

DINÂMICAS E REDES DO TRANSPORTE COLETIVO PERIURBANO: CONFIGURAÇÕES E CIRCUITOS OPERACIONAIS NA RODOVIA PA-370, SANTARÉM - PA

Gabriel Augusto Nogueira dos Santos ¹
Erica Mayara Santiago Ramos ²

RESUMO

O pensar das discussões sobre o transporte coletivo de passageiros ainda se esbarra principalmente nas questões apenas do urbano, onde as relações campo-cidade e os cenários periurbanos são deixados em segundo plano. A partir dessa colocação, o transporte pode ser visto não somente como elemento de transportes de passageiros, mas de escoamento de produção e inserção dentro do território. O objetivo deste trabalho é compreender a dinâmica do transporte coletivo periurbano de Santarém sob a ótica dos circuitos da economia e sua operacionalidade na cidade de Santarém — PA. A metodologia do trabalho foi baseada em um aspecto qualitativo, a partir da interpretação sob o ponto de vista do materialismo histórico-dialético. Os resultados demonstram uma organização precarizada operacional, enfatizando uma rotatividade operacional e dificuldades na condução de um sistema atrativo, devido a falta de planejamento estatal e a ótica da sobrevivência dos próprios permissionários em conduzir a operação de acordo com os interesses próprios de sobrevivência e de lucratividade.

Palavras-chave: Periurbano, Circuitos da Economia, Transporte Coletivo, Santarém

ABSTRACT

The thinking in discussions about public passenger transport still comes up against urban issues only, where rural-city relations and peri-urban scenarios are left in the background. From this position, transport can be seen not only as an element of passenger transport, but of production flow and insertion within the territory. The objective of this work is to understand the dynamics of periurban public transport in Santarém from the perspective of economic circuits and their operation in the city of Santarém — PA. The work methodology based on a qualitative aspect, based on interpretation from the point of view of historical-dialectical materialism. The results demonstrate a precarious operational organization, emphasizing operational turnover and difficulties in running an attractive system, due to the lack of state planning and the perspective of the survival of the licensees themselves in conducting the operation in accordance with their own interests of survival and profitability.

Keywords: Periurban, Economic Circuits, Public Transport, Santarém

¹ Bacharel e Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas, Tecnólogo em Logística pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas. Especialista em Docência para a Educação Profissional e Tecnológica pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo, Especialista em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas e o Mundo do Trabalho pela Universidade Federal do Piauí, Especialista MBA em Gestão de Instituições Públicas e em Educação de Jovens e Adultos pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia. Atualmente é doutorando em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pela Universidade Federal do Pará e Graduando em Licenciatura em Geografia pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará. E-mail: nogueira.gabriel01@gmail.com.

² Graduanda em Licenciatura em Geografia pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará. E-mail: ericasantiago2000@gmail.com

INTRODUÇÃO

Ao longo da história, o papel do transporte é para além do ir e vir de seus usuários, atentando-se principalmente como um elemento primordial ao desenvolvimento. A partir dessa configuração, o transporte pode ser considerado como um elo essencial na configuração de um determinado território, daí a necessidade de um diálogo sobre quais são as suas necessidades, diante de um interesse principal que é o mercadológico, em que se exclui o principal interesse, que é o social.

Diante desses panoramas, é interessante aprimorar as questões de planejamento e gestão do serviço, que é associado principalmente com uma logística que atenda os interesses sociais. Na configuração supracitada, essa logística pode ser baseada na maior organização, eficiência e as diversas importâncias desse serviço, desde o transporte de bens e serviços, quanto na contribuição ao acesso ao dito espaço cidadão, isto é, inserção dentro das dinâmicas da sociedade, discutida por Santos (2007).

Para além da discussão sobre transporte e cidadania, que andam juntos, é importante destacar o aspecto mercadológico do que é o transporte, que ampara na relação entre Estado x empresas, às vezes de forma nada amistosa ou a necessidade de sobrevivência de outros elementos presentes na configuração. Partindo da Teoria dos Circuitos da Economia, a dualidade desses circuitos impacta diretamente na oferta e demanda do transporte coletivo, onde a relação entre público e privado podem explicar em um único espaço, os diferentes formatos operacionais e relações entre o urbano e o periurbano.

O trabalho em questão, é oriundo da dissertação de mestrado intitulada “Entre idas e vindas: dinâmicas do transporte coletivo na área metropolitana de Santarém – PA”, defendida em 2022 e do atual projeto de doutorado em andamento, com o título provisório de “Circuitos da economia urbana na Amazônia: dinâmicas e redes do transporte coletivo rural de passageiros no Aglomerado Urbano de Santarém-PA”. Em ambos os trabalhos, traz-se como elemento primordial, a discussão do transporte coletivo de passageiros na configuração social e econômica da cidade, tendo como objetivo principal, analisar a relação dos circuitos da economia com a organização do sistema de transporte coletivo.

Nessa configuração, as especificidades estão no relacionar as espacialidades do funcionamento das redes e fluxos de transporte na região da rodovia PA-370 e o analisar da relação de planejamento e gestão do transporte frente às relações com os agentes operadores e seus usuários.

METODOLOGIA

Sobre as questões metodológicas, em primeiro momento, é importante apresentar o método de análise da realidade, que será baseado no materialismo histórico-dialético. A partir dessa configuração, a construção do trabalho é pautada na relação das funcionalidades do sistema capitalista e o aprofundamento da discussão sobre como as bases do capital impactam na dualidade do serviço social do transporte e do seu aspecto mercadológico.

Nessa configuração, a pesquisa visa compreender em suas interpretações, tomando como Base, o espaço como instância da sociedade, conforme Santos (2007, 2008) traz as discussões associadas principalmente aos meios, formas, funções e a questão dos circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos. Esse tema, no entanto, comporta discussões que avançam em relação ao espaço e o empresarial e abarca o processo de formação dos seus circuitos e seus impactos no transporte público de passageiros em lugares distintos.

