).

Em Parintins, ainda é possível chegar a determinado lugar seguindo a pé, porém é um pouco mais demorado, por conta disso a população tem procurado outros meios de se locomover, que sejam mais rápido e menos cansativo, com isso temos a diversidade de modos de transporte na cidade, carros, motos, triciclos, bicicletas, etc. Portanto, as características dos transportes na cidade variam bastante de acordo com a necessidade da população, que busca cada vez mais economizar tempo e percorrer longas distâncias, que colabora para a relação da sociedade com o espaço urbano, que muitas é restrito pela falta de mobilidade.

Os tricicleiros possuem dentro do espaço de Parintins características que os tornam necessários para a produção do urbano, organizados em associações. São considerados pelos administradores municipais como meios de transporte alternativo necessários à mobilidade da cidade, mas as especificações dadas no Plano Diretor quanto à fiscalização e adequação das vias para o tráfego desses veículos não é cumprida. A falta de organização do sistema de trânsito e o não cumprimento das especificações para esses veículos indicadas no Plano Diretor se tornam obstáculos que restringem a mobilidade, mas que não impedem por completo a ligação entre os espaços através dos triciclos.

Dessa forma Souza (2013), afirma que

A cidade de Parintins se produz e reproduz como resultante da própria dinâmica da reprodução do capital que se instalou na Amazônia em diferentes momentos da história da ocupação regional, visando à apropriação dos recursos naturais existentes e das condições favoráveis oferecidas aos capitalistas ao Estado brasileiro. [...] nesse contexto, teve-se a oportunidade de verificar a existência de diferentes espacialidades e temporalidades no processo de apropriação do espaço urbano de Parintins (SOUZA, 2013, p.131.).

Assim, observamos que a cidade de Parintins reproduz seu espaço urbano de várias formas tendo a influência de vários agentes, entre os principais estão o próprio poder público,

os comerciantes e também moradores, os meios de transporte também são importantes para esse processo de produção e reprodução em Parintins, com enfoque para o triciclo, tão marcante e necessário para essa ação que acontece no espaço urbano da urbe Parintins, mesmo com os problemas que a estrutura do sistema viário apresenta. Por não possuir um sistema de transporte coletivo, os particulares são bastante impulsionados dentro da cidade, e esse ponto inclui aqueles que trabalham com o transporte utilizando os triciclos. É devido a isso que a sua importância é inquestionável dentro do espaço urbano para a produção e reprodução do espaço de Parintins por colaborarem para o processo de estruturação interna da cidade (DUTRA, 2011).

Portanto, os tricicleiros e toda a sua organização, principalmente nos pontos de maior concentração colaboram para a modificação não só dessas zonas, como também das vias de circulação que são necessárias para a sua mobilidade. Esses espaços não possuem locais para estacionamento dos triciclos e por conta disso os condutores acabam improvisando espaços de parada, como as calçadas, a beira das ruas, os canteiros centrais das vias, entre outros, alterando a funcionalidade desses espaços e a paisagem também, pois passa a ter um fluxo maior de pessoas e de veículos.

