

# BARCO REGIONAL: MEIO DE TRANSPORTE SOCIOECONÔMICO NO TRECHO CABURI-PARINTINS-CABURI.

Suzele Costa Fonseca<sup>1</sup>  
José Camilo Ramos de Souza<sup>2</sup>

## RESUMO

O transporte fluvial na Amazônia se faz essencialmente de pessoas, cargas e informações. Dentre os diversificados meios de transportes característicos da região, os barcos regionais ganham um significado expressivo para aqueles que necessitam se deslocar de um lugar para o outro, visto que o rio é o principal via de acesso entre as localidades. Diante disso, este trabalho foi à tentativa de compreender o papel do transporte fluvial (barcos regionais) na vida dos moradores da Agrovila do Caburi com relação aos aspectos socioeconômicos. A natureza da pesquisa foi de cunho qualitativa, tendo como suporte a abordagem fenomenológica, com intuito de compreender a percepção dos moradores quanto a importância do barco regional em seu cotidiano. Foram realizadas observações *in lócus*, a fim de identificar a intensidade do fluxo das embarcações no trecho de viagem; analisando a contribuição do barco regional no contexto social e econômico dos moradores da Agrovila do Caburi; e evidenciando a importância do barco regional na vida dos passageiros como alternativa de circulação de pessoas, mercadorias e comunicação. Para melhor compreensão, houve a necessidade de fazer viagens em dias alternados para a aplicação de questionário destinado aos passageiros. Conclui-se que, mesmo com outros tipos de embarcações realizando viagens nesse trecho, a procura pelos barcos regionais ainda é significativa, em razão de transportar produtos, informações e ser um meio de aproximação de pessoas e comunidades circunvizinhas.

**Palavras – chaves:** Transporte Fluvial. Barco regional. Parintins. Caburi. Passageiros.

## 1 INTRODUÇÃO

A navegação fluvial desde o processo de colonização pelos portugueses, sempre contribuiu como possibilidade para exploração, escoamento de produtos e deslocamento de pessoas. Nos dias atuais, o uso deste modal ainda se faz presente, principalmente na região amazônica em virtude dos rios serem as estradas por onde ocorrem as diversas circulações. Devido às vias fluviais serem o meio quase que exclusivo de aproximação entre as localidades, o uso do barco regional se faz imprescindível para a população que utiliza deste meio de transporte, sendo uma forma de comunicação e locomoção.

---

<sup>1</sup>Graduanda do curso de Licenciatura em Geografia - Universidade do Estado do Amazonas - UEA/ CESP/. E-mail: Zelle\_fonseca@hotmail.com

<sup>2</sup>Professor do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas – UEA/ CESP. E-mail: jramosdesouza@hotmail.com

Diante do exposto, o trabalho de pesquisa busca compreender o papel do transporte fluvial (barcos regionais) na vida dos moradores da Agrovila do Caburi com relação aos aspectos socioeconômicos, enfatizando o fluxo das embarcações no trecho de viagem, e sua contribuição no contexto social e econômico para os moradores da Agrovila do Caburi, além de evidenciar a importância do barco regional na vida dos passageiros, como alternativa de circulação de pessoas, mercadorias e comunicação.

Para alcançar os objetivos propostos adotou-se o seguinte cronograma de atividades, dividido em 03 (três) etapas: A primeira está baseada na pesquisa bibliográfica onde obtivemos informações teóricas com enfoque no transporte fluvial, em especial o barco regional (barco de passageiro e carga) ou misto, responsável por realizar as articulações entre os diferentes lugares no município de Parintins. Dentre os embasamentos teóricos destacam-se: Bastos (2006), Carvalho (2013), David (2010), Nogueira (1994).

Na segunda etapa desenvolveu-se a pesquisa de campo para fazer a observação *in loco*, tendo como área de estudo o Porto da Agrovila do Caburi, onde as embarcações partem para desenvolver sua “derrota”<sup>3</sup> sendo o porto da rampa do mercado central da cidade de Parintins, onde ocorre o intenso movimento das embarcações oriundas da Agrovila do Caburi. A partir das observações se pode evidenciar fatores que propiciam a importância do barco regional na vida de pessoas.

Na terceira etapa, foram realizadas viagens para aplicação dos questionários contendo perguntas destinadas aos passageiros que utilizam os barcos regionais no trecho Caburi-Parintins-Caburi. A partir dos dados obtidos, houve a organização destes. Posteriormente foram realizados gráficos e tabelas com o intuito de apresentar uma melhor compreensão dos resultados obtidos durante a pesquisa.

O presente trabalho está estruturado da seguinte maneira: O segundo tópico faz um breve histórico da área de estudo e a sua localização, apontando o município onde a Agrovila do Caburi está inserida. O terceiro tópico faz uma reflexão sobre o barco regional na Amazônia, dando ênfase aos aspectos que caracterizam e os diferenciam dos demais tipos de embarcações existentes na região. O quarto tópico corresponde às análises e discussões a respeito da percepção dos passageiros quanto a importância do barco regional em seu cotidiano. O quinto tópico são feitas as considerações com relação aos resultados obtidos e a importância desse meio de transporte para as relações socioeconômicas na vida de pessoas.