Associados à perspectiva de investigação, destaca-se as técnicas de investigação, onde podemos destacar uma preferência em aspectos qualitativos, relacionados do objetivo principal de compreender os circuitos e as dinâmicas de transporte na área de estudo. Para isso, é necessária uma maior discussão qualitativa, desde o levantamento/revisão de bibliografia, que será o primeiro momento, a ser realizado de forma interdisciplinar (Geografia Urbana, Logística Urbana, Engenharia de Transportes e Engenharia Urbana), quanto às análises empíricas, isto é, a relação com as observações de campo, principalmente, a participante, que foi muito desempenhada no trabalho.

Posteriormente, estarão presentes, os dados secundários, isto é, disponibilizados pela Prefeitura de Santarém e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), onde as solicitações via ofício ou disponibilizadas no Portal da Transparência do município são importantes para a complementação dos dados da pesquisa. O terceiro momento, é associado às práticas de campo, baseadas na observação *in loco*, de cunho participante, em que Abib et al (2013) destacam a importância desde o aspecto periférico desse formato, quanto o completo, em que o pesquisador se insere no cenário do estudo, sendo este último, uma característica presente no trabalho.

Diante de toda essa caracterização, a sistematização desse material é pensada na apresentação da práxis abordada, com o apoio de produtos cartográficos e tabulações relacionadas aos dados secundários e as observações participantes desenvolvidas durante a realização da pesquisa.

REFERENCIAL TEÓRICO

- **TRANSPORTE COLETIVO PERIURBANO, PLANEJAMENTO E CIRCUITOS NO TRANSPORTE**

Quando se pensa em debates sobre o transporte coletivo, basicamente, a reflexão é ocasionada para o transporte coletivo urbano. Em muitos aspectos, as configurações periurbanas e até rurais, são elencadas em segundo plano ou não são incluídas. A partir dessa perspectiva, o transporte periurbano pode ser pensado no seguinte: a necessidade de um sistema eficiente com infraestrutura viária e a característica da origem, destino e dos usuários e dos interesses empresariais, conforme destaca Carvalho (2019).

Os primeiros conceitos relacionados a essa questão, partem do início dos anos 2000, em uma literatura de origem europeia. Carvalho et al (2020) destaca a construção do termo de desfavorecidos do transporte ou o termo em inglês, *transport disadvantage*. Advinda da literatura inglesa, o termo é referenciado a falta de mobilidade ou a oportunidade na acessibilidade do transporte, que é ocasionado não somente pela infraestrutura, mas por elementos associados às questões demográficas e econômicas em áreas específicas, como a baixa demanda ou até mesmo, a infraestrutura que impacta posteriormente a oferta do serviço.

Anteriormente, Carvalho et al (2017) já havia trazido uma perspectiva bibliométrica sobre o transporte coletivo rural e periurbano, onde destaca que nem sempre os parâmetros adotados no Transporte Público Urbano podem ser aplicados dentro desse espaço. Destaca-se em alguns aspectos de organização e planejamento, suas complexidades, destacando uma perspectiva que atenda a gênese territorial e principalmente, que seja benéfico aos usuários e aos operadores, em que devem ser considerados aspectos como a característica de viagem e os custos operacionais.

Uma das preocupações frente a questão operacional do serviço de transporte, é a perspectiva de planejamento, execução e gerenciamento que seja efetivo e que condicione a um sucesso. A partir dessas preocupações, Vasconcellos (2000) destaca a necessidade de um Círculo Virtuoso, que obedece às configurações de planejamento, gestão e aprimoramento de políticas públicas, Santos (2008), que analisa a ótica dos circuitos da economia com uma ampla necessidade do capital e apoio do Estado para o Circuito Superior ou a questão do consumo e sobrevivência vista no Circuito Inferior. A partir desses debates, é necessário dialogar a importância do estado frente ao Sistema de Transportes e seu provimento, diante da configuração e perspectiva jurídica de um direito social e essencial no cotidiano, conforme visto na imagem abaixo.



Figura 1 – Círculo Virtuoso do Transporte Coletivo de Passageiros
Elaborado por: Autores (2023), com base em Vasconcellos (2000)

A proposta destacada desse “círculo virtuoso”, é para pensar o principal objetivo além de promover um transporte de qualidade, mas atrelar todo esse processo a uma seguridade jurídica e técnica coerentes na atuação do transporte coletivo. A integração entre o órgão gestor, as normativas estabelecidas pelo mesmo e a sua adaptação, é de suma importância para a atração e mitigação dos impactos em relação às problemáticas do sistema e suas possíveis intervenções, de modo a padronizar e fortalecer a eficiência operacional.

Sobre a seguridade e margem jurídica de quem pode ou não atuar no transporte, o debate dos circuitos proposto por Santos (2008), é englobado além dos debates de fortalecimentos dos agentes, enfatiza a atuação do estado e o surgimento das centralidades envolvidas na configuração dos sistemas e do capital. Nesse sentido, a presença dos circuitos dentro do sistema de transporte, engloba principalmente as questões de modernidade, tecnologias e principalmente, monopólio dos grandes agentes industriais e econômicos, além do mercado financeiro, contando em muitos aspectos, com o apoio do Estado no provimento da sua infraestrutura e apoio financeiro para o seu fortalecimento.

Já o inferior, pode ser pensado em atividades que contribuem para o superior, mas estão relacionados a uma flexibilidade nas relações de trabalho e a necessidade de sobrevivência por parte da população. Esse processo estrutural e desigualdade entre os circuitos, conforme destaca Santos (2022), fomenta aspectos do surgimento de centralidades e suas desigualdades dentro das redes urbanas, fomentando comportamentos particulares e a necessidade de uma



resposta sobre as modificações vigentes no sistema e no capital.

