

O TRANSPORTE DE LANCHAS RÁPIDAS: UMA ALTERNATIVA DE REDUÇÃO DE TEMPO E DE ESPAÇO PARA A AGROVILA DO CABURI NO MUNICÍPIO DE PARINTINS/AM.

Domingos Marcelo Mendonça Rosas ¹
Jose Camilo Ramos de Souza ²

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso procurou compreender as contribuições do transporte fluvial feito pelas lanchas a jato que atendem a Agrovila do Caburi, no município de Parintins/AM, no sentido da redução do tempo percorrido até a cidade, buscou analisar como é feito o transporte utilizado pelas pessoas que residem na zona rural e que por várias vezes precisam se deslocar para a zona urbana, utilizando as lanchas rápidas como um meio para isso. Foi analisada a estrutura das lanchas rápidas, o tempo que levam para fazer o transporte de pessoas, os serviços oferecidos durante a viagem, os itens de segurança e entre outros aspectos que envolvem toda a dinâmica de transportar pessoas e cargas pelos rios da Amazônia. Esta pesquisa se constitui numa abordagem qualitativa e quantitativa. Qualitativa, pois, há uma realidade pesquisada, na qual os condicionantes sociais e culturais não serão descartados. Quantitativa, pelo de fato de haver no decorrer da pesquisa uma análise estatística das condições dos transportes utilizados para locomoção das pessoas. A pesquisa de campo ocorreu entre os meses de maio de 2012 e junho de 2013. Inicialmente foi feita a observação direta pelo pesquisador que se deslocou de Parintins para a comunidade do Caburi, a fim de verificar as condições das lanchas rápidas que fazem esse trajeto. Terminadas as observações aplicou-se entrevistas com os donos das lanchas e os passageiros para que pudessemos verificar as impressões que tem sobre o serviço que é oferecido. Assim esta pesquisa analisou como as lanchas rápidas contribuem para a qualidade de vida das pessoas que precisam desse serviço.

Palavras Chave: Lanchas rápidas. Agrovila do Caburi. Passageiros.

¹ Graduando do curso de Licenciatura Plena em Geografia do CESP-UEA, rosas_marcelo@outlook.com

² Orientador/Professor Dr. do Curso de Licenciatura Plena em Geografia do CESP-UEA, jrmosdesouza@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Este trabalho de conclusão de curso tem como finalidade apresentar resultado de pesquisa e assim refletir sobre as contribuições do transporte feito pelas lanchas a jato, que atendem a Agrovila do Caburi, no município de Parintins interior do Estado do Amazonas, atentando para aspectos relacionados ao tempo e os serviços oferecidos durante a viagem, as condições estruturais, bem como a segurança dos passageiros, entre outros aspectos que envolvem toda a dinâmica de transportar pessoas e cargas pelos rios da Amazônia.

O aumento do número de lanchas rápidas, conhecidas popularmente como “a jatos”, ou “*the flash*” que passam ou saem do entorno de Parintins/AM, fez despertar o interesse em pesquisar a temática, para compreender a contribuição deste “novo” meio de transporte coletivo que interliga o município de Parintins a Comunidade do Caburi. Devido à distância entre a cidade e a comunidade ser muito grande, o estudo procurou limitar-se à agrovila do Caburi, pertencente ao município de Parintins.

Historicamente, o transporte fluvial de cargas e passageiros no Amazonas representa a possibilidade de desenvolvimento, uma vez que, pode ocorrer o surgimento de novos olhares geográficos de análise as comunidades e até mesmo o surgimento ou expansão de novas cidades. Cidadãos podem ainda gozar de direitos não acessíveis, causados pelas dificuldades de locomoção ocasionadas pelas questões geográficas.

O transporte feito por lanchas (a jato) contribui para o desenvolvimento social dos comunitários da agrovila do Caburi, uma vez que, facilita o deslocamento dos mesmos até a sede do município, possibilitando acesso mais rápido aos serviços básicos, como saúde e educação.

Os objetivos deste trabalho se constituíram em descrever as características das lanchas, verificando o tempo de viagem, considerando se elas fazem ou não paradas até seu destino final, assim como, analisar as contribuições da rapidez do transporte para vida dos passageiros e da comunidade como um todo.

Os procedimentos metodológicos que foram adotados para a realização deste estudo quanto à natureza é quali-quantitativa. Qualitativa porque descreve e interpretam dados obtidos a partir da subjetividade dos comunitários estudados, dos proprietários ou responsáveis das lanchas rápidas, esses dados foram adquiridos a partir da observação direta do pesquisador e de entrevistas feitas a partir de um roteiro definido previamente. Quantitativa, pois mensurou quantas lanchas rápidas fazem o transporte para a agrovila

estudada e determinou o tempo médio gasto pelas referidas embarcações nos trechos Parintins/Caburi/Parintins.

Quanto aos fins é descritiva, pois constitui um trabalho de observação, registro e interpretação de fatos coletados sem a intervenção do pesquisador.

Quanto aos meios trata-se de uma pesquisa de campo. Houve exigência de ir a campo, aonde o pesquisador realizou diversas viagens de Parintins à Comunidade do Caburi para observar *in loco* os fatos e aplicar questionários aos comunitários e proprietários das lanchas á jato que fazem o referido trajeto.

Este artigo está assim organizado: introdução - na qual foram expostos, os sujeitos, os objetivos, o local e os caminhos metodológicos da pesquisa, deixando exposto o objeto estudado, que irá refletir sobre os conceitos de espaço, técnicas, redes e transportes; mostra também os resultados e discussões, que discorrem sobre os resultados obtidos a partir dos instrumentos de coleta de dados, observação e entrevistas; e finalmente nas considerações finais, que esboçam uma reflexão completa sobre o trabalho e de como os objetivos foram alcançados.