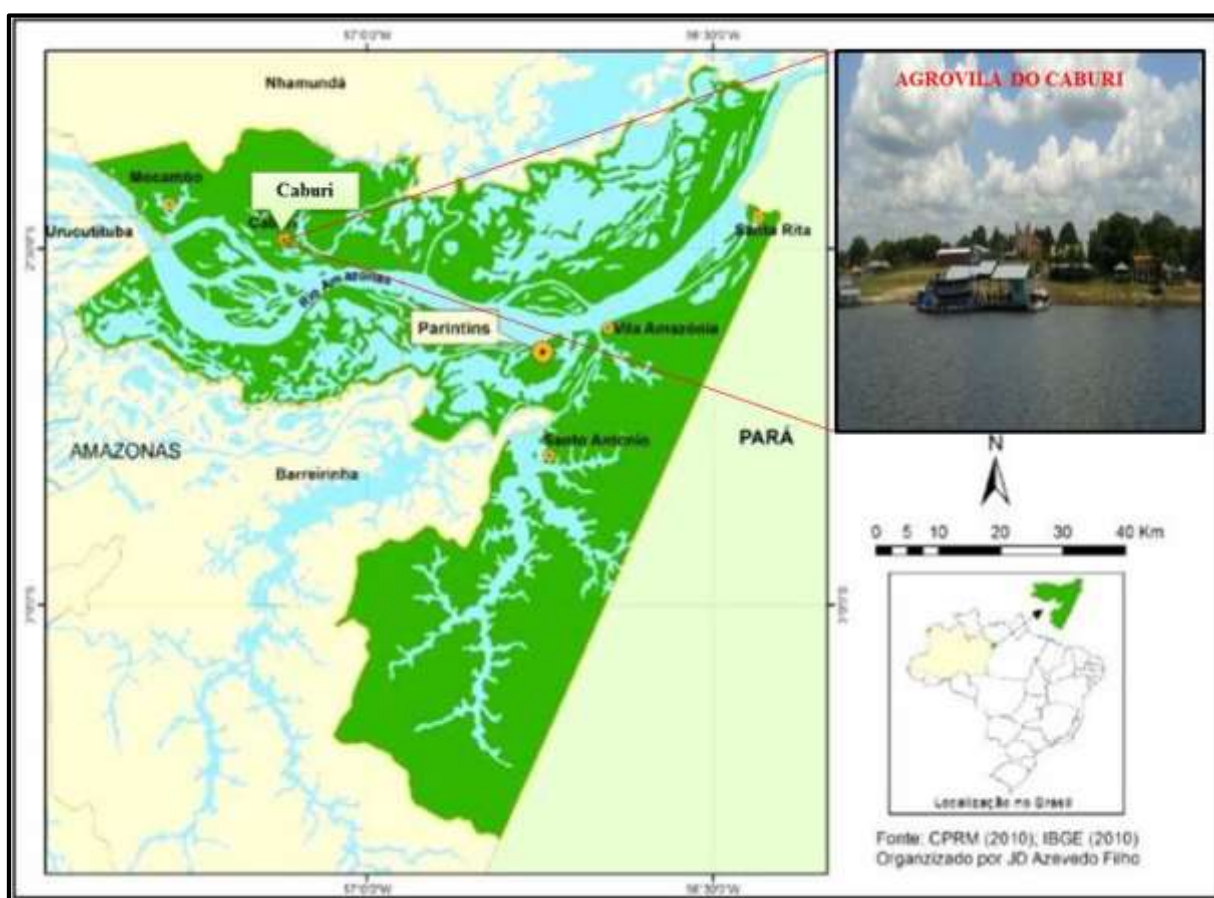
---

<sup>3</sup>Trajeto que compreende um porto de partida e chegada de uma embarcação.

## 2 LOCALIZAÇÃO E UM BREVE HISTÓRICO DA AGROVILA DO CABURI

A Agrovila do Caburi assim como outras comunidades no Estado do Amazonas sofreu influência da igreja católica no seu processo de formação. Desde o processo de colonização até os dias atuais, a igreja católica se faz presente nas relações socioculturais nas comunidades ribeirinhas. Ao aproximar da Agrovila do Caburi utilizando as embarcações, depara-se primeiramente com a imagem da Igreja de São Sebastião.

Agrovila do Caburi está situada às margens do lago do mesmo nome, pertencente ao município de Parintins-AM (figura 01), localizada a noroeste da cidade sede do município (Parintins), possui cerca de 45 km de distância em linha reta da referida cidade.



**Figura 01:** Mapa de localização da Agrovila do Caburi.

**Fonte:** CPRM (2010), IBGE (2010).

**Organizador:** Azevedo Filho; Adaptado/Fonseca, 2014.

A Agrovila do Caburi atualmente possui aproximadamente 3.284 (três mil duzentos e oitenta e quatro) habitantes (Sistema de Informação de Atenção Básica - SIAB). A referida agrovila constitui de 2 (duas) escolas municipais e 1 (um) estadual, 1 (um) centro educacional infantil, 1 (um) banco postal, 1 (um) mercado municipal, 2 (dois) locais que vendem gasolina, 1 (um) posto de saúde, lan house/Xerox, sistema de abastecimento de água (SAAE), energia elétrica (AMAZONAS ENERGIA), telefonia fixa (OI) e serviços de internet privado.

Os moradores da referida localidade buscam o seu sustento e sobrevivência em diversas atividades formais (Servidores públicos municipal e estadual, assalariados de empresas privadas) e atividades informais (agricultura, pesca artesanal e comercial, pecuária, vendedores ambulantes, comerciantes, pedreiros, carpintaria e outros).

A história da Agrovila é contada por moradores antigos que relatam a origem de seu nome. Segundo os relatos de moradores, a agrovila denominou-se Caburi devido um cabo chamado Ari e aproximadamente 20 militares entrarem lago adentro em busca de aldeias para punir e prender índios responsáveis pela morte de um militar chamado cabo Vilela. Ari e sua tropa foram emboscados por índios das tribos do lago. Este fato ficou conhecido na região como “o caso do lago Cabo Ari” que mais tarde o linguajar do povo foi transformando até ao que se pronuncia hoje Caburi. (RODRIGUES, 1993).

Rodrigues (1993) relata que em 1905 um casal que buscava terras férteis para agricultura chegou ao lago do Caburi, D<sup>a</sup> Caranã, uma portuguesa casada com um brasileiro, nordestino Diogo. O local era desabitado, tendo somente vestígios de habitantes de tempos remotos. O casal fixou residência na cabeceira do lago chamado Ribeira, sendo considerados portando os primeiros moradores que chegaram à localidade.

Contudo, a Agrovila do Caburi continua em processo de transformação, seja na sua configuração espacial, seja no modo de vida dos seus moradores, pois como Rodrigues (1993) afirma, a agrovila caminha a cada dia, com pessoas que chegam, saem, moram, vendem casas, estudam, trabalham, se divertem, pescam, vendem, compram, lecionam e praticam as mais variadas atividades.

### **3 BARCO REGIONAL NA AMAZÔNIA: TRANSPORTANDO RELAÇÕES SOCIAIS E ECONÔMICAS**

O transporte fluvial sempre esteve presente direta ou indiretamente na relação social, cultural e econômica na vida dos habitantes da região amazônica, em razão da mesma ser dotada de rios navegáveis por onde trafegam inúmeras embarcações características da região. Como afirma Medeiros (2012), desde o início da efetiva ocupação lusitana no século XVII, a navegação fluvial sempre teve destaque como o principal meio de escoamento de produção e de deslocamento de pessoas, permanecendo até hoje como o meio de transporte mais importante da região.

O transporte fluvial na Amazônia se faz essencialmente de cargas, pessoas e informações. As cargas são diversificadas, variando de produtos regionais até aos produtos industriais. As pessoas que utilizam este meio de locomoção em sua maioria são pertencentes

às comunidades ribeirinhas, ou seja, residem às margens dos rios. Razão pela qual em algumas comunidades têm o transporte fluvial como o único meio para se deslocar e realizar suas atividades tradicionais, garantindo sua sobrevivência e de sua família.

As informações por sua vez, são levadas através das redes de articulações desenvolvidas por ele (transporte fluvial) a cada parada realizada. Na visão de Carvalho (2013, p. 16), o transporte fluvial “se enquadra nos estudos das ciências da Geografia do Transporte e da circulação, no campo que investiga os movimentos de produtos, pessoas, informações e também serviços que estão disponibilizados para uso”. Assim como os demais meios de transportes que integram a região, o transporte fluvial assume um papel importante para aqueles que os utilizam.

As diferentes embarcações predominantes da região são a base para que haja movimento/ circulação, sejam elas lanchas rápidas, barco regional, bajara, rabeta, canoa, cada uma presta um grande serviço à sociedade que necessita transitar pelas vias de acesso – as estradas fluviais da Amazônia, principalmente pelos caminhos aquáticos do município de Parintins. De acordo com Bastos (2006) o transporte em sua diversidade de modais é o grande responsável pelo movimento de circulação de pessoas e mercadorias. Nesse contexto é possível afirmar que cada embarcação mencionada apresenta características próprias e uma utilidade específica quanto ao seu uso.