Em novas configurações de círculos virtuosos, eficiência e operação, Senna (2014), destacando a virtuosidade, impulsiona também a competição do transporte, que já se associa às configurações dos circuitos econômicos. Nesse sentido, Santos (2022) destaca as premissas do surgimento de monopólios e oligopólios no transporte, relacionam-se com as questões de eficiência, planejamento e gestão, atrelados principalmente aos condicionantes financeiros que se fazem presentes na organização empresarial e na configuração de eficácia operacional.

Carvalho (2019) destaca um “ciclo vicioso” dentro do sistema de transporte, associados principalmente aos interesses e desinteresses empresariais em determinados espaços ou territórios. A configuração do vicioso ou principalmente, do interesse operacional, o circuito superior acaba por se sobressair em relação a lucratividade de determinadas áreas e a exclusão de outras, favorecendo uma exclusão ou uma precarização operacional, dando subsídio para o fortalecimento do circuito inferior, no caso do transporte, o surgimento do alternativo, conforme destacado na figura abaixo.

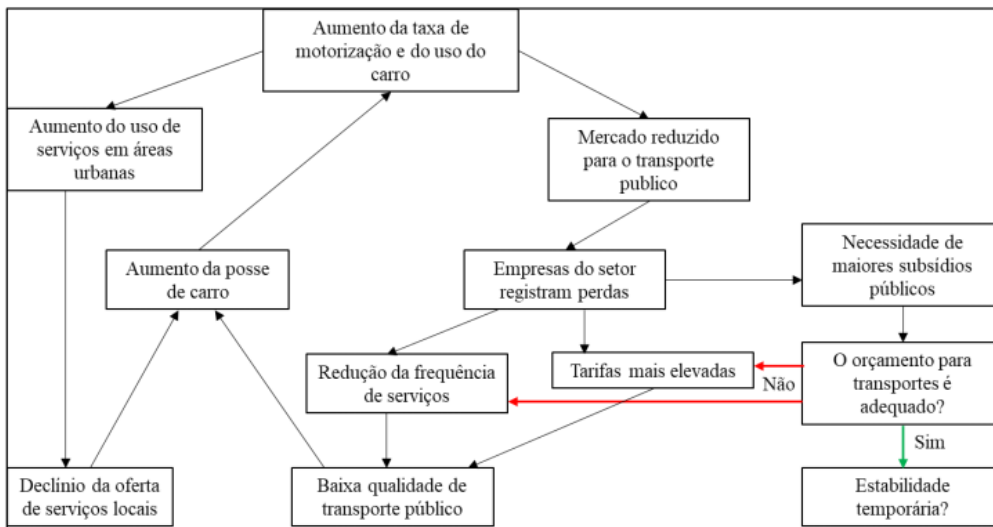


Figura 2 – Ciclo Vicioso e configurações do Transporte, interesses e desigualdades
Extraído de: Carvalho (2019)

Relacionados com círculo virtuoso já destacado anteriormente, é notado que grande problemática do transporte periurbano e rural é interligada às questões de ofertas e demandas, onde a garantia de lucratividade para a unidade empresarial pode ser considerada inexistente. Dado a esse formato, o debate de subsídios em relação à atuação nessas áreas é considerado como um fator de interesse na continuidade dessa oferta, onde todo o panorama de operação e planejamento tem que ser pensado de acordo com as vulnerabilidades existentes e principalmente, com a configuração territorial existente.

Sobre as ofertas, vulnerabilidades e a dispersão dos serviços básicos, Carvalho et al. (2020), define quem são e quais são os desfavorecidos pelo serviço de transporte, definido em faixas etárias, renda, etnias, posse ou não de automóvel e as deficiências físicas e psíquicas, além de um contexto oriundo do formato de ocupação espacial, influenciando posteriormente no fortalecimento do transporte como um direito essencial de inserção nas relações rurais-urbanas-periurbanas ou nas relações urbanas.

A lógica comum do sistema de transporte, pode envolver os aspectos de relação com os agentes de regulação, de modo a limitar a atuação dos mesmos para favorecer os interesses propriamente ditos. No âmbito nacional, as disputas empresariais também podem ser favorecidas pelos critérios técnicos e de seguridade, desde o apoio do Estado em relação aos grandes agentes, quanto na barreira para a atuação dos “alternativos” ou “clandestinos”, cuja atuação é considerada de suma importância, mesmo que considerados à margem dos marcos jurídicos.

- **CONFIGURAÇÕES OPERACIONAIS DO TRANSPORTE COLETIVO PERIURBANO DE SANTARÉM**

O transporte coletivo da cidade de Santarém é considerado um sistema precarizado devido às suas particularidades administrativas e que não obedece aos parâmetros jurídicos existentes na lei nº8666/93 (Lei de Licitações), no que diz respeito ao estado como órgão gestor, de planejamento e regulador. É importante destacar, os últimos anos com referidas mudanças no processo operacional e licitatório, o que enfatiza uma tentativa de modernização, ainda que esteja muito aquém das verdadeiras necessidades do transporte e de seus usuários.

Percebe-se a partir dos estudos de Vasconcellos (2000, 2001), Senna (2014) e Carvalho (2019), a importância do Estado como agente externo, de modo a garantir os subsídios necessários e uma maior viabilidade econômica e jurídica para ambos os lados. Nesse sentido, a atuação dos marcos jurídicos, sejam nas esferas federais, estaduais ou municipais, podem assegurar os formatos de operação e concessão do serviço, ambos respaldados por marcos federais, oriundos das Leis de Licitações e da própria Constituição Federal.

Entretanto, a configuração operacional é baseada em concessões consideradas precarizadas, devido a pouco ou nenhuma comprovação de aspectos técnicos e econômicos na entrada das empresas. O que existe são Ordens de Serviços (O.S.), destinadas às empresas e podem ou não serem vendidas a outras, além da negociação acerca da atuação das empresas, o que demonstra uma falta de gestão referente ao sistema de transporte.