Outro ponto importante para esse processo trata dos usuários que utilizam os serviços oferecidos pelos tricicleiros, que buscam os triciclos para se deslocar devido ao custo-benefício, uma vez que não são todas as pessoas que possuem condições de pagar um táxi para se locomover para o porto, por exemplo, com isso o triciclo é uma alternativa para fazer esse percurso, dessa forma se faz presente não só nos pontos de concentração, mas também distribuídos pelos bairros da cidade. Dessa forma a importância dos triciclos não está apenas no seu número, mas também na sua capacidade de modificar o espaço urbano, produzindo e reproduzindo áreas, estas que mostram as características desses meios de transporte, como os locais improvisados para estacionamento, sempre terá veículos parados nesses pontos, a sua presença em toda a cidade, além dos serviços oferecidos. Os triciclos são necessários para a mobilidade em Parintins, e assim deveriam receber a devida importância, como a criação de espaços para estacionamento, pontos fixos e identificados para esses condutores, assistência técnica por parte dos órgãos municipais, melhorias nos sistemas de circulação buscando melhorar o fluxo e a mobilidade que esses veículos oferecem dentro do espaço urbano de Parintins.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho apresentado teve como objetivo responder à questão sobre Transporte de Cargas e Passageiros e a Reprodução do Espaço Urbano da Cidade de Parintins-AM. Para tanto, inicialmente foi constatado que a cidade de Parintins possui mais de 1.200 tricicleiros divididos em duas associações, a ATPIN – Associação de Tricicleiros de Parintins que trabalha com transporte de cargas e passageiros e a ATTPPIN – Associação de Tricicleiros Turísticos do Porto de Parintins que trabalha com o transporte de cargas, passageiros e também serviço turístico nos períodos em que a cidade recebe visitantes e nas ocasiões em que há festividades na cidade, e aqueles que não estão vinculados a nenhuma dessas associações e que também oferecem esses serviços.

Desses mais de 1.200 tricicleiros, aproximadamente 400 não possuem vínculos com nenhuma associação, trabalhando por conta própria. No entanto, todos os tricicleiros se concentram sem distinção de associados ou não associados em locais específicos da cidade levando em consideração o período da enchente e da vazante dos rios. Durante o período da vazante eles se concentram mais na área central da cidade e trabalham principalmente com o transporte de cargas, como verduras, frutas, sacas de carvão, farinha, etc., a serem comercializados na cidade e também transporte de passageiros que vêm a cidade em busca dos serviços básicos como hospitais, escolas, secretarias, entre outros.

Como nesse período a sua concentração se limita a área portuária no centro da cidade, muitos desses condutores de triciclos restringem seus trajetos aos bairros mais próximos, poucos deles se arriscam a seguir para áreas mais longínquas devido à distância, tempo e custo-benefício. Por esse motivo o fluxo de veículos é bastante intenso na área central da cidade e os triciclos se tornam meios alternativos para se deslocar de um local para outro, parte da população prefere utilizar os triciclos para se locomover devido ao custo do transporte.

Outro fator que colabora para essa alta procura pelos tricicleiros é a falta de um sistema de transporte coletivo na cidade, com isso os triciclos colaboram para a melhoria da mobilidade dentro do espaço urbano e para a produção e reprodução do espaço urbano de Parintins.

Durante o período da enchente os tricicleiros se concentram não só na área central da cidade como também em outros pontos, temos como exemplo o final da avenida Amazonas



no bairro da Francesa, o final da rua Paraíba no bairro de Palmares e a orla do bairro da União. Diferente do período da vazante os pontos de concentração na enchente estão mais distribuídos pela cidade, com isso a área de abrangência dos condutores cresce bastante, passando se deslocar não só para os bairros mais próximos como também os mais distantes. Dessa forma não há muitas restrições quanto ao deslocamento desses veículos.

Esses pontos de concentração interferem no valor cobrado pelo serviço, por conta da distância, do tempo e do que é transportado, não há uma tabela fixa e o valor pode variar bastante. Outra questão é que o fluxo de triciclos é mais distribuído pela cidade não estando presos a pontos específicos, se deslocando tanto para o centro, como para os bairros periféricos. A localização desses pontos colabora para a produção e reprodução do espaço urbano de Parintins, por estarem mais distribuídos pela cidade alcançando maior área territorial.

Constatou-se que os triciclos são regulamentados como meios de transporte alternativos de cargas e passageiros por meio da Lei nº 375/2006, que institui o Plano Diretor do Município de Parintins – AM. Em relação a esse assunto é dever da administração pública municipal providenciar melhorias no sistema de circulação para que beneficie não só os condutores de triciclo como os demais usuários.