No entanto, na Amazônia o barco regional destaca-se no deslocamento de cargas e passageiros, conhecidos popularmente na região como “barcos de recreio, ou barcos tradicionais” (DAVID, 2010, p. 17). O barco regional como será tratado para fins desse trabalho é fundamental para aqueles que utilizam esse meio de transporte no interior do Estado do Amazonas. Vale ressaltar que a referida embarcação possui um trecho de viagem específico e valor de passagem já definido. A utilização do barco regional predomina-se devido, sobretudo, ao seu custo, que apresenta um valor mais em conta, levando em consideração o valor de outras embarcações (CARVALHO, 2013).

Na realidade amazônica o barco regional apresenta várias características para navegar nas vias fluviais. Carvalho (2013) destaca as principais embarcações de passageiros na região (quadro 01), salientando em detalhes as seguintes designações pelo qual são conhecidos.

<b>DESIGNAÇÃO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
Barcos de linha	São barcos com trajetos e preços de passagens fixos.
Barcos de recreio	São embarcações voltadas ao desporto ou atividades recreativas (NORMAM, 02/DPC). No entanto, regionalmente é comumente designado também para embarcações que transportam passageiros e cargas.
Barcos de cargas e passageiros	Também conhecidos como barcos mistos, que fazem o transporte de mercadorias e de passageiros de uma localidade a outra (ponto-à-ponto).

**Quadro 01:** Diversidade de designações dos barcos na Amazônia.

**Fonte:** CARVALHO, 2013. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

A partir do exposto faz-se uma reflexão das diferentes denominações que se encaixam no perfil das embarcações para alcançar assim, um melhor entendimento no decorrer da pesquisa. No entanto, independente da designação imposta, todas apresentam igualmente o mesmo significado para a navegação regional, visto que apresentam peculiaridades por transportar pessoas e mercadorias, (CARVALHO, 2013).

No trecho que compreende a Agrovila do Caburi e cidade de Parintins, trafegam uma diversidade de embarcações que são responsáveis por dar dinamicidade entre as localidades. A partir de um determinado segmento, denominado “Boca do Caburi”<sup>4</sup>, é possível identificar essa diversidade de embarcações, por ser a entrada e saída para outras cidades e comunidades circunvizinhas, destacando a cidade de Nhamundá e localidade do Aduacá, respectivamente.

Dentre as inúmeras embarcações identificadas que realizam frequentemente esse trajeto, destacam-se as embarcações “miúdas” (rabeta, canoa, bajara, voadeira) utilizadas principalmente por ribeirinhos (figura 02) dando suporte para conduzir seus produtos regionais, hortaliças e frutas para outros pontos próximos, e/ou se deslocarem para fins sociais, como ir à igreja e visitar seus familiares.

---

<sup>4</sup> Boca do Caburi é conhecida popularmente pelos ribeirinhos, moradores das comunidades próximas e principalmente por ser a porta de entrada para a Agrovila do Caburi.



**Figura02:** A e B: Embarcações miúdas.

**Fonte:** Pesquisa de Campo, outubro de 2014. Autor: FONSECA, S.C 2014

Contudo, podemos perceber a importância do transporte fluvial na vida de pessoas para o desenvolvimento das relações sociais e econômicas, pois levando em consideração as particularidades da região “seria impossível viver e produzir na Amazônia se a região não fosse dotada de meios de transporte e navegação, que permitissem o tráfego de pessoas e produtos [...]” (BENCHIMOL, 1995, p.3 *apud* BARBOSA e PRADO, 2013, p. 5). Neste sentido, é um modal que influencia de forma direta ou indireta nas relações socioeconômicas, políticas e culturais dos povos ribeirinhos e das cidades locais.

### **3.1 Barco regional e as relações cotidianas dos passageiros ribeirinhos**

Ao navegar pelas margens do rio Amazonas é possível observar inúmeras comunidades ribeirinhas que fazem parte do cenário amazônico. Cada comunidade apresenta características próprias do lugar. Algumas caracterizam formas e estruturas, típicas de áreas urbanas na composição de sua paisagem em função das interações existente com a cidade de Parintins. Porém, em suas dinâmicas sociais ainda resistem hábitos e costumes tradicionais (SILVA, 2009).

É plausível salientar que os ribeirinhos em suas vidas cotidianas exercem suas atividades para garantir não só a sua subsistência, mas também de sua família, sendo um meio de comercialização. Tocantins (1985), *apud* David (2010), enfatiza que a vida do homem amazônico está intimamente ligada ao curso dos rios, os quais inspiram poesia, trazem o alimento, mantêm a floresta.

Dentre as atividades a pesca artesanal e comercial é a que mais se destaca. Carvalho (2013) argumenta que o homem do interior tem o rio como a principal fonte de subsistência, e também em alguns casos o rio é o único caminho acessível entre as cidades e comunidades, sendo que em algumas dessas localidades a cada seis meses, estes ficam quase que impossibilitadas de acesso, pois as águas dos rios, ao baixarem, representam uma ampla dificuldade de locomoção. Sendo nesse sentido, características do período sazonal típico da região amazônica.

Quando se trata da Agrovila do Caburi as dificuldades na mobilidade de pessoas e mercadorias ficam bastante limitadas, visto que devida o período da vazante, o tráfego das embarcações de médio porte (barco regional) em determinados trechos de vias de acesso à agrovila do Caburi ficam restrito em razão do baixo volume de água e a largura do igarapé que ficam bastante reduzidas no período acima mencionado.

Somente às embarcações “miúdas” conseguem trafegar com mais facilidade. No período da vazante, esses tipos de embarcações são as mais utilizadas pelos moradores da Agrovila do Caburi e comunidades em seu entorno, mesmo que para os passageiros o ir e vir de cada um torna-se mais lento e desconfortável.

É notório que independente do tipo de embarcação cada uma apresenta alguma utilidade específica para a população, ou seja, não se pode menosprezá-las ou desvalorizá-las pelo seu tamanho, pois o seu uso já está imbricado no cotidiano de cada indivíduo. A partir desse contexto, Bastos (2006, p. 78) ao abordar especificamente sobre os barcos ressalta que “os barcos, em muitas localidades da Amazônia, são os elos de sociabilização dos indivíduos numa comunidade, pois as ruas são o próprio rio, e é ele quem dá acesso à casa da família, amigos, igreja, escola”.

O ato de transportar pessoas e mercadorias é o que caracteriza o barco regional no trecho Caburi - Parintins - Caburi. Na agrovila do Caburi, a presença desse tipo de embarcação ainda se faz muito presente, mesmo com outros tipos de embarcações que nos dias atuais se faz bastante atuante na comunidade, em especial as “lanchas rápidas”. A esse respeito David (2010) argumenta que o transporte fluvial expresso é um novo segmento e nova opção de navegação que faz parte do transporte fluvial amazônico, devido ao nome, o primeiro entendimento que se tem é que esse transporte possui grande velocidade, concernente a isso, essas embarcações vêm apresentando um crescimento em quantidade e qualidade nos últimos anos.