Santos (2022) ressalta a configuração operacional a partir de um capital empresarial predominantemente local, a partir da configuração das unidades empresariais definidas por Henry (1999). Nesse sentido, as divisões operacionais, os ativos e passivos empresariais são negociados juntamente com as ordens de serviço, o que demonstra uma clara precarização operacional e a falta de uma eficiência econômica, em muitos casos, vinculada apenas à questão territorial do agente operante.

Além da problemática urbana, o transporte coletivo de Santarém é dividido em duas outras configurações: periurbanos, vinculados com as áreas de expansão, delimitadas pelo Plano Diretor de Santarém (figura 03). Sobre as áreas de expansão e questões periurbanas, Rebello (2017) destaca a necessidade de políticas públicas relacionadas às particularidades dessas áreas e suas complexidades, em que o entendimento da atuação do poder público em relação ao provimento de infraestrutura e investimentos sejam percebidos a partir da complexidade interna vigente.

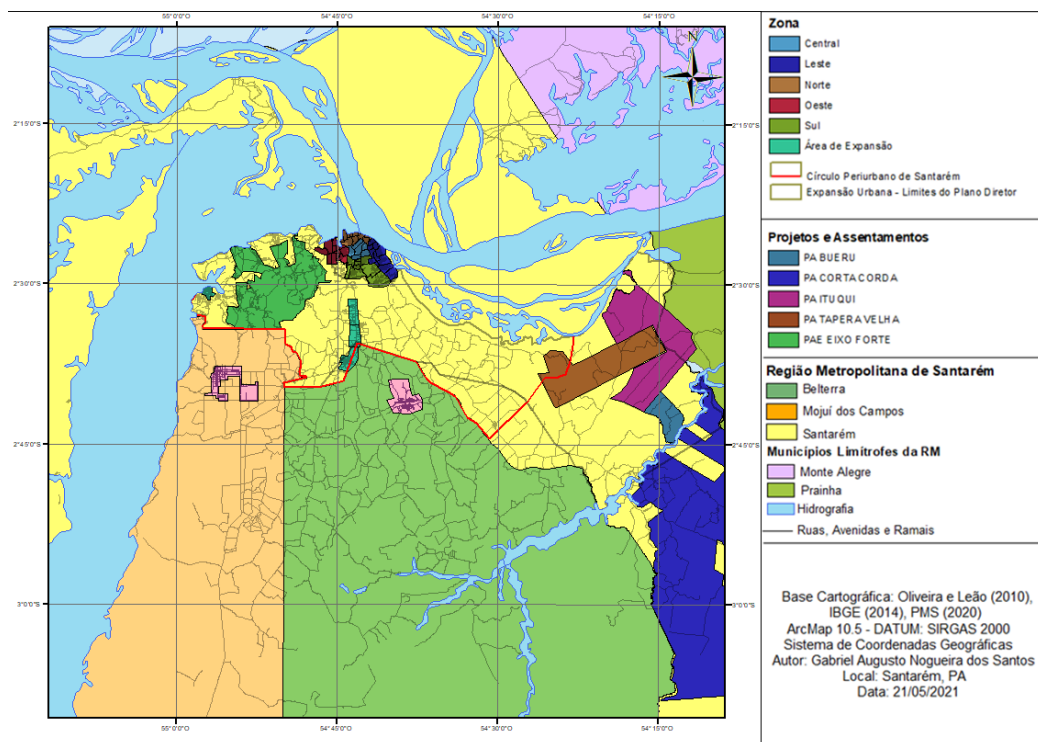


Figura 3 – Zoneamento Urbano de Santarém

Elaborado por: Santos (2022), com base no Plano Diretor de Santarém

É notado que a influência periurbana e rural ainda é mais complexa que o cenário do transporte urbano, onde os próprios agentes se organizam na sua configuração de itinerários, concorrência e agentes operacionais, em um cenário que Santos (2022), destaca em alguns aspectos como rotativo e vinculados a existência de um circuito paralelo ao já precarizado circuito urbano do transporte de passageiros.

Toda essa precarização e os novos interesses são influenciados a partir da consolidação desses espaços na região se deram basicamente pelas seguintes constatações: crescimentos abruptos nos eixos rodoviários, a importância da soja em algumas áreas, com alterações nas paisagens e nos modos de vida, além do apoio estatal na criação de projetos de assentamento e distribuição de terras por parte das esferas estaduais e federais. Nesse sentido, um novo ordenamento territorial se fortalece, em contrapartida, do já existente, apesar que o conceito de periurbanização consegue preservar parte desses traços.

Destaca-se para a cidade de Santarém, a influência rodoviária pós-1960 e os novos objetos como a instalação da empresa Cargill e o fortalecimento da cidade como polo da região Oeste do Pará, influenciam nos novos sentidos da cidade. Destaca-se no sentido sul, as rodovias BR-163, responsável pelo escoamento da produção até a cidade e a PA-370, ligação com alguns projetos de assentamento e a Usina Hidrelétrica de Curuá-Una. E a Oeste, as Rodovias Everaldo Martins e Fernando Guilhon, com ligações para as áreas oeste, Projeto de Assentamento, Aeroporto Internacional e a vila balneária de Alter do Chão, hoje tendo boa parte dessas áreas inseridas como Área de Expansão segundo o Plano Diretor de Santarém.

Nesse sentido, os novos fluxos e as novas redes, são elementos cruciais para o fortalecimento dos circuitos de transporte e da necessidade do diálogo sobre planejamento e a eficiência operacional. Ainda que muito aquém do esperado, principalmente para as particularidades regionais, a questão do debate da configuração do transporte periurbano e rural, é muito mais complexa que a questão urbana.