Porém, é perceptível que essas modificações propostas no Plano Diretor, como o Programa de alargamento da caixa viária, melhoria na estrutura das vias, além da criação do Plano Cicloviário Municipal, que propõe a criação de ciclovias e a inclusão dos triciclos como alternativa para o transporte de pessoas com deficiências ou idosas, não aconteceram. No entanto, os tricicleiros buscam adaptar seus veículos, como o suporte para cadeirantes, para oferecer maior conforto a esses usuários que também necessitam desses meios de transporte.

Portanto, os triciclos são importantes e necessários para o processo de produção e reprodução do espaço urbano de Parintins, pois apresentam características que os diferenciam de outros meios de transporte utilizados e colaboram para o fluxo socioespacial que se tem em Parintins. A concentração deles em pontos ao longo do ano faz com que modifique a paisagem desses espaços aumente o fluxo de cargas e passageiros a serem transportados, além de influenciarem também na organização das áreas no entorno, principalmente com o improvisado de locais para estacionamento. Estão distribuídos não só nesses pontos como também pelos bairros da cidade, esse fator leva ao maior fluxo nesses espaços e nos lugares mais próximos.

Muitos dos proprietários de triciclos ornamentam seus veículos não só para se caracterizar de acordo com as festividades, como o Festival Folclórico ou a festa de Nossa Senhora do Carmo, mas também na tentativa de serem vistos por toda a sociedade dentro do espaço urbano, afim de conseguir melhorias para a categoria em geral. Fica aqui como proposta de melhorias podemos citar a construção de pontos fixos como locais próprios para estacionamento desses veículos, principalmente nos pontos onde há maior fluxo de cargas e passageiros, melhorias na infraestrutura do sistema viário que beneficie a mobilidade e o fluxo desses meios de transporte em Parintins, dando a eles a visibilidade e importância que merecem como transporte necessário para a cidade de Parintins.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, S; CAMÂRA, G; MONTEIRO, A. M. V. **Análise Espacial do Processo de urbanização da Amazônia**. Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE. 2001.

BAGNASCHI, Camila Feitosa. **Tomada de decisão em sistema de transporte urbano: uma análise multicritério**. Manaus, UFAM, 2012.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo, FFLCH, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Ed. Ática, 3ª. Edição, 1995.

DOS SANTOS, Paulo Pereira; et. al. **A História e a Importância do Transporte para o Turismo**. UNIOESTE-Paraná, 2010.

DA SILVA, Simone Rodrigues. **Circulação, Mobilidade e Transportes na Produção Do Espaço Urbano: Pensando O Transporte Coletivo Em Teresina-Pi**. XVIII Encontro Nacional de Geógrafos, 2016.

DUTRA, Rogéria C. A. **A mobilidade social e fluxos intra-urbanos: O deslocamento espacial como valor**. 35º Encontro Anual da ANPOC, 2011, Caxambu. Anais do 35º Encontro Anual da ANPOC, 2011.

FREITAS, Tânia Maria de; FERREIRA, Cleison Leite. **A produção do espaço urbano: formação de território e governança urbana, o caso da quadra 50 da cidade Gama – DF**. IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos, 2011.

FERRAZ, A. C.P; TORRES, I. G. E. **Transporte Público Urbano**. São Carlos: RIMA, São Carlos-SP, 2001.

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/parintins/panorama> > acessado em 07 de setembro de 2019.

GUTH, Daniel, Org. **Ciclogística: Entrega de Bicicleta e Triciclo no Bom Retiro**. LABMOB – UFRJ, 2018

LEITE, Aline Damasceno; CAMILO, E. A; SCHOR, T; PINTO, M. A. T. **Deslocamentos Intra-Urbanos Nas Cidades De Itacoatiara E Parintins/Amazonas**, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito a Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henry (2006). **A produção do espaço**. Disponível em: [https://gpect.files.wordpress.com/2014/06/henri\\_lefebvre-aproduc3a7c3a3o-do-espac3a7o.pdf](https://gpect.files.wordpress.com/2014/06/henri_lefebvre-aproduc3a7c3a3o-do-espac3a7o.pdf). Acesso em: mar 2018.