1 LOCALIZAÇÃO E UM BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE PARINTINS E UMA DE SUAS COMUNIDADES, A DO CABURI

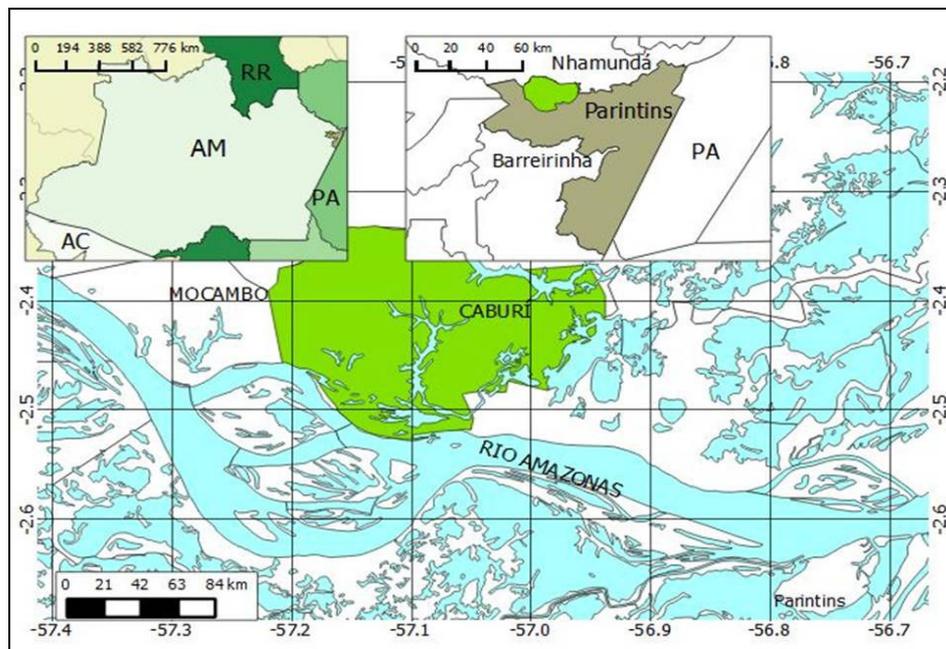


Figura 01: Localização da área de estudo.
Fonte: Base cartográfica do IBAMA, 2010.
Org: Domingos Rosas, 2013

Parintins é um município brasileiro no interior do estado do Amazonas, próximo a divisa do estado do Pará, na região Norte do Brasil, localizada a leste da capital do estado, distanciando-se cerca de 369 km em linha reta e 420 km via fluvial. Possui uma área territorial de 5952 km², 0,3789% do estado do Amazonas, constituindo-se com uma população de 103.828 hab. situa-se na 9ª sub-região, no baixo Amazonas, nas coordenadas geográficas de 2° 36' 48" latitude sul e 56° 44' 9" de longitude oeste, e 50 m acima do nível do mar, segundo dados do IBGE de 2012.

Na zona rural do perímetro urbano da cidade de Parintins, localizam-se diversas vilas e bairros. Entre eles destacam-se Macurany, Aninga e Parananema. Constituindo o município de vários distritos tais como: Vila Amazônia, Mocambo, Zé Açú, Maranhão e a Comunidade do Caburi. Conforme Rodrigues (1993):

“O nome Caburi surgiu em decorrência de um caso conhecido por antigos moradores do lugar denominado “o Caso do Lago do Cabo Ari”, onde Mendonça Furtado cumprindo ordens que veio de Portugal determinou que tropas do governo do Grão-Pará, deveriam subir ao Amazonas e expulsar os jesuítas, onde essas tropas se espalharam pela região comandada por um Cabo do Exército chamado pelo nome de Ari e mais seus 20 soldados, entraram na mata em busca de aldeias e foram emboscados por índios das tribos do lago, aonde veio a morrer. Mais tarde com o linguajar do povo foi transformado até ao que se pronuncia hoje, Agrovila do Caburi”.

Atualmente a população da Agrovila está em torno de 2.300 habitantes informações obtidas pelo IBGE, em 2012, possuindo uma infraestrutura de cidade, onde as ruas já estão asfaltadas (figura 02), sistemas de energia elétrica e água encanada, fornecidas pelas mesmas empresas que prestam serviços aos moradores na sede de Parintins, uma agência dos correios (figura 03) na qual os moradores efetuam pagamento de contas, como água e luz. Existem ainda na comunidade 11 (onze) mercearias, 01 (uma) lanchonete, 06 (seis) bares e restaurantes que fornecem jantar aos moradores e visitantes, 04 (quatro) lojas de confecção com venda de roupas infantis e juvenis, 02 (dois) açougues, 02 (duas) padarias, 01 (uma) farmácia, 02 (duas) lojas que oferecem serviços de Xerox/Computação e Jogos, além de 02 (dois) locais que vendem gasolina para as motos que circulam na comunidade. Mas há a necessidade dos moradores se deslocarem a Parintins para resolver problemas diversos, como, questões bancárias ou pendências no Fórum de Justiça.



Figura 02: Ruas pavimentadas na comunidade do Caburi
Foto: Domingos Rosas/2013



Figura 03: Agencia dos Correios para moradores efetuarem pagamentos diversos.
Fonte: Domingos/ Rosas 2013.

O transporte fluvial no município, nas “estradas fluviais” é muito comum, a Comunidade do Caburi, conta com um porto muito movimentado para atender os passageiros que viajam entre a Cidade e a Comunidade. Nos últimos anos tem crescido o mercado das lanchas rápidas, que é um serviço requisitado geralmente por passageiros que querem evitar a demora feita por barcos de recreio. Segundo afirma Moraes (1960 apud DAVID, 2010), na Amazônia o rio é a rua. Na referida obra Bastos (1975 apud DAVID, 2010) em sua obra *O Vale do Amazonas*, nos mostra a importância do transporte fluvial na região em seus

principais segmentos inclusive o econômico. Tocantins (1985), com a obra *O rio comanda a vida*, demonstra que a vida do ribeirinho, está ligada diretamente ao curso dos rios. Destaca-se que um dos principais fatores que afetou as ocupações desses beiradões também denominados de “margem de rio”, foi à vinda de pessoas principalmente nordestinas, que juntamente com seus familiares, ocuparam esses locais na busca de cultivo de produtos para sustento próprio e até mesmo vende-los para comunidades adjacentes e até mesmo a sede de Parintins.

Segundo Nogueira (1999, p. 2) “existe uma Amazônia que ainda segue o padrão Rio-Várzea, onde o transporte pela via fluvial para a maior parte das localidades é a única alternativa, pois ainda habitadas por populações caboclas que têm no rio uma de suas fontes principais de vida”. Isso significa dizer, que os rios também possuem um regime de vida nas quais destacamos a Enchente e a Vazante que são fatores que influenciam a vida constante do caboclo ribeirinho, visto que os mesmos acompanham esse ciclo das águas.

Na Amazônia é grande o número de pessoas, geralmente de baixa renda, que trafegam em embarcações de médio e grande porte, predominantemente, construídas em madeira, aonde existe também um grande número de pequenas embarcações, dentre elas, as lanchas á jato que facilitam o acesso rápido das pessoas facilitando com isso a sua deslocação a determinados destinos com maior rapidez e conforto, conforme verificaremos a seguir.

Numa região como a Amazônia, o transporte fluvial é para a maior parte de sua população, o meio de se deslocar entre os municípios do Amazonas e outros estados do Amazonas, visto que por outras vias de transportes como a aérea ou por rodovias, na maioria de algumas localidades isso é difícil de ocorrer devido à estrutura que algumas apresentam.