Diante do exposto podemos evidenciar que uma viagem realizada de Caburi para Parintins em um trajeto que geralmente é feito em 3h e 15 min pelos barcos regionais, as



lanchas rápidas fazem em média em 1 hora e 20 min. O que se percebe a partir desse contexto é uma diferença na redução de tempo/deslocamento entre as duas embarcações, visto que ambas seguem o mesmo percurso, sem levar em consideração as paradas realizadas nas comunidades ribeirinhas.

Concernente ao transporte fluvial, o que se pode intuir é que devido ao avanço da tecnologia estes estão passando por uma série de transformações, possibilitando modificações relevantes de tempo e espaço. Conforme afirma Bastos (2006, p. 18) este tipo de modal vem sendo aprimorado e modernizado cada vez mais para atender as demandas do homem moderno, na perspectiva econômica e social vigentes, priorizando a rapidez e segurança dos fluxos.

Devido ao fato dos barcos regionais serem embarcações utilizadas desde o surgimento da comunidade do Caburi como único meio de transporte que propiciasse a circulação socioeconômica até a cidade de Parintins e demais comunidades circunvizinhas, este ainda serve como principal alternativa de meio de transporte para alguns passageiros, fazendo parte da vida cotidiana e cultural de cada morador. Isso implica em uma reflexão onde Barbosa e Prado (2013, p. 5) enfatizam que:

As embarcações são o principal meio de transporte na maioria das comunidades do interior do estado do Amazonas, tendo uma grande importância na vida das pessoas que utilizam esse meio de transporte para fazer suas viagens e realizar suas práticas sociais.

A bordo do barco regional ainda é constante os costumes tradicionais herdado do homem amazônida imbricado no modo de vida dos passageiros, fato este percebido ao evidenciar as redes atadas na embarcação (figura 03) e conversas informais entre os passageiros na lateral da embarcação. Ambas servem como forma de passa tempo durante a viagem, tornando assim a embarcação um lugar de encontro para o desenvolvimento das relações socioculturais entre pessoas e comunidades.



**Figura 03:** A e B: Passatempo durante a viagem

Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2014. Autor: FONSECA, S.C 2014

O barco regional oriundo da Agrovila do Caburi apresenta um percurso de viagem já definido. É sabido que nas margens do rio Amazonas há inúmeras comunidades ribeirinhas, logo existem pessoas que utilizam e necessitam do barco regional para se deslocar, os mesmos são responsáveis por fazer com que os barcos realizem as paradas na sua comunidade, formando portos intermediários entre a área rural e o espaço urbano, ora para pegar passageiros e/ou produtos em sua comunidade, ora para deixá-los, fazendo com que a embarcação altere sua rota, porém, isso varia conforme a necessidade do passageiro. Dentre essas comunidades podemos citar a Comunidade do Boto e a Comunidade de Vila Bentes.

Viajar no trecho Caburi-Parintins-Caburi é ir (re) descobrindo as diferentes paisagens peculiares do lugar. De um lado verifica-se uma vegetação densa de porte médio onde se predomina ainda o “verde”. De outro lado, observa-se um campo mais devastado, devido a criação de gado, visto que no período da vazante algumas áreas de várzea servem de abrigo para os animais vindos dos terrenos de terra-firme.

### **3.2 Os Barcos Regionais e os aspectos socioeconômicos**

O rio é e permanecerá por muito tempo como a única via de circulação para o ir e vir das populações interioranas do estado do Amazonas. Os barcos são considerados como formas de aproximação das populações nos seus mais distantes lugares, exercendo, portanto, um papel social de integração entre populações, cidades e comunidades ribeirinhas (CARVALHO, 2013).

Nessa perspectiva, os barcos regionais que conduzem cargas e passageiros são essenciais para realizar as articulações entre as comunidades e as cidades no interior do Amazonas. No segmento que compreende Caburi/Parintins/Caburi, circulam 05 (cinco) embarcações de cargas e passageiros (quadro 02), responsáveis por atender as necessidades de pessoas que cotidianamente deslocam-se de um lugar para outro.

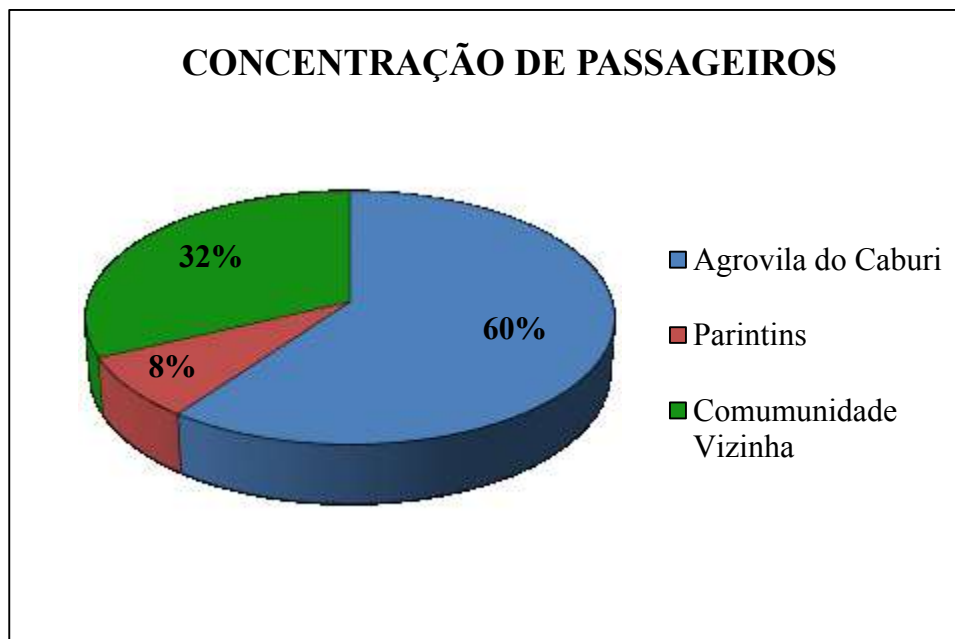
EMBARCAÇÃO	PREÇO DE VIAGEM (R\$)	SAÍDA SEMANAL	RETORNO SEMANAL
B/M Arthur Júnior	20, 00	Seg./Quin	Ter./Sex.
B/M Irmão Tavares	20, 00	Dom./Ter./ Sex.	Seg./Qua./Sab.
B/M kedson	20, 00	Seg./Qua.	Ter./ Qui.
B/M Mestre Dadato	20, 00	Dom./Ter./ Sex.	Seg./Qua./Sab.
B/M Onildo	20, 00	Dom.	Ter.

**Quadro 02:** Nome das embarcações, preço da passagem, saídas e retornos semanais.

**Fonte:** Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

Os dias da semana em que os barcos realizam suas viagens são definidos, ou seja, cada embarcação tem sua saída e retorno específicos. Só há mudança na viagem se ocorrer algum imprevisto com a embarcação. Vale ressaltar que os preços das passagens são definidos a partir do ponto de partida/chegada, ou seja, os passageiros que residem e tem como porto de embarque/desembarque a Agrovila do Caburi, para Parintins o custo da passagem é de R\$ 20,00 (vinte reais), para os passageiros que tem como ponto de embarque/desembarque os portos intermediários situados nas comunidades ribeirinhas o custo da passagem varia entre R\$ 15,00 (quinze reais) a R\$ 20,00 (vinte reais), dependendo da distância da comunidade com relação à cidade sede do município.