Nisso, é importante destacar as abrangências empresariais e suas sistemáticas de surgimento e territorialização, onde Santos (2008) e Senna (2014) associam essa configuração entre a estruturação, comportamento de mercado e seu reflexo dentro da economia. É entendido, portanto, que a atividade monopolista ou oligopolista é associada principalmente com as demandas de mercado, cujo interesse e discussão é relacionado com as configurações sociais e territoriais vigentes.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

● A RODOVIA PA-370 COMO ELEMENTO DE EXPANSÃO E ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO

Em primeiro momento, apresentar a área de estudo, que é a Rodovia PA-370 (denominada Santarém x Curuá-Una), é dimensionar os resultados e as discussões da proposta



deste trabalho. A sua extensão, que é de 78 quilômetros, interliga a área urbana com a Usina Hidrelétrica Sylvio Braga, mas recebe a alcunha do rio que é localizado, que é o Curuá-Una.

A configuração de ocupação rural e a posterior expansão urbana do município é destacada por Santos (2020) com a influência de diversos elementos. Em primeiro momento, a extração do Pau-Rosa na região, que culminou no surgimento de comunidades como Jacamim, Perema, Tipizal e São Jorge, onde teve a sua primeira denominação, de então Estrada da Paxiúba.

Posteriormente, é destacado os cenários rodoviaristas do desenvolvimentismo no Brasil entre os anos 1950 e 1960, que culminaram no alargamento da rodovia e posteriormente, na construção da Usina Hidrelétrica, inaugurada em 1977. Com a influência da rodovia, novas comunidades passaram a ser criadas, influenciadas pelas distribuições de terra pelos entes estaduais, fomentando uma leva migratória do Nordeste e do Sul, fora a presença de camponeses locais.

Destaca-se também na região da rodovia PA-370, a região que é chamada de Planalto Santareno ou região da Várzea, já se encontravam consolidadas em sua demografia desde o final do século XIX e tiveram como surgimento, a alocação de escravos em fuga e populações indígenas, conforme destaca Santos (2021). Posteriormente, com o surgimento da Rodovia e dos ramais, o acesso terrestre acabou por se consolidar na região, diminuindo a distância com a área urbana, além de posteriormente se agregar como área de expansão da cidade de Santarém.

Ao longo dos anos, a expansão das comunidades, que vinculam-se a atividades produtivas específicas e a criação de Glebas e Projetos de Assentamento, faz-se necessário um novo diálogo, sobretudo relacionado ao que chama-se de Regiões Produtivas dentro da Rodovia PA-370, também influenciadas pelas configurações étnicas e raciais, como são os casos de algumas áreas na região I e II, tendo a presença de comunidades de remanescentes quilombolas e povos originários, conforme visto abaixo.

REGIÃO PRODUTIVA	COMUNIDADES INTEGRANTES
Curuá-Una I	Diamantino, Miritituba, Castela, Perema, Estrada Nova, Cristo Rei, Jacamim, Santa Rosa, Secretaria, Poço das Antas, Curupira, Tipizal, São Raimundo da Palestina, Santos da Boa Fé, Ramal do João Pereira, Santa Cruz, São Francisco, Jacaré, Quilombo Bom Jardim e São Jorge
Curuá-Una II/Tapera Velha	Amparador, São Francisco da Cavada, Açaizal, Novo Império, Tiningú, Murumurutuba, Murumuru, Boa Esperança, Guaraná, Henrique Mendes, Pinha-Una, Planalto



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

Quadro 1 – Divisão Territorial da Rodovia PA-370

Elaborado por: Santos (2021)

É interessante destacar que para além dos 78 quilômetros, existe um projeto de expansão da rodovia na sua interligação com a TransUruará, somados mais 150 quilômetros que interliga Santarém ao município de Uruará, já na região do Rio Xingu/Transamazônica, cuja área é relacionada a Gleba do Corta-Corta, ainda pertencente ao município e com linhas diárias para a sede urbana de Santarém.

Além disso, é importante destacar o surgimento dessas novas áreas, inclusive com as vicinais ou as denominadas de “Espinho de Peixe”, como forma do advento da diversidade econômica da região. Santos (2020) destaca a agricultura familiar como um dos elementos principais da região, ainda que a economia da mesma seja dividida em fases: o período extrativista, a consolidação das comunidades e a especialização e produção do agronegócio, sendo essas fases caracterizadas por um panorama econômico e cultural, além das novas configurações que impactam não somente a tecnologia, mas as formas do escoamento da produção, tanto de forma de subsistência, quanto para o mercado externo.

● **MONOPÓLIOS E DISPUTAS: A CONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NA RODOVIA PA-370**

Sobre a configuração do transporte, engloba-se principalmente a questão da subsistência do produtor e a sua relação com o mercado local. O debate acerca do transporte periurbano é exclusivamente da região produtiva da Curuá-Una I e II, onde ambas totalizam cerca de 44 comunidades. A partir disso, é importante destacar duas questões, a primeira que engloba uma

perspectiva de um circuito promovido por empresas de cunho evolutivo e expansionista e o segundo, pensado por permissionários individuais ou pequenas empresas artesanais em um circuito mais informal dentro do transporte.

Sobre a consolidação operacional do transporte coletivo, Santos (2020) destaca o primeiro formato de transporte, existente por volta de 1978, que era o uso do caminhão do pau-de-arara, este pertencente à Associação Comunitária Rural do Planalto Curuá-Una (ASCORPLAUNA) e posteriormente, o surgimento da primeira linha de ônibus diária, que era operada pela empresa local Transbrasiliana.

Posteriormente, Santos (2022) já ressalta as múltiplas territorialidades existentes no âmbito da rodovia PA-370, sobretudo relacionado a uma rotatividade empresarial e principalmente, as novas configurações que passaram a ocorrer a partir dos recentes processos expansionistas na área urbana do município, sobretudo entre os fins dos anos 1990 e inícios dos anos 2000, conforme descrito no quadro.