A importância das cidades esta determinada pela dinamicidade gerada pelos rios, no entanto devemos compreender os acontecimentos relacionados ao transporte na Amazônia com relação ao desenvolvimento das cidades no contexto sócio-econômico dos moradores dessas localidades.

O transporte fluvial tem sofrido consideráveis alterações, principalmente no que diz respeito, à duração das viagens, pois os percursos que antes eram feito em dias, atualmente com a utilização das lanchas á jato, podem ser realizados em poucas horas. As lanchas estudadas funcionam com motores potentes, velozes onde algumas delas efetuam paradas e outras fazem o percurso da viagem direto, tendo como fator primordial o transporte de passageiros que procuram chegar de Caburi/Parintins ou vice-versa, mais rápido e com um custo do mesmo valor que os barcos de recreio que transportam na maioria das vezes somente cargas, e alguns passageiros que não detêm pressa de chegar ao seu destino, às lanchas

constituem-se como uma melhor opção pelo fato de efetuar esse percurso em tempo menor, conforme apresentado no trabalho.

1.2 Espaço, técnica, redes e transporte

Para entendermos melhor o conceito de Espaço, é um lugar mais ou menos bem delimitado cuja área pode conter alguma coisa. Daí o processo de produção e de reprodução do espaço geográfico, no contexto do deslocamento dos moradores de um determinado local, visando primordialmente a sua satisfação e bem estar.

Haja vista que o transporte é um fator primordial para a produção do espaço geográfico, no qual movimentam diversos segmentos da sociedade, tornando assim que ato de transportar jamais possa ser desvinculado da dimensão econômica e social.

Santos (1999, p. 51):

O espaço é formado por um conjunto indissociável solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá. No começo a natureza era selvagem, formada por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e depois, cibernéticos, fazendo com a natureza artificial tendam a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos, hidrelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhes dão um conteúdo extremamente técnico.

Ainda segundo Santos (1985), o espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida. Todavia, considerá-lo é uma regra de método cuja prática exige que se encontre, paralelamente através da análise, dividindo-o em partes. Entende-se que a análise é uma forma de fragmentação do todo onde através do seu término se permite a reconstituição desse todo, aonde através de estudos dessas interações se recupera a totalidade social, visto que cada ação não constitui um dado independente, mais sim um resultado do próprio processo social.

Com isso, entender o espaço está além de analisar apenas as técnicas ou estruturas. A compreensão do conceito de espaço se faz no conjunto espaço-sociedade, sob a ótica do todo ou do sistema, formados por uma sociedade dinâmica. Dentro desse conceito, vale ressaltar que o espaço age dialeticamente como continente e conteúdo, ele se define segundo uma multiplicidade de conceitos que interagem a sua estrutura social, tendo como causa e consequência o movimento da sociedade.

Para Corrêa (1988), pensar a respeito do espaço depende de quem o pensa, o espaço pode ser pensado como espaço físico, psicológico, social ou geográfico, entre outros tipos.

Desse modo o espaço geográfico se enriquece, pois nele se introduz o homem com a sua história.

Ainda sobre espaço Harvey (1988, p. 65) afirma que:

[...] os conceitos de espaços são baseados nas experiências e variam de um contexto cultural para o outro, e dentro das configurações culturais mais amplas existem subgrupos menores que desenvolvem um aparato conceitual particular em relação ao espaço, dando o papel particular que cada indivíduo desempenha na sociedade.

É importante destacar que segundo o autor supracitado, o conceito de espaço tem variado ao longo do tempo, sendo modificado substancialmente desde a antiguidade até aos dias atuais. Da prática humana emerge três modos como o espaço-morada do homem que tem sido conceituado e considerado pelos geógrafos tais como: espaço relativo, espaço absoluto e espaço relacional. O espaço relativo é entendido a partir do “relacionamento entre os objetos”, só existe por que os objetos existem e se relacionam mutuamente. No conceito de espaço absoluto, o espaço torna-se uma coisa em si mesma sendo independente de qualquer coisa. Já no relacional é visto no sentido em que um objeto somente pode existir na medida em que ele contenha e represente dentro de si relações com outros objetos.

Para Ferreira (2001), nesse caso as inovações tanto pessoais dos (armadores) quanto tecnológicas (conhecimentos inovadores), através da implantação das lanchas rápidas, com motores mais potentes e mais rápidos, não deixa de está longe da missão daqueles que com determinação habilidade, competência e experiência, adquire esse meio para locomover as pessoas de determinada localidade a outro destino.

Outros fatores relacionados com o desenvolvimento das diversas modalidades de transporte fluvial são as técnicas. Segundo o dicionário “a técnica esta peculiar a arte, a um ofício e a uma ciência”. (FERREIRA, 2001, p. 702). Inúmeras são as técnicas utilizadas para o aprimoramento e inovações das lanchas rápidas, visto as transformações tecnológicas que surgem a cada dia para ajudar e ate mesmo melhorar esse tipo de transporte, utilizado pelos usuários deste serviço.

Na visão de Santos (1999, p. 25), o estudo das técnicas foi por bastante tempo descuidado por diversos pensadores, devendo assim entender e compreendermos essa análise do espaço, conforme ele distingue:

É reconhecido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza a sua vida, produz e, ao mesmo tempo cria espaço. Essa forma de ver a técnica, não é, todavia, completamente explorada.

Analisar as técnicas e as transformações obtidas por meio delas nos envia às transformações ocorridas no espaço geográfico, desde a Revolução Industrial, com os avanços técnicos, a automação Industrial e a própria globalização além é claro da expansão marítima.

Para Santos (1999), é necessário que os geógrafos percebam o espaço como um todo, analisando as técnicas como um meio utilizado pelo homem nas transformações do espaço. Portanto, se faz necessário que a análise geográfica seja relacionada com o desenvolvimento das técnicas e não se restrinja às atividades industriais, mas, alcance os diversos segmentos sociais.

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

A organização do espaço pode então ser definida como o resultado do equilíbrio entre os fatores de dispersão e de concentração em um momento dado na história do espaço, vista as externalidades urbanas e de aglomerações necessárias para serem implantadas.

O planejamento regional e urbano passa a ser pensado na geografia a partir de uma visão economicista e quantitativa, onde as redes de transporte assumiram um papel de grande importância no ordenamento do território. Na Amazônia é o meio de transporte importante por permitir o movimento diário de pessoas entre cidades e as comunidades, impulsionando a economia local e regional.

Para Pacheco (2004 apud DAVID, 2010, p. 24):

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

Concordando com isso, Santos (1985, p. 32) afirma que as modernizações criam novas atividades ao responder as novas necessidades, beneficiam-se com as novas possibilidades. A modernização local pode representar a representação de atividades já existentes incorporando algo novo e moderno.