A através do levantamento de informações (aplicação de questionário) realizado a bordo das embarcações, podemos identificar o local das moradias e onde há maior concentração de pessoas que utilizam o barco regional como meio de transporte sendo essencial em sua vida cotidiana. O diagnóstico feito ao longo da viagem (gráfico 01) mostra que 60% dos passageiros residem na própria Agrovila do Caburi. Sendo que 32% dos passageiros são oriundos das comunidades vizinhas da cidade de Parintins, onde merece destaque a Comunidade de Vila Bentes, Comunidade do Boto e Comunidades oriundas do lago do Caburi dando destaque as comunidades de Santa Terezinha e Palhal. Apenas 8% dos passageiros entrevistados residem na cidade de Parintins, que por algum motivo estava se destinando à Agrovila do Caburi.



**Gráfico 01:** Maior concentração de passageiros (localização)

**Fonte:** Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S.C.2014

O índice de maior concentração de passageiros está na Agrovila do Caburi, visto que as embarcações partem do referido porto da comunidade. Diariamente as embarcações saem do porto da Agrovila do Caburi levando passageiros e uma diversidade de cargas e encomendas. O fluxo de viagem é intenso neste trecho, pois enquanto algumas embarcações deslocam-se para Parintins, outras já realizam o percurso de volta ao Caburi partindo do píer situado ao lado da rampa do Mercado Central de Parintins.

Visto que em alguns dias da semana é comum duas embarcações realizarem viagens no mesmo dia, isso implica em muitos casos concorrência entre os armadores por passageiros. Nessa disputa, cada armador dos barcos procuram alternativas para atrair passageiros, tendo como estratégia para conquista de maior número de passageiros, oferecer o melhor serviço de bordo, a partir da receptividade do proprietário, conforto até a alimentação oferecida aos passageiros, (NOGUEIRA, 1994).

Considerando que para as populações que necessitam se deslocar, o uso do barco regional como meio de transporte se faz imprescindível. Aponta Medeiros (2011) que em literalmente parte da população amazonense não possui o direito de escolha, uma vez que não é oferecido mais de uma opção de modal, sendo apenas o transporte fluvial o responsável pelo deslocamento das pessoas para atendimento de suas necessidades básicas.

As estratégias expostas pelos proprietários das embarcações são entendidas como cortesia as pessoas que viajam, no entanto, é direito dos passageiros e dever dos armadores

oferecer serviço de qualidade e proporcionar uma viagem confortável a todos os usuários das embarcações (Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ).

#### **4 OS BARCOS REGIONAIS A PARTIR DA PERCEPÇÃO DOS PASSAGEIROS**

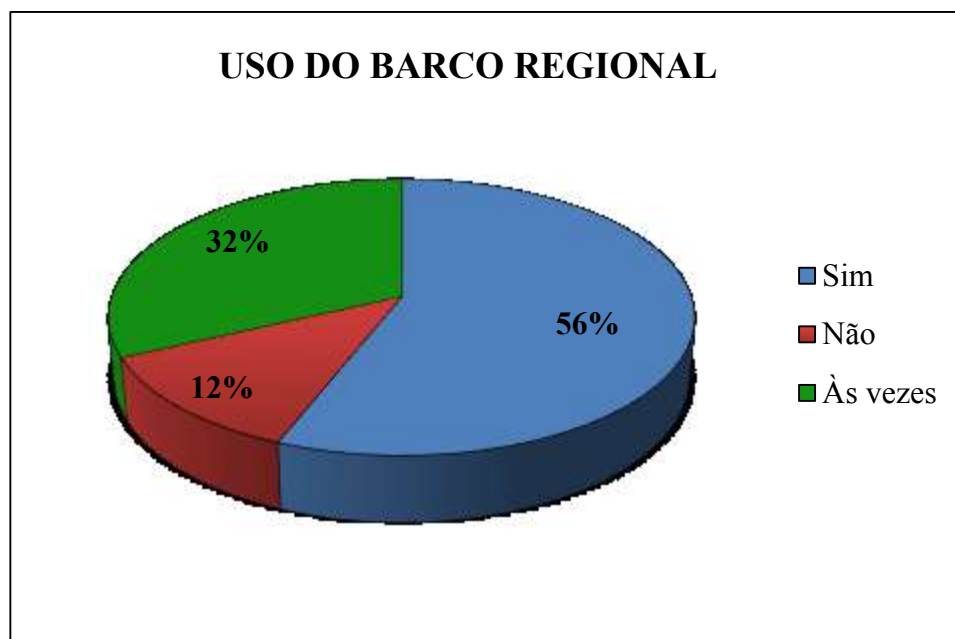
A função que o barco desempenha é subjetiva, visto que para cada indivíduo este presta um serviço diferente dependendo de suas necessidades, de modo que, para cada passageiro o barco regional representa uma finalidade específica. A demanda de passageiros contribui para que ocorra o fluxo intenso de embarcações com destino a Parintins. A escolha pela embarcação varia de acordo com a vontade dos passageiros, pois conforme ressalta Carvalho (2013), a qualidade do serviço disponibilizado para seus usuários é levada em consideração na escolha do barco, pois a maioria dos usuários procura por embarcações a qual já tem certa feição ou que já conhecem os tripulantes e os serviços oferecidos principalmente no que se refere à alimentação e segurança.

Uma viagem nesse percurso dura aproximadamente 3h e 15min, dependendo da proporção do motor da embarcação e das condições naturais que o rio se encontra em razão do período da enchente e da vazante. Durante as viagens de campo foi realizada a aplicação de questionários destinados aos passageiros que utilizam os barcos regionais entre a agrovila do Caburi e a cidade de Parintins, a fim de analisar a contribuição do barco regional no contexto social e econômico na vida dos moradores da Agrovila do Caburi.

##### **4.1 Embarcações e suas utilidades intramunicipal**

Ao embarcar nos barcos regionais, os passageiros já tem a percepção de qual será a utilidade que as embarcações proporcionarão para eles. Atualmente a navegação entre Caburi e Parintins já dispõe de outro tipo de embarcação utilizada pelos passageiros como acesso a área urbana. As lanchas rápidas fazem parte dos meios de transporte entre Caburi-Parintins recentemente, o que se verifica dentro desse contexto que os passageiros não ficam dependentes apenas aos serviços oferecidos pelos barcos regionais.

Um item questionado aos passageiros foi com relação à utilização com frequência do barco regional (gráfico 02) de acordo com a pesquisa 56% utilizam frequentemente o barco regional, esse valor justifica-se em sua maioria devida à quantidade de passageiros que são transportados das comunidades vizinhas, em razão das mesmas estarem localizadas à margem do rio por onde os barcos cotidianamente passam.