FASE OPERACIONAL	EMPRESAS OPERANTES
1980 - 2000	Viação Borges, Viação Norte, Transbrasiliana
2000 - 2015	Viação Borges, Viação Estrada Nova, Viação Monte Cristo, Viação Machado, Viação Norte
2015 - 2018	Viação Borges, C C Sousa Transportes, Monte Cristo, Viação Machado, M&P Transportes, Expresso Curuá-Una, TransAssis e TransBonfim
2019 – Atual	M&P Transportes, Viação Machado, Expresso Curuá-Una, TransAssis, TransBonfim, Cabral Transportes, Silva Transportes, E&E Transportes

Quadro 2 – Fases do Transporte Periurbano na rodovia PA-370
Elaborado por: Autores (2023), com base em Santos (2022)

Percebe-se um alto número de empresas a adentrar o sistema de transporte a partir dos anos 2000, advento do surgimento de novos bairros e a consolidação da então Feira da COHAB (figura 04), cuja fundação é datada de 1992, pode ser considerada como um dos principais pontos de vendas de mercadorias das comunidades localizadas na região da PA-370, conforme visto na imagem a seguir.



Figura 4 – Ônibus da Viação Machado na Feira da COHAB
Créditos: Acervo Pessoal de Gabriel Santos (2021)

Além do advento dos bairros em questão, existe uma perspectiva no surgimento de novas empresas dentro da cidade de Santarém. A configuração operacional a partir de meados dos anos 2000 e que perdura atualmente, conforme descreve Santos (2022), está relacionada às vendas de ativos e passivos operacionais (carros, itinerários), associações entre permissionários que culminaram nos arrendamentos ou sublocações de linhas ou principalmente rotatividade empresarial existente ao longo dos anos.

Esse fator de rotatividade empresarial é perceptível a partir dos anos 2010, onde as mudanças empresariais em Santarém e o desinteresse operacional, advindos de um custo elevado das operações, culminaram na retirada dos empresários de maior poder aquisitivo, estes na classificação de Henry (1999), das empresas evolutivas e passaram a abrigar desde empresas de cunho artesanais ou pequenas empresas familiares, que posteriormente se organizaram e tornaram evolutivas, além da concorrência dos individuais e pequenos permissionários de baixo poder aquisitivo, traçando uma disputa em prol do território e uma forte relação com a oferta e demanda.

A configuração territorial e operacional no âmbito das regiões produtivas da Curuá-Una I e Curuá-Una II/Tapera Velha, são baseadas em aspectos de concorrências e monopólios entre os agentes em questão. Em alguns aspectos, as relações familiares e as parcerias rotativas entre permissionários, traz um diferencial no que se dará a operação, ainda que os custos de viagem e a demanda operacional sejam diferenciados.

Apresentar o cenário de cada região é bastante peculiar, sobretudo no que tange às



recentes configurações e futuras inserções no eixo de expansão da cidade e até mesmo, nas futuras possibilidades licitatórias do transporte. Na região produtiva da Curuá Una I, apresenta-se cerca de 07 itinerários, estes que sofreram uma forte rotatividade nos últimos anos, devido ao desinteresse das unidades empresariais evolutivas, estas que apresentam um processo de expansão, conforme destaca Henry (1999) e passaram a ser operadas por pequenas empresas de cunho artesanal, com poucos veículos e uma operação simplificada.

Ao mesmo tempo que há essa questão operacional de cunho artesanal, pequenas empresas de cunho familiar se integram ou se dividem, formando outras empresas, mas com maior poder aquisitivo, seja pela inserção de outras capitais ou arrendamentos, ou até mesmo, pelo envolvimento de outras atividades. Abaixo, os itinerários elencados a partir das práticas de campo desenvolvidas.

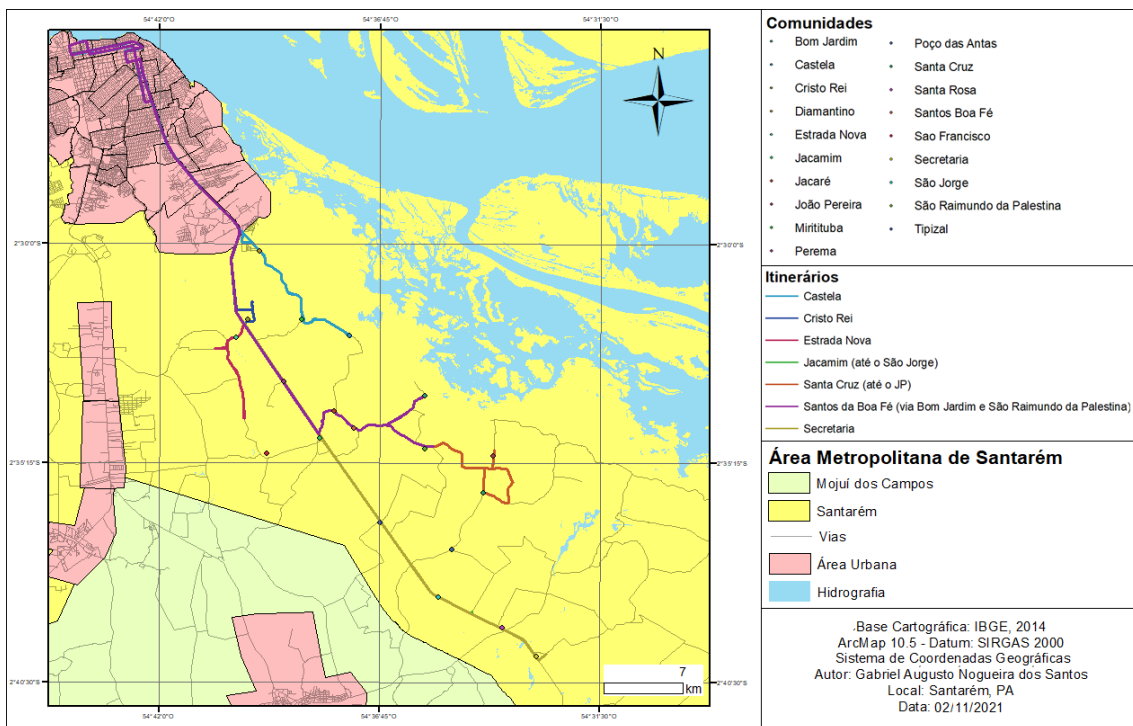


Figura 5 – Itinerários existentes na Região Produtiva da Curuá-Una I
Elaborado por: Santos (2022)

Percebe-se uma dualidade em itinerários, seja por empresas artesanais ou por redução de grupos familiares e surgimento de oligopólios, a concorrência é organizada pelos próprios permissionários a partir de uma rotatividade empresarial, em muitas, a ocorrer com a omissão do poder público no gerenciamento e verificação de uma eficiência operacional propriamente dita, trazendo uma certa autonomia no operar e no desinteresse posterior por parte dos permissionários.