O aprimoramento de novas técnicas e o desenvolvimento dos transportes possibilitou uma maior conectividade no espaço geográfico. Para Santos (1999) a fluidez é ao mesmo

tempo causa condição e o resultado, no qual possibilita aos homens diversos meios para intensificar os fluxos, como transportes mais velozes. Nessa conjuntura, vale ressaltar que as redes não têm fim em si mesmo, onde sua dinâmica é motivada pelo movimento social ora, que é influenciado por organizações local e por que não global.

Rede vem do latim *retis*, significa entrelaçamento de fios com aberturas regulares que formam uma espécie de tecido. Aonde a palavra a partir desse entrelaçamento, estruturada e articulada, passou a ser empregada em diferentes situações. (SANTOS, 1999).

Para Corrêa (1997, p.152), “Há em realidade inúmera e variadas redes de modo visível ou não na superfície terrestre”. Para o autor as redes geográficas são como qualquer materialidade social, produto e condições sociais, aonde ao termos o capitalismo como segmentos estão de qualquer forma inseridos em alguma rede geográfica seja qual for à dimensão que ela esteja estruturada.

Deste modo, é sabido que a globalização é um fator ligado à economia e que influência nos diversos segmentos da sociedade, incluindo o transporte fluvial além do fluxo das pessoas que utilizam esse processo para se deslocarem a outras localidades. Segundo Moreira (1960), “os rios concorrem, mais do que qualquer outro fator para a modelação fisiográfica da região, pois o rio comanda e ritmiza a vida regional do homem ribeirinho”.

O sistema de transportes incluindo o fluvial tem o papel principal em uma região, pois é o grande responsável pelo desenvolvimento econômico local e da prosperidade e engrandecimento não só da população que reside como também da sua transformação de uma Agrovila passando-a a uma cidade, isso só é possível através da circulação das mercadorias e produtos agrícolas interligando-a aos mais distantes pontos do Brasil. Segundo Graciano (1971) transporte é movimentação econômica da riqueza. Transporte é movimento. É vida, é dinamismo, transporte é progresso, é desenvolvimento.

As mudanças na forma de organização do território e dos mercados deram um novo salto pela flexibilidade da produção de novos meios favorecendo o deslocamento das pessoas.

Segundo Santos (1988, p. 50):

Com a difusão dos transportes e das comunicações cria-se a possibilidade da especialização produtiva. Regiões se especializam, não mais precisando produzir tudo para sua subsistência, pois, com os meios rápidos e eficientes de transporte, pode buscar em qualquer outro ponto do país e mesmo do planeta, aquilo de que necessitam.

Vale ressaltar que grande parte relacionada à vida do ribeirinho está relacionada ao fluxo fluvial, visto que a Amazônia apresenta vazios demográficos, o que torna difícil a sua locomoção por outros meios. Sendo de fundamental importância a expansão das lanchas

rápidas para esse meio, aonde vencer espaços num menor período de tempo é o objetivo fundamental dos transportes numa economia capitalista, daí a importância e funcionalidade que as lanchas rápidas entram no mercado, fim de atender as necessidades principalmente das populações ribeirinhas, no que diz respeito à rapidez e praticidade.

2 AS LANCHAS RÁPIDAS

Segundo David (2010) o surgimento do transporte fluvial expresso ocorreu em 1995, no porto de Manaus, com o barco Neblina, que fazia viagens fretadas para diversas localidades, sem ter rota específica. "As denominadas lanchas rápidas" também são conhecidas como "expresso", devido à idéia de velocidade, mas recebem ainda o nome de "the flash" e "a jato".

As lanchas á jato, são confeccionadas em alumínio, com assentos acolchoados e possuem motores com alta potência. As lanchas maiores possuem 02 (dois) banheiros, 01 masculino e 01 feminino, além de 01 (uma) cozinha para armazenar os alimentos que serão servidos durante a viagem, 01 (um) bagageiro localizado no interior da lancha para guardar as malas e sacolas dos passageiros, dando maior conforto. Já as lanchas menores possuem apenas 01 (um) banheiro para atendimento coletivo, 01 (um) recipiente para guarda de alimentos e 01 (uma) caixa de isopor para conservar os refrigerantes gelados para servir na hora do serviço de bordo. As bagagens dos passageiros ficam guardadas na parte inferior externa da lancha.

Os armadores são os responsáveis em levar aos mais distantes pontos da região os passageiros principalmente da área estudada apesar das longas distâncias e da baixa densidade demográfica da população que habitam essas pequenas cidades ao longo das calhas dos rios sem qualquer subsídio estatal. Ou seja, o armador é a pessoa que equipa, mantém ou explora comercialmente embarcação uma embarcação mercante.

O empreendimento pesquisado, na maioria das vezes é familiar, ou seja, passado de pai para filho, onde este tipo de serviço esta se solidificando e consolidando pelo seu crescimento, sendo o principal responsável pelo sustento da vida de alguns armadores que atualmente são responsáveis por esse segmento de transporte bastante procurado pela população principalmente da Agrovila do Caburi.

Observa-se no píer localizado, na Praça Cristo Redentor, no centro de Parintins, que o número das lanchas expressas está aumentando com maior frequência, visto que, a cada inovação, são feitas melhorias nesse meio de transporte, tornando-as cada vez mais velozes.

Podemos dividir essas lanchas em dois tipos: as lanchas grandes e as pequenas, conforme citado anteriormente. Sendo que, as maiores efetuam viagens longas e as lanchas menores executam viagens curtas. Exemplo de deslocamento longo, são as lanchas que fazem viagem para Manaus e Santarém, são maiores e mais potentes e oferecem café da manhã, almoço, entretenimento e serviço de bar localizado ao final da lancha, aonde os passageiros podem usufruir de um serviço de boa qualidade. Cada viagem dura em média 8 horas, como é o exemplo das que fazem o trecho Parintins/Manaus/Parintins. As que realizam viagens curtas, como é o caso das que operam no trecho Caburi/Parintins/Caburi, oferecem um serviço de bordo inferior ao que é ofertado nas que vão para Manaus, talvez pelo fato do trecho for menor, durando em média entre 1h40min e 2h40 minutos.

No interior dessas lanchas, observa-se um local acima da poltrona de cada passageiro (conforme figura 04), destinado para guardar os coletes salva-vidas determinado pela Marinha do Brasil, cuja quantidade corresponde à quantidade de passageiros que as mesmas suportam.



Figura 04: Coletes salva-vidas para utilização dos passageiros
Foto: Domingos / Rosas 2013

As lanchas rápidas que fazem o transporte dos passageiros no percurso entre Caburi/Parintins/Caburi, são em número de quatro (04). Este número de lanchas atende a demanda de passageiros.