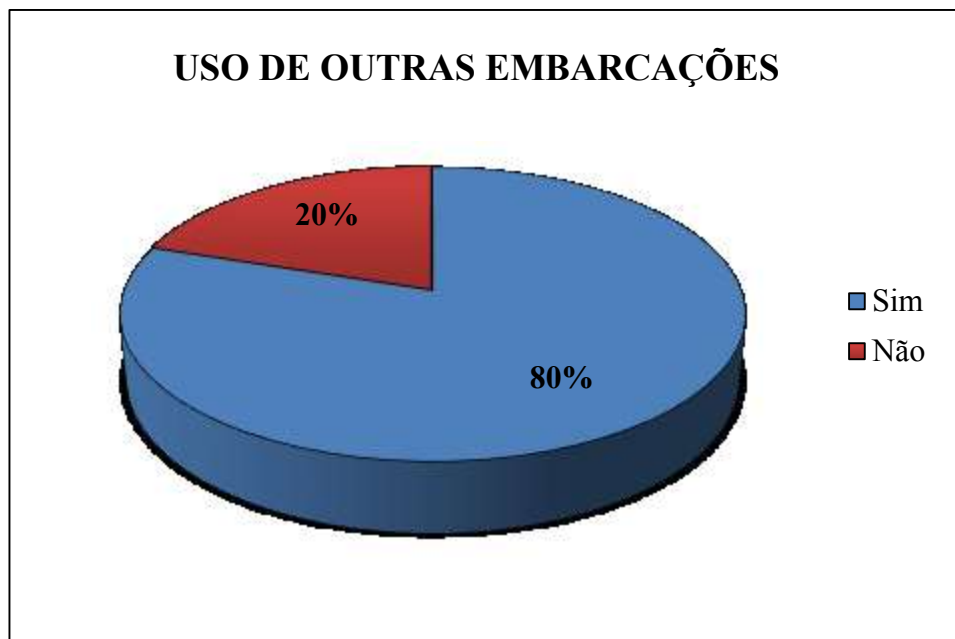
**Gráfico 02:** Uso frequente dos barcos regionais

**Fonte:** Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

Sendo que 32% usam o barco às vezes, quando necessitam resolver alguma pendência em Parintins que requer somente à sua presença, a exemplo destacou-se o uso dos serviços bancários. Outros 12% responderam que não utilizam o barco regional com frequência, principalmente com a chegada das lanchas rápidas, que é o meio de transporte que diminui o tempo de viagem.

Podemos avaliar que de acordo com os passageiros que utilizam com frequência o barco, deve ser levada em consideração a comodidade oferecida pela embarcação, no sentido que, durante a viagem é possível atar suas redes para ficar mais a vontade durante o percurso até o seu destino, outro fator que influencia na escolha do barco regional é devida a sua característica que além de levar passageiros transportam também uma variedade de cargas, para os produtores rurais e para os consumidores dos produtos de Parintins o barco regional é uma ótima alternativa de transporte.

A chegada das lanchas rápida na Agrovila do Caburi aumentou a intensidade dos fluxos da rede fluvial na localidade, sendo meio facilitador para interação com a cidade de Parintins em um curto espaço de tempo. Perguntado aos passageiros sobre a utilização de outro tipo de embarcação (gráfico 03) para deslocamento no trecho de viagem, 80% dos passageiros responderam que sim, e outros 20% não utilizam outro meio de transporte para chegar, seja na cidade ou na agrovila.



**Gráfico 03:** Utilização de outros tipos de embarcações.

**Fonte:** Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

Dentre outro tipo de embarcação utilizado pelos passageiros, predomina as lanchas rápidas. Os barcos e as lanchas desenvolvem características distintas nesta linha de recreio, David e Nogueira (2010) salientam que o principal diferencial entre os “Expressos” e os barcos de maior porte é o tempo, mas outros atrativos também são colocados para melhor estadia da população durante as viagens nesse tipo de transporte e dentre esses itens de atração podemos citar a organização, estrutura e comodidade dos passageiros, pois existe uma limitação que é rigorosamente obedecida. A velocidade por sua vez também é uma variável de peso em qualquer meio de transporte, (NOGUEIRA, 1999 *apud* DAVID, 2010).

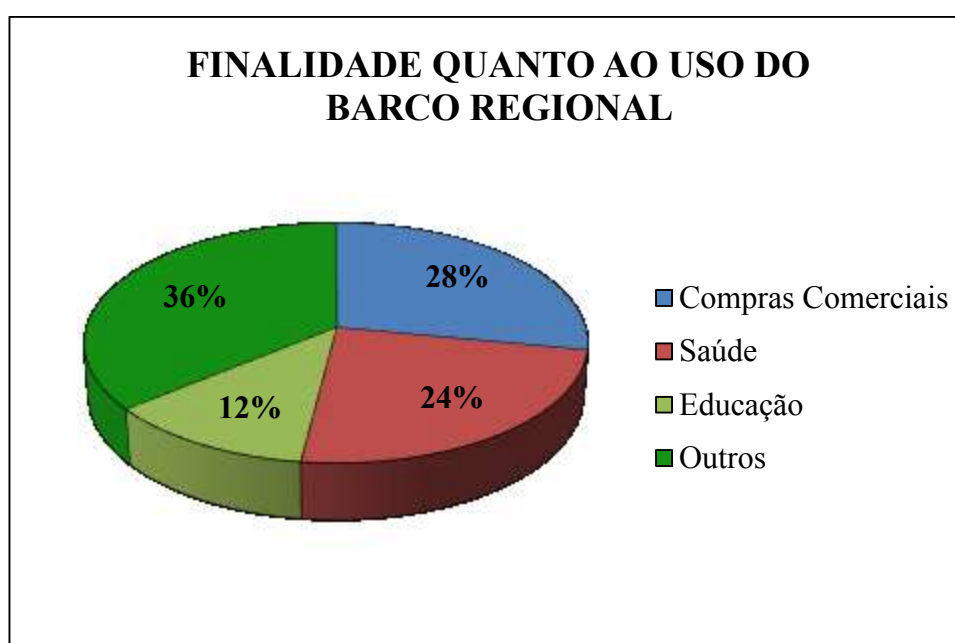
Conforme os registros constatou-se que apesar dos novos meios de transportes encontrados nesse segmento o uso dos barcos regionais ainda se faz presente no modo de vida dos moradores da Agrovila do Caburi, seus valores culturais continuam engendrados no dia-a-dia de cada um.

#### **4.2 Embarcações e suas finalidades intramunicipal**

A barcos regionais não atende necessariamente somente os moradores da Agrovila do Caburi. A procura pelos passageiros das comunidades vizinhas também fazem com que a demanda deste meio de transporte se torne constante no trajeto analisado. De acordo com a pesquisa de campo cada passageiro tem opinião própria ao ser questionado sobre qual a sua intenção principal ao utilizar o barco regional; qual o principal objetivo destes ao se deslocarem de suas casas até a cidade de Parintins ou vice-versa. No decorrer da pesquisa

surgiram várias indagações a fim de verificar as finalidades que os passageiros têm ao utilizar os serviços dos barco regionais.