No âmbito da Região Produtiva da Curuá-Una II, é apresentado o seguinte panorama:



desistência total das empresas de transporte de característica evolutiva e o fortalecimento dos pequenos permissionários individuais, com um ou dois carros aptos ao transporte de passageiros. Com exceção da comunidade Boa Esperança, que é caracterizada por uma empresa já atuante no transporte escolar e no ramo de autopeças, as demais comunidades são caracterizadas por um transporte realizado por pequenos proprietários, que exercem a função de dono e profissional do transporte coletivo, conforme visto na imagem abaixo.

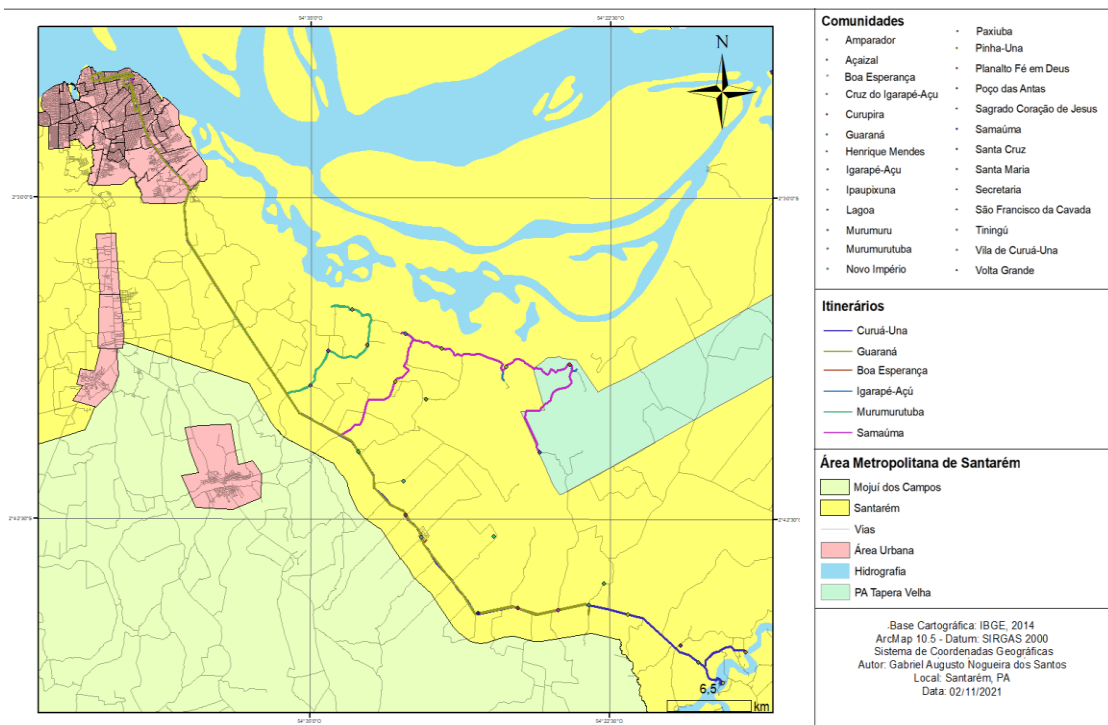


Figura 6 – Itinerários existentes na Região Produtiva da Curuá-Una II
Elaborado por: Santos (2022)

É importante destacar que as rotas referentes a essa área, surgiu com as principais empresas destacadas, como a Viação Borges, C C Sousa, presentes em um cenário mais atual e a Viação Norte, destaque para a atuação até meados dos anos 2010. As transferências posteriores, englobam a necessidade dessas empresas de maior porte e cunho evolutivo, maior lucratividade e menor custo, conforme destaca Santos (2022). A partir disso, a questão da rotatividade operacional passa a ser predominantemente constante, desde a questão do custo-benefício, quanto aos agentes interessados, conforme visto na figura abaixo.

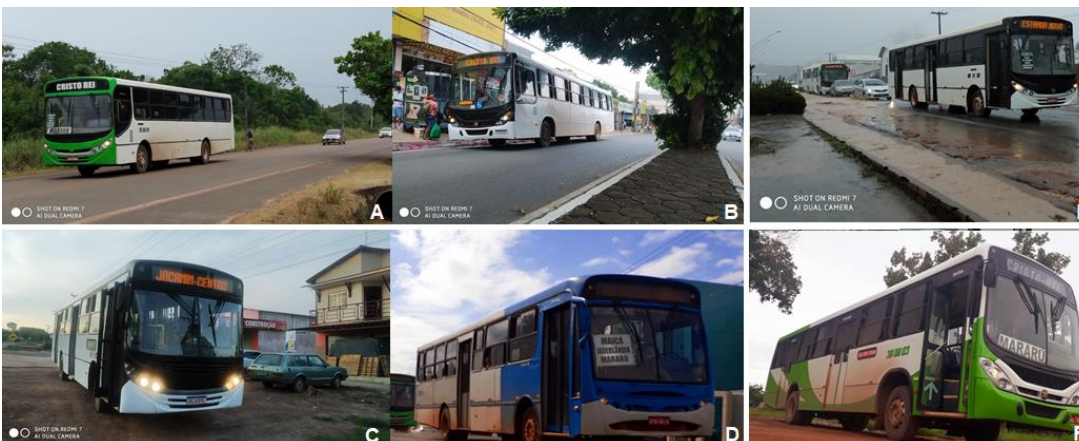


Figura 7 – Mudanças operacionais na Rodovia PA-370 (Foto A –TransBonfim; Fotos B, C e E –M&P Transportes; Foto D –Viação Machado; Foto F –TransAssis)