Nome da Lancha	Capacidade de Passageiros	Valor Passagem (R\$)	Saída Semanal CBR/PIN	Hora	Retorno Semanal PIN/CBR	Hora
Chibata	30	15,00	Ter/Sáb	06:00	Ter/Sáb	13:00

Princesa do Cabury	48	15,00	Seg/Qua/Qui/Sex	06:00	Seg/Qua/Qui/Sex	13:00
Di Guedes	49	15,00	Seg/Qua/Qui/Sex	06:00	Seg/Qua/Qui/Sex	13:00
Princesa Hellen	90	15,00	Seg/Sex	06:00	Seg/Sex	13:00

Tabela 1 – Lanchas rápidas que fazem o percurso Caburi/Parintins/Caburi: características, preços e escalas de viagens
Fonte: Pesquisa de campo

Conforme relatado pelo Sr. Eliseu de Souza, proprietário da embarcação Chibata (motor Suzuki, de 225 HP, medindo 22,5 metros), o mesmo começou a utilizar uma lancha menor, com capacidade para 30 passageiros, para atender nos dias em que as demais lanchas não operam. O mesmo relatou que a sua meta é ampliar a frota ou trocar a atual por uma que comporte mais passageiros, devido à demanda.

Essa lancha encontrava-se parada no porto do Caburi (conforme demonstrado na foto 05), para manutenção e troca do motor atual por um mais potente.



Figura 05: Lancha Chibata parada para manutenção no píer no Caburi
Foto: Domingos/Rosas 2013.

Segundo informações do proprietário da Lancha Princesa do Cabury (motor 240 HP medindo 40 metros) (figura 06), o Sr. Raimundo Marinho, a utilização das lanchas rápidas para o transporte de passageiros, surgiu da necessidade de alguns moradores do Caburi em se deslocarem para Parintins mais rápido, tendo como principal finalidade resolver problemas tais como: questões ligadas ao Fórum de Parintins, fazer uso de serviços bancários, lotéricos, do comércio de produtos e serviços e de hospitais e centros de saúde, etc.

Conforme observado *in loco*, a referida lancha possui 01 (um) banheiro para uso coletivo, 01 (uma) caixa para armazenamento dos lanches distribuídos durante a viagem,

possui ainda 02 (dois) extintores de incêndio CO² e 01 (uma) caixa de primeiros socorros, contendo remédio para dor de cabeça, enxaqueca, e outros materiais como gases, esparadrapo para serem utilizados no caso de ferimentos causados aos passageiros e tripulantes durante a viagem.



Figura 06: Lancha Princesa do Cabury
Foto: Domingos/Rosas 2013.



Figura 07 Tripulação servindo o serviço de bordo aos passageiros
Foto: Domingos/Rosas 2013.

A lancha Di Guedes (motor Scania, de 360 HP, medindo 35 metros), é de propriedade do Sr. Antonio Marcos Junior, foi a primeira a ser estudada in loco, pois nela foi feita a

primeira viagem para a realização desta pesquisa (Parintins/Caburi). A mesma saiu do Píer da Praça Cristo redentor com destino ao Caburi, às 12h58min, com a capacidade de passageiros completa. Num intervalo de 40 minutos efetuou a 1ª (primeira) parada e com os 50 minutos de viagem deu início ao serviço de bordo, com mini sonho e refrigerante. No decorrer da viagem o mesmo efetuou mais 03 paradas para desembarque de passageiros chegando ao Caburi às 14h35min, concluindo o percurso em 2h e 37 min.

No retorno (Caburi/Parintins), a lancha, saiu às 05hs50min, e com 25 minutos transcorridos, o serviço de bordo forneceu café com leite e uma fatia de bolo (figura 07). A mesma não realiza parada e chegou ao Pier da Praça Cristo Redentor às 07hs10min, realizando o percurso em 1he30min.

A lancha Princesa Hellen, a maior de todas as estudadas (figura 08) possui (02 motores Suzuki de 240 HP, medindo 55 metros), não efetua paradas durante o trecho entre Caburi e Parintins. Saiu do píer Caburi as 05h56min. O serviço de bordo serviu café com leite e pão de queijo, às 06h20min, chegando às 07h30min, no Píer da Praça Cristo Redentor em Parintins. Oferece aos passageiros entretenimentos, como, músicas em DVD, passados em 04 televisões de LCD de 29 polegadas. Possui 04 (quatro) ares-condicionados de 7.500 Btus, para climatizar o ambiente. (figura 09). A mesma realizou o referido percurso em 1h e 34 mim.

No retorno à Agrovila do Caburi, a lancha Princesa Hellen, saiu de Parintins às 12h58min. O serviço de bordo ofereceu refrigerante e pão doce às 13h40min, chegando à Parintins às 14h40 min, a mesma efetuou o percurso em 1h40 min.



Figura 08: Lancha Princesa Hellen.
Foto: Domingos/Rosas 2013.



Figura 09: Ambiente interno da Lancha Princesa Hellen.
Foto: Domingos/Rosas 2013.

2.1 As contribuições da rapidez das lanchas nas relações socioeconômicas dos passageiros do Caburi

Para demonstrar as contribuições sócio-econômicas dos passageiros que utilizam as lanchas rápidas como meio de locomoção entre Caburi/Parintins/Caburi foram feitas entrevistas com 40 (quarenta) usuários deste serviço, para as quais foi criado um roteiro, com perguntas abertas e fechadas. (figura 10).



Figura 10: Passageiros respondendo o questionário durante a viagem
Foto: Domingos/Rosas 2013.

Foram entrevistados 40 (quarenta) passageiros, sendo 28 (vinte e oito) mulheres e 12 (doze) homens, com idade média entre 14 e 57 anos. A escolaridade dos pesquisados é a seguinte: 10 (dez) possuem o Ensino Fundamental, 21 (vinte e um) o Ensino Médio, 05 (cinco) o Ensino Superior Incompleto e 04 (quatro) possuem o Ensino Superior completo. O resultado destas entrevistas será demonstrado a seguir em forma de gráficos.

Após coletar as informações acima, procurou-se saber dos passageiros porque eles preferem utilizar as lanchas rápidas e não os barcos de recreio e foram obtidas as seguintes respostas: 18 (dezoito) passageiros preferem as lanchas pela rapidez, 10 (dez) pela rapidez e conforto, 07 (sete) pelo conforto e comodidade e 05 (cinco) utilizam as lanchas pelo conforto e segurança, conforme observado na pesquisa a rapidez das lanchas é o principal motivo da escolha dos entrevistados.