Como modalidade de meio de transporte quase exclusiva no estado do Amazonas, o transporte fluvial tem um significado expressivo para a população que os utilizam (NOGUEIRA, 1994). Uma questão importante quanto qual finalidade as pessoas se deslocam para Parintins (gráfico 04) é possível perceber que 28% utilizam o barco com intuito de realizar compras comerciais, 24% em buscar de serviço de saúde, 12% responderam que utilizam os barcos regionais para resolver questão concernentes à educação. Os moradores da Agrovila do Caburi enfatizaram que 36,0% são dados referentes a outras finalidades.



**Gráfico 04:** Finalidade ao utilizar o barco regional

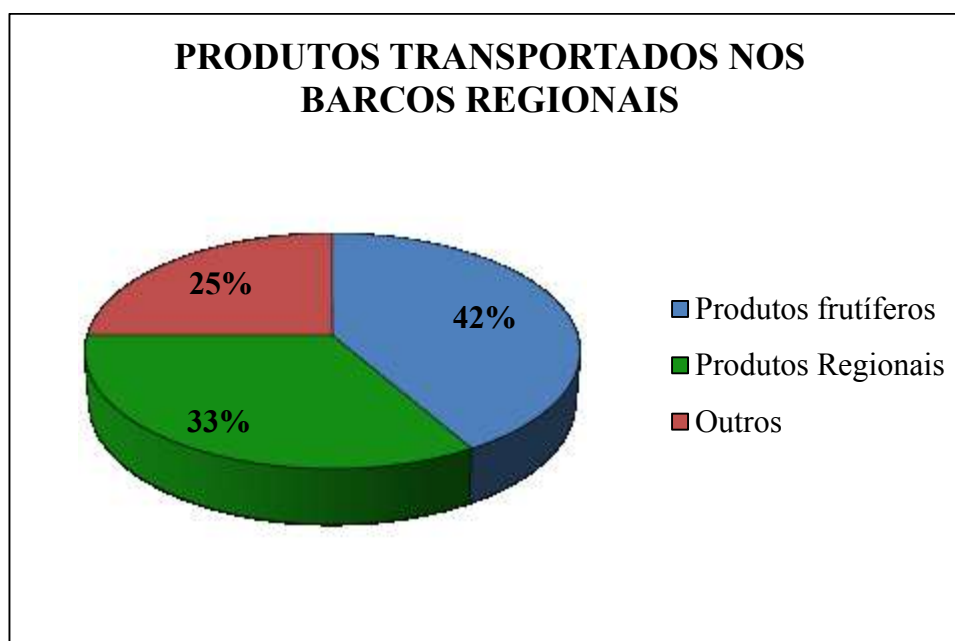
**Fonte:** Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

É possível observar através do gráfico que dos resultados alcançados quanto ao uso dos barcos regionais, dentre as diferentes opiniões, a que mais se destacou foi quanto a procura pelos serviços bancários disponibilizados em Parintins, que corresponde aos outros, (36%). Dos passageiros, alguns são professores ou pessoas que trabalham em escola e que vêm à cidade resolver problemas administrativos referentes a instituição. Em segundo lugar ficou a compra para a comercialização de mercadorias que abastece a Agrovila e são trazidos de Parintins. A quantidade de mercadorias transportadas pelos barcos regionais são intensas, em razão deste meio de transporte ser o único que faz o escoamento de produtos em grandes quantidades até Caburi. O tipo de mercadoria varia como: Açúcar, arroz, café, leite, trigo e outros produtos oferecidos no comércio.



Fazendo a observação *in loco* na Agrovila do Caburi, notou-se que há no local Banco Postal que atende a população que utilizam os serviços somente do Banco do Brasil. Como alguns servidores públicos são clientes de outras agências bancárias, estes necessitam se deslocar até a Parintins para realizar o recebimento de dinheiro, pagamentos de contas e outros serviços. Esses são alguns fatores que justificam a demanda de passageiros que usam os barcos regionais

Outro aspecto analisado a partir da opinião dos passageiros foi o escoamento de produtos sendo transportado para Parintins. Os produtos regionais são escoados principalmente pelo barco regional, pois este é caracterizado pela capacidade de transportar cargas. Os produtos identificados que frequentemente são escoados para Parintins (gráfico 05) são frutíferos 42%, produtos regionais com 33%, e outros que constituem 25%.



**Gráfico 05:** Produtos transportados nas embarcações

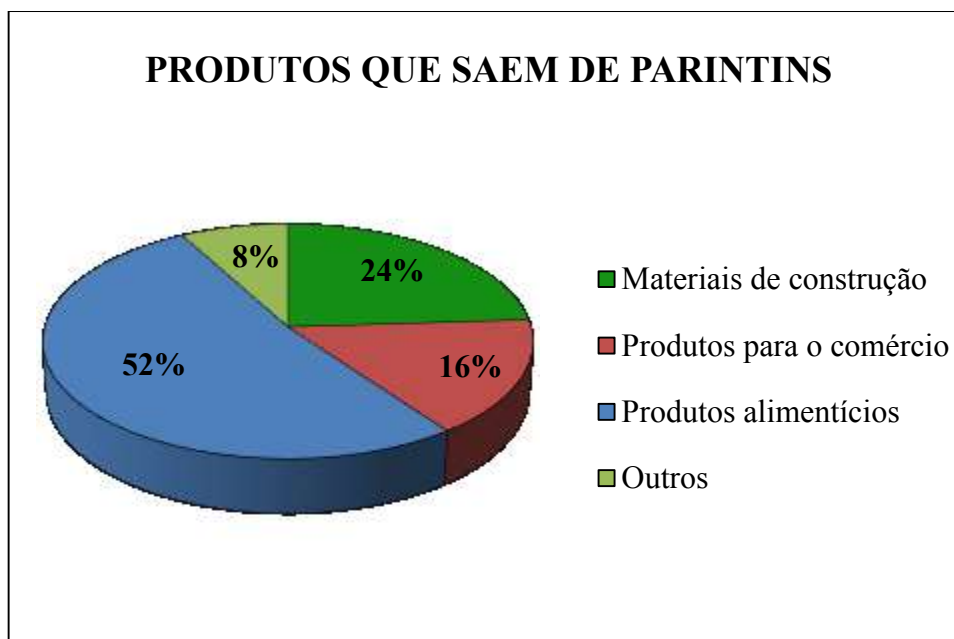
**Fonte:** Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

No escoamento de produto o que mais se destaca é o frutífero, como coco, abacaxi, tucumã, melancia. A demanda por esse tipo de produto varia, pois vai depender da época em que se encontra se está ou não em seu período de produção. Em seguida tem os produtos regional sendo a farinha de mandioca, farinha de macaxeira e beiju. As comunidades que geralmente possui moradores que trabalham com esses produtos são: Santa Teresinha do Caburi e Palhal. Outros que aparece é o pescado e mel.

As comunidades vizinhas foram as que mais se destacaram em relação ao escoamento de produtos, em razão das comunidades possuem moradores que sobrevivem, sobretudo dos produtos cultivados em suas plantações. No entanto, o que se percebeu é que os moradores da

Agrovila do Caburi pouco utilizam o barco regional para escoamento de produtos. O que se pode intuir é que tanto o comércio informal quanto os empregos públicos presentes na agrovila podem ser responsáveis por a diminuição da produção e exportação dos produtos regionais para Parintins.