Créditos: Fotos A, B, C e E – Trabalho de campo desenvolvido em novembro de 2020 e outubro de 2021; Foto D – Acervo de Erick Neves (Galeria Ônibus Brasil); Foto F – Acervo de Joelson Serique (Ônibus Brasil)

As idiossincrasias percebidas dentro das áreas em questão, revelam uma problemática de pouco interesse e a sobrevivência do serviço de transporte, ainda que a inserção dentro dos circuitos sejam vistas de duas formas: uma, prevalecendo a questão da cidadania dos usuários, no processo de inserção dentro do território e a configuração das empresas para além da função social, em uma busca de necessidade pela sua inserção dentro do capital, ainda que aquém dos interesses mercadológicos e estatais na sua configuração.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda podem não ser as considerações finais, visto que o trabalho é envolto em projeto de mestrado e segue avanços dentro das perspectivas de doutorado. Apresentar o que chamamos de *transport disadvantage* ou de expansão no transporte na área da rodovia PA-370, envolve uma série de particularidades muito além do que é a disputa por território empresarial ou demandas operacionais. Nesse cenário, a apresentação engloba muito mais que a disputa por grandes empresas, mas o foco principal que é o passageiro e o número a ser transportado durante o trajeto.

Ao longo da pesquisa, já em seus primeiros resultados, constata-se a relação entre as tipologias empresariais e os circuitos da economia, onde o seu processo de expansão, muda as configurações e a atuação dentro do circuito, desde a sua base de capital, quanto a importância do social para o transporte, trazendo o caráter mercadológico como crucial para a manutenção operacional do sistema, ainda na condição de integrador ou desfavorecimento do modal

Ainda que a discussão do transporte periurbano como algo recente, tanto em sentido acadêmico, quanto na proposição geográfica, traz como necessidade, uma possível

permeabilidade em relação ao cenário urbano, em que haja uma nova abrangência do modal de transporte, tanto em aspecto mercadológico, facilitando a operação, quanto ao pensar permanente de políticas públicas para o setor de transporte, obedecendo suas dinâmicas e particularidades.

Sobre isso, é importante salientar que as primeiras discussões são referentes aos dilemas de atração e repulsão, além da pouca sofisticação por parte do empresariado, quanto pela necessidade do escoamento da produção, o envolvimento das políticas de transporte e seu planejamento, é assegurar toda a segurança operacional e social de acessibilidade e mobilidade do transporte, cuja questão coletiva deverá ser pensada conforme as demandas em específico. Nota-se, portanto, uma falta de discussão sobre as temáticas e o provimento necessário, de modo que o transporte e seus circuitos enfrentam uma conjuntura de sobrevivência face à precarização operacional existente na cidade de Santarém, sobretudo tangenciada na questão de um transporte que atenda de fato as configurações locais.

REFERÊNCIAS

ABIB, G.; HOPPEN, N.; HAYASHI JUNIOR, P. **Observação participante em estudos de administração da informação no Brasil**. RAE-Revista de Administração de Empresas, v. 53, p. 604-616, 2013.

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

CARVALHO, C.U.; SANCHES, S.P; CAVALCA, D.L. **Transporte público em áreas rurais: uma análise bibliométrica**. In: XXXI ANPET Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, 2017, Recife, PE. Anais do XXXI ANPET Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte, p.1-12.

CARVALHO, C.U; SANTOS, A.B.P.S; DINIZ, C.M; SILVA, O.H; SANCHES, S.P. **A incidência das desvantagens de transporte segundo as características socioeconômicas do indivíduo em áreas rurais e periurbanas**. In: 34 ANPET, 2020, Online. Anais do 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2020, p.1-12

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

REBELLO, Y.A.P. **A Implantação de políticas públicas “espaciais” em assentamentos periurbanos: uma análise do processo de constituição do Assentamento Mártires de Abril, Mosqueiro-PA**. 2017, 102f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -



Universidade Federal do Pará - Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Belém.

SANTOS, A.C. Uso do Território e dinâmicas territoriais na região da rodovia Santarém-Curuá-Una (PA-370): o exemplo da realidade da comunidade Boa Esperança. 2020. 253 f. Tese (Doutorado em Sociedade, Natureza e Desenvolvimento) - Universidade Federal do Oeste do Pará, Programa de Pós-graduação em Sociedade, Natureza e Desenvolvimento, Santarém.

SANTOS, G.A.N. Entre idas e vindas: dinâmicas do transporte coletivo na área metropolitana de Santarém - PA. 2022. 176 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Manaus.

SANTOS, G.A.N. O papel do transporte coletivo frente às comunidades quilombolas do município de Santarém - PA. In: Seminário Internacional sobre Direitos Humanos e Empresas: Povos, comunidades, natureza: insurgências frente ao extrativismo predatório, 2021, São Luís. Anais do I Seminário Internacional sobre Direitos Humanos e Empresas: Povos, comunidades, natureza: insurgências frente ao extrativismo predatório. São Luís: EDUFMA, 2021. v. 1. p. 59-68.

SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: EDUSP, 2008, 433 p.

SANTOS, M. O Espaço do Cidadão. São Paulo: EDUSP, 2007, 176 p.

SENNA, L.A.S. Economia e Planejamento dos Transportes. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014, 258p.

VASCONCELLOS, E.A. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. São Paulo: Editora Annablume, 2000, 296p.

VASCONCELLOS, E.A. Transporte Urbano: Espaço e Equidade. São Paulo: Editora Annablume, 2001. 220p