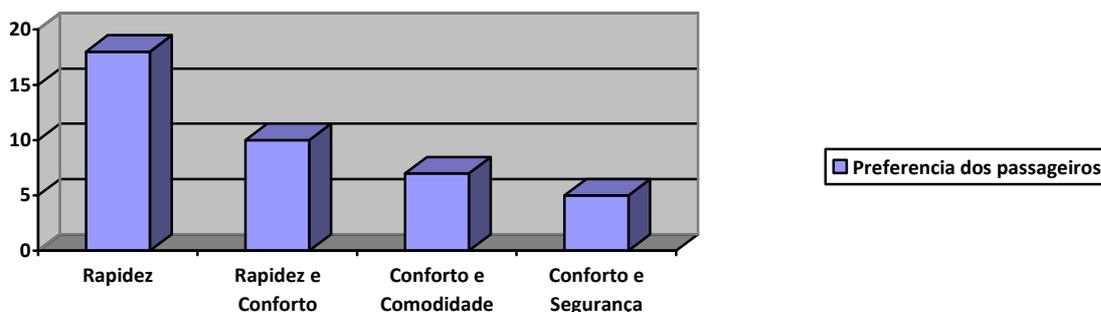


Gráfico 01 – Porque os passageiros preferem as lanchas rápidas aos barcos de recreio
Fonte: Questionário respondido pelos passageiros

Procurou-se saber também se os usuários dos serviços ofertados pelas lanchas á jato acham as mesmas mais seguras do que os barcos de recreio e por quê? Grande parte dos passageiros entrevistados 23 (vinte e três) acha que as lanchas são mais seguras que o barco; 13 (treze) passageiros acreditam que as lanchas não são mais seguras e 04 (quatro) afirmaram que os dois tipos de embarcações são seguros.

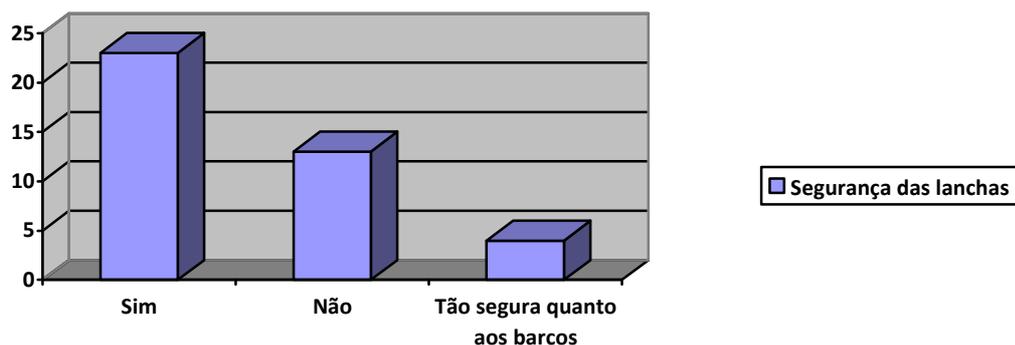


Gráfico 02 – Opinião dos passageiros sobre a segurança das embarcações
Fonte: Questionário respondido pelos passageiros

Neste item os passageiros explicaram suas respostas, justificando o porquê das suas escolhas, e dentre os que responderam “**sim**” estão às seguintes justificativas:

- Estrutura física da lancha, bom estado de conservação e tempo dispendido na viagem;
- As lanchas não ultrapassam a quantidade máxima permitida de passageiros;
- A capacitação do comandante e a dos tripulantes;
- Estrutura de ferro das lanchas.

Dentre os passageiros que responderam “**não**” estão as seguintes explicações:

- Excesso de ondas e ventos no rio;
- Não tem a mesma segurança que os barcos;
- Tem os mesmos perigos dos barcos;
- Alta velocidade das lanchas, podendo causar acidentes;
- O fato das lanchas serem possuírem uma estrutura física fechada dificulta uma possível saída de emergência.

Os entrevistados que responderam “tão segura quanto aos barcos”, não justificaram as suas respostas.

Perguntamos também aos entrevistados quais eram as maiores dificuldades relacionadas ao transporte antes da existência das lanchas rápidas. Foram dadas varias respostas por um mesmo passageiro e as respostas que mais se destacaram foram: à falta de

conforto com 23 (vinte e três) respostas, a impossibilidade de retorno ao Caburi no mesmo dia com 17 (dezesete) repostas e o tempo demorado das viagens com 13 (treze) respostas.

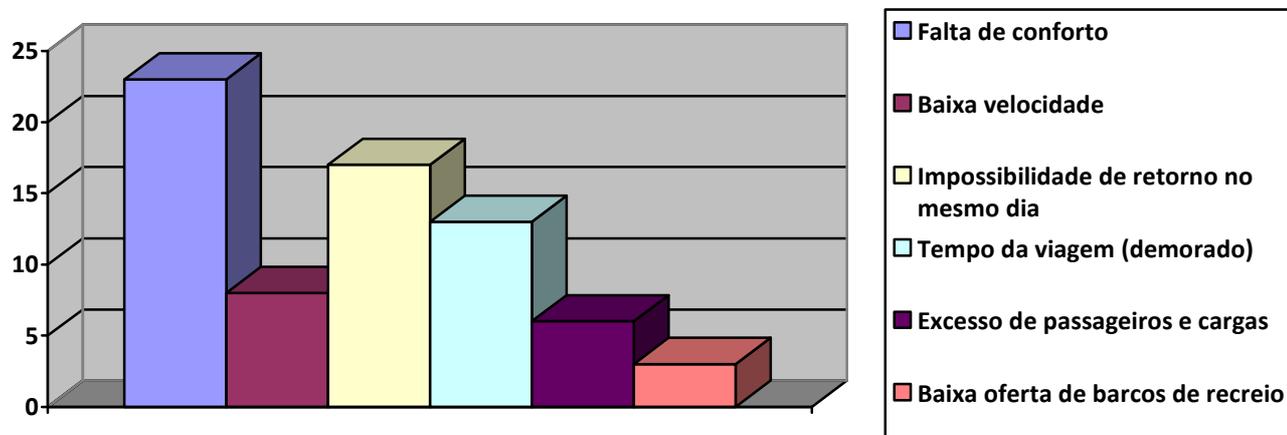


Gráfico 03 – Dificuldades relacionadas ao transporte antes das lanchas rápidas
Fonte: Questionário respondido pelos passageiros

Pedimos para que os passageiros apontassem alguns aspectos que precisam ser melhorados nos serviços das lanchas á jato. As repostas foram diversificadas, e diversos passageiros responderam também neste item mais de uma melhoria como resposta, conforme as seguintes descrições: Numero maior de viagens e diversificação nos horários entre Caburi/Parintins e vice-versa 32 (trinta e dois) passageiros responderam que deve mudar. Melhoria na climatização das lanchas 26 (vinte e seis), mais higienização nas lanchas, 19 (dezenove) passageiros acham que deve ser mais rigoroso. Além de outros itens com menor indicação apontados pelos passageiros.