Com relação aos produtos que saem de Parintins com destino ao Caburi (gráfico 06) os que mais se destacam são produtos alimentícios 52,0% e materiais de construção com 24%.



**Gráfico06:** Produtos que são comprados em Parintins

**Fonte:** Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

Com sistematização dos dados, quanto aos produtos alimentícios (rancho) relatam alguns moradores da Agrovila do Caburi e comunidades vizinhas preferem fazer seu rancho mensal em Parintins, segundo os passageiros em alguns pontos comerciais os preços dos produtos saem mais em conta e mais acessíveis a sua renda. Outro produto que se destaca entre as diversas cargas nas embarcações são os materiais de construção, devido crescimento da Agrovila, ocorre de maneira intensiva novas obras modificando a paisagem, através das ações humanas contribuindo com o processo de produção e reprodução do espaço geográfico.

Contudo os tipos de mercadorias transportadas durante as viagens foram destacadas os materiais de construções e produtos alimentícios, respectivamente. (figura 3 e 4).



**Figura 04:** Materias de construção na embarcação  
Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2014.  
Autor: FONSECA, S.C 2014



**Figura 05:** Produtos alimenticios na embarcação  
Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2014.  
Autor: FONSECA, S.C 2014

Navegando nas margens do rio, os barcos regionais levam diversas cargas e uma quantidade especifica de passageiros, sendo que para cada passageiro este presta alguma finalidade especial, visto que essas embarcações não apresentam um único fim, depende sempre de quem vai utilizá-lo.

Os serviços oferecidos nas embarcações é mais um componente que faz a diferença na escolha dos passageiros em relação a embarcação que irão viajar. A avaliação dos passageiros é voltada necessariamente para a alimentação, higiene, conforto e segurança disponibilizados durante todo o percurso da viagem (gráfico 07).



**Gráfico 07:** Serviços oferecidos nas embarcações  
Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2014. Elaboração: FONSECA, S. C. 2014.

O gráfico 07 representa o resultado da avaliação realizada pelos passageiros quanto aos serviços oferecidos nas embarcações. Os passageiros em sua maioria 56% avaliam como bom os serviços prestados durante a viagem. Vale ressaltar que a qualidade dos serviços varia entre bom e regular para embarcação, desse modo, há sempre uma que irá se destacar ao atender às necessidades de seus usuários.

A pesquisa nos proporcionou observar que em razão da alta disponibilidade de embarcações no trecho Caburi-Parintins-Caburi os serviços prestados a bordo são primordiais para instituir a demanda de passageiros na viagem, visto que os serviços oferecidos aos passageiros é que farão o diferencial quanto à escolha dos barcos regionais.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O transporte fluvial sempre esteve presente desde tempos pretéritos na região Amazônica, estando imbricado nos modos de vida e costumes de seus habitantes. É através do rio que ocorrem os fluxos de embarcações, que por sua vez propiciam o deslocamento de pessoas, mercadorias e informações. Dentre as embarcações tradicionais características da região, os barcos regionais assumem grande importância no contexto da navegação interior.

Nesse sentido, este trabalho de conclusão de curso permitiu analisar e refletir sobre o transporte fluvial de passageiros (barcos regionais) entre a Agrovila do Caburi e a cidade de Parintins, visto que o uso deste meio de transporte ainda se faz muito presente, apesar de existirem na comunidade outros tipos de embarcações como as lanchas rápidas. A procura pelos barcos regionais reforça a intensidade no fluxo de embarcações com destino a cidade de Parintins.

As embarcações contribuem no dia-a-dia da população ao propiciar aos seus passageiros a mobilidade, pois o acesso até a Agrovila do Caburi só é possível por meio do rio, é através dele que trafegam as embarcações tradicionais da Amazônia.

Devido os barcos regionais serem embarcações que estão presentes no cotidiano da comunidade, a demanda de passageiros não estão restritos somente à população da Agrovila do Caburi, pois durante o trajeto é possível encontrar inúmeras comunidades ribeirinhas que utilizam também o barco regional com frequência.

Como se destacou durante o trabalho exposto, apesar de existirem diferentes interesses entre os passageiros, a intenção principal dos passageiros ao utilizar o barco regional até a cidade de Parintins está relacionada à procura por compras comerciais, saúde, serviços bancários e produtos alimentícios.

Em alguns casos ou pode-se dizer em sua maioria o valor da passagem influencia bastante quanto à escolha das embarcações. Cabe aqui ressaltar que no trecho em estudo o custo da passagem para os passageiros não faz muita diferença, pois quando comparada ao valor das demais embarcações, o preço das passagens não altera, sendo tabelado e definido um único valor para todas as embarcações, inclusive para as lanchas rápidas.

Percebeu-se que os passageiros ao utilizarem o barco regional oriundo da Agrovila do Caburi fazem também uso das embarcações para realizar o escoamento de seus produtos. As comunidades vizinhas foram as que mais se destacaram em relação ao escoamento de produção, em razão das comunidades possuírem moradores que sobrevivem, sobretudo dos produtos cultivados em suas plantações.

Portanto, através desta pesquisa conclui-se que no trecho que compreende a Agrovila do Caburi até a cidade de Parintins, o barco regional assume grande importância socioeconômica na vida dos passageiros, visto que o barco é responsável por possibilitar o acesso aos diferentes lugares, além de ser o meio por onde é realizado o escoamento de produtos na região e em alguns casos este é o único meio de transporte acessível para a população.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Cartilha: Direito e deveres dos passageiros de embarcações. Ministério do transporte.

AZEVEDO FILHO, João D' Anuzio Menezes de. **A produção e a percepção do turismo em Parintins, Amazonas**. 2013, 210 f. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2013.

BARBOSA, Evandro Brandão; PRADO, Adriane Pereira. **Transporte fluvial de passageiros: Logística nos portos e itinerários do estado do Amazonas**. Manaus, 2013.

BASTOS, Maria Martins da Rocha Diniz. **Geografia dos Transportes: Trajetos e Conflitos nos Percursos Fluviais da Amazônia Paraense: Um Estudo sobre Acidentes em Embarcações**. – Uberlândia: UFU, 2006.

CARVALHO, Mayara pinho. **Os barcos de linha como meio de transporte no trecho Manaus/Tabatinga**. Manaus: UEA, 2013. 62p. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual do Amazonas, 2013.

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. **A dinâmica do Transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas**, Manaus: UFAM, 2010. p 121. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, 2010.

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **O transporte fluvial expresso: Um novo segmento na rede fluvial amazônica**. In: Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. Porto Alegre - RS, 2010. ISBN 978-85-99907-02-3

MEDEIROS, Juliana Terezinha da Silva. **O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia.** Dissertação (Mestrado). Manaus: Universidade do Estado do Amazonas, Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental, 2012.

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

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

SILVA, C. M. M. **Mocambo, Caburi e Vila Amazônia no município de Parintins:** múltiplas dimensões do rural e do urbano na Amazônia. (dissertação de mestrado) - Manaus: UFAM, 2009.