LOMBARDO, Adilson; et. al. **Mobilidade e sistema de transporte coletivo**. Revista Eletrônica OPET, 2012.

NASCIMENTO, Márica Silveira. **Dimensão sócio-espaical do transporte informal em Manaus, o caso do mototáxi**. IPEA – Instituto de Pesquisa Economica Aplicada - Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos. 2011.

OLIVEIRA, J. A. **A Cultura nas (das) Pequenas Cidades da Amazônia Brasileira**. VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais. Coimbra, 2004.

OLIVEIRA, Jairo Garay Ribeiro de. **A importância do sistema de transporte coletivo para o desenvolvimento do município de Campo Grande-MS**. Dissertação (mestrado) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2003.

Prefeitura Municipal de Parintins. **Lei Municipal nº 375/2006, Plano Diretor do Município de Parintins**, 2006.

TOBIAS, Maisa Sales Gama; et. al. **Aspectos da mobilidade urbana em cidades do Baixo Amazonas: indicadores de políticas públicas**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP – Ano 34 – 2011.

SANTOS, Paulo Pereira; et. al. **A História e a Importância do Transporte para o Turismo**. 6º Congresso Brasileiro de Sistemas. Unioeste -, Foz do Iguaçu – PR. 2010

SICSÚ, Isaiana Farias; DE SOUZA, José Camilo Ramos. **Acessibilidade: A dificuldade de locomoção do cadeirante nas ruas da cidade de Parintins – AM**. Repositório Institucional – Universidade do Estado do Amazonas. 2017.

SILVA, Marília do Nascimento; LAPA, Tomás de Albuquerque. **O transporte público coletivo sob a lógica da produção capitalista do espaço: uma análise do serviço de ônibus na Região Metropolitana do Recife**. Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 45, 2019.

SOUZA, Nilciana Dinely de. **O processo de urbanização da cidade de Parintins (AM): evolução e transformação**. São Paulo. UNESP, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. 15º ed.- São Paulo: Contexto, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Edição do Autor, 2006.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. 2.ed.-Studio Nobel. São Paulo, 2001.

## APÊNDICE

Universidade do Estado do Amazonas – UEA  
Centro de Estudos Superiores de Parintins – CESP  
Licenciatura em Geografia  
Prof.<sup>a</sup> Orientadora: Tatiana da Rocha Barbosa  
Acadêmico: Patrick Sicsu da Glória

Questionário para obtenção de dados

- 1 – Ao todo a associação possui quantos tricicleiros associados?
- 2 – Como é a relação da associação com a prefeitura?
- 3 – Qual o principal serviço oferecido pelos tricicleiros?
- 4 – Quantos tricicleiros não possuem vínculo com a associação?
- 5 – A cidade de Parintins possui quantas associações?
- 6 – Os tricicleiros possuem uma carga horária de trabalho definida?
- 7 – Quais as principais dificuldades encontradas para trafegar nas vias?
- 8 – Os tricicleiros possuem outra atividade para obtenção de renda?  
( ) Sim ( ) Não Qual?
- 9 – Qual a média mensal dos rendimentos?
- 9 – Há uma tabela de preço estipulada para transporte de cargas e passageiros?  
( ) Sim ( ) Não
- 10 – Como ela é produzida e quais são os critérios necessários?
- 11 – É alto o custo de manutenção dos triciclos?  
( ) Sim ( ) Não
- 12 - E esse custo influencia no preço do carreto?  
( ) Sim ( ) Não De que forma?
- 13 – Como é feita a organização dos tricicleiros para o período de navios transatlânticos e períodos festivos?
- 14 – Como é a relação entre a associação e os tricicleiros não associados?

15 – Há um número de tricicleiros não associados?

Sim  Não se sim, quantos?

12 – Os tricicleiros possuem um limite em relação a quantidade de pessoas e cargas transportadas?