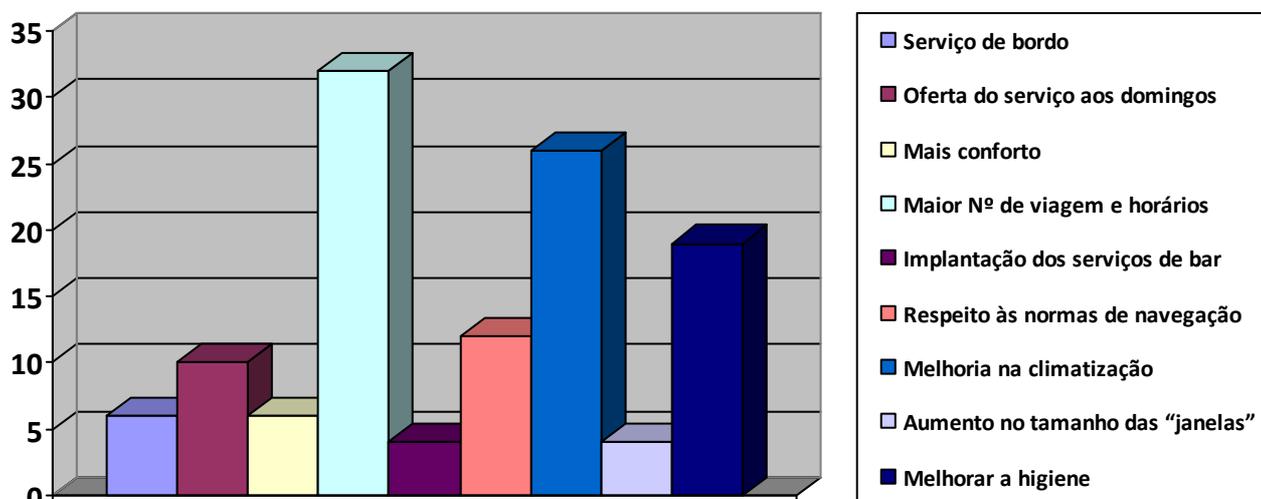


Gráfico 04 – Possíveis melhorias nos serviços e na estrutura das lanchas rápidas
Fonte: Questionário respondido pelos passageiros

2.3 As contribuições da rapidez das lanchas nas relações socioeconômicas dos passageiros do Caburi do ponto de vista dos proprietários das referidas embarcações

Para melhor entendimento das contribuições referentes à rapidez das lanchas no transporte dos passageiros do Caburi/Parintins/Caburi também foram feitas entrevistas com os proprietários das referidas embarcações, por meio de um roteiro também previamente definido.

Foram entrevistados 04 (quatro) proprietários de embarcações, sendo todos homens, com idade média entre 30 e 50 anos. Deste total, 01(um) possui o Ensino Fundamental, 02 (dois) tem o Ensino Médio e 01(um) possui Ensino Superior incompleto.

Perguntamos há quanto tempo os mesmos prestam serviço de transporte de passageiros em lanchas rápidas, no trecho estudado, 02 (dois) proprietários afirmaram que estão neste ramo há menos de 01 (um) ano e os outros 02 (dois) asseguraram que oferecem o serviço entre 02 (dois) e 03 (três anos).

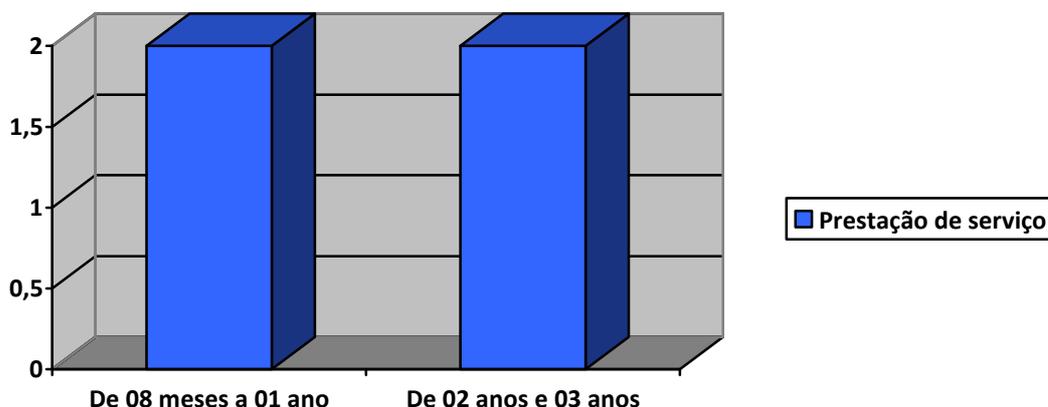


Gráfico 05 – Tempo de prestação de serviço de transporte com as lanchas rápidas
Fonte: Questionário aplicado aos proprietários

Indagamos aos donos das embarcações se em suas lanchas os mesmos transportam apenas pessoas. Todos foram unânimes em afirmar que “sim” e que as cargas que trazem são pequenas volumes, pertencentes aos passageiros.

Averiguamos com os proprietários quais as contribuições dos serviços que os mesmos ofertam para as pessoas. Todos os 04 (quatro), afirmaram que a rapidez é a maior contribuição, sendo que 02 (dois) acrescentaram conforto e segurança em suas respostas.

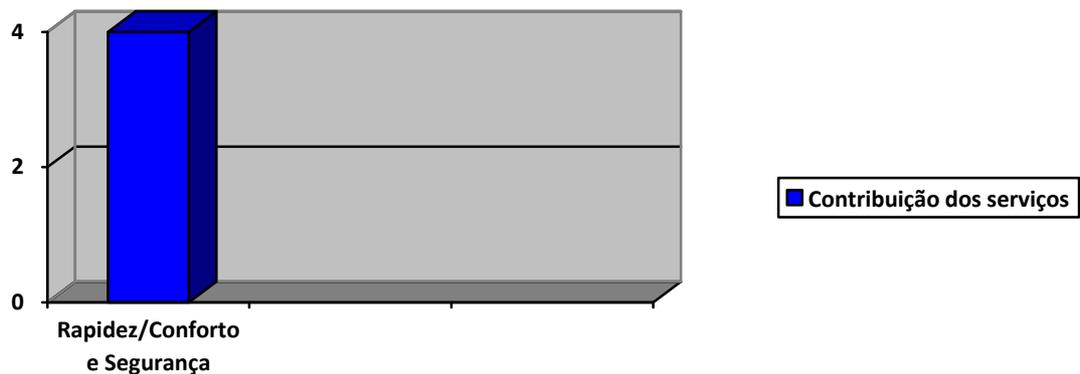


Gráfico 06 – As contribuições do transporte das lanchas rápidas
 Fonte: Questionário aplicado aos proprietários

Apuramos com os proprietários das referidas embarcações se a Prefeitura Municipal de Parintins dá algum tipo de apoio aos mesmos nos serviços ofertados. Dois dos entrevistados responderam que a Prefeitura deixa a desejar e os outros dois entrevistados também reclamaram da mesma, visto que, ela não dá suporte o suficiente, mas se diferenciaram, por terem explicitado a infraestrutura dos portos e o suporte técnico como deficientes.

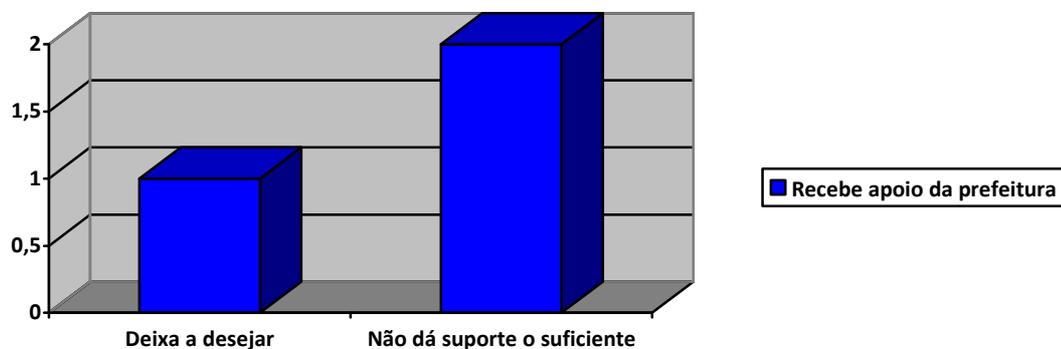


Gráfico 07 – A contribuição da Prefeitura Municipal de Parintins ao transporte realizado pelas lanchas rápidas
 Fonte: Questionário aplicado aos proprietários

Por fim, perguntamos aos proprietários das referidas embarcações como os mesmos procedem nos casos onde há necessidade de atendimento médico para os passageiros, durante as viagens. Todas as 04 (quatro) embarcações possuem no interior da lancha um kit de primeiros socorros e 01 (uma) oferece um telefone celular para fazer ligação a fim de chamar a ambulância para se necessário remover o passageiro a um hospital mais próximo

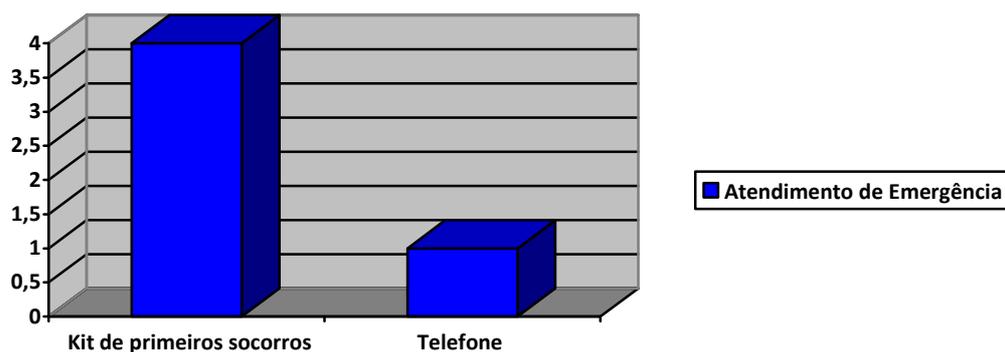


Gráfico 08 – Atendimento aos passageiros em caso de problemas de saúde
 Fonte: Questionário aplicado aos proprietários

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de conclusão de curso permitiu refletir e analisar sobre o transporte fluvial entre Parintins e a Comunidade do Caburi, possibilitando conhecer a realidade com que é feito o transporte de pessoas em lanchas rápidas, sendo possível verificar que modificações precisam ser feitas para aperfeiçoar o serviço oferecido. Este artigo é resultado de uma pesquisa de campo que nos permitiu verificar a realidade das lanchas rápidas que fazem o percurso Caburi/Parintins/Caburi nos rios da Amazônia, descrevendo suas características físicas, suas influências na vida das pessoas que moram nessa Comunidade, bem como conhecer as expectativas dos usuários para melhorar tal serviço.

De acordo com os proprietários a realização dessas viagens surge pela redução do tempo que os passageiros dispõem nos barcos de recreio (que atualmente são mais utilizados para o transporte de cargas), cuja viagem dura em média 8h. Com a utilização das lanchas rápidas a mesma viagem pode ser feita em média entre 1 hora e 1 hora e 40 minutos. Existe, segundo alguns moradores, a necessidade da expansão do número de viagens, incluindo os domingos e o aumento de viagens em um mesmo dia, para suprir a demanda dos passageiros.

Notou-se uma demanda significativa de passageiros que utilizam esse tipo de embarcação, devido à rapidez, o conforto, a segurança e a comodidade que este meio de transporte oferece. Conforme os dados obtidos na entrevista com os passageiros e apresentados nesse trabalho, estes preferem a utilização dessas lanchas para a locomoção de ida e volta do Caburi a Parintins, devido às mesmas serem mais rápidas e chegarem ao destino mais cedo, viabilizando com isso, o seu retorno a comunidade do Caburi no mesmo dia.

Percebeu-se que há uma possível expansão do número de lanchas rápidas que ofertam o transporte de passageiros no trecho estudado e que as contribuições das mesmas estão relacionadas, principalmente, com a “economia” de tempo na viagem.

Portanto, com esta pesquisa foi possível verificar que o uso das lanchas rápidas para transportar pessoas da referida comunidade rural até a sede do município, contribui com deslocamento rápido dos passageiros a seus destinos, facilitando a vida dessas pessoas no meio rural.

REFERÊNCIAS

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajelórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. O espaço geográfico: algumas considerações. In: SANTOS, Milton (Org.). **Novos rumos da geografia brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **Rede urbana**. São Paulo. Ática, 1987.

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

GRACIANO, Marcio Lucas: **Transporte, integração e desenvolvimento**, Rio de Janeiro: Ministério dos transportes (Serviço de Documentação), 1971.

HARVEY, David. Explanation in Geography. In: SANTOS, Milton (Org.). **Novos rumos da geografia brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1988.

MOREIRA, Eidorfe. **Amazônia: o conceito e a paisagem**. Belém: SPVEA, 1960. (Coleção Araújo Lima).

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: um estado ribeirinho**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 1999.

RODRIGUES, Adelson S. **História do Caburi: luz do amanhã**. Manaus, UFAM, 1993.

SANTOS, Alem M. dos. **Segurança alimentar no ritmo da águas: mudanças na produção e consumo de alimentos e seus impactos ecológicos em Parintins/AM**. 2012. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável)-Universidade de Brasília, 2012.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 2. ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 1999.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

TOCANTINS. Leandro. **O rio comanda a vida**. 1985.