

# A DINÂMICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR BARCOS EXPRESSOS PARA LOCALIDADES NO ENTORNO DA CIDADE DE MANAUS-AM<sup>1</sup>

## THE DYNAMICS OF PASSENGER TRANSPORTATION BY EXPRESS BOATS TO LOCATIONS AROUND THE CITY OF MANAUS-AM

Kelyan Lago dos Anjos <sup>2</sup>  
Ricardo José Batista Nogueira <sup>3</sup>

### RESUMO

Ao longo das duas últimas décadas os modais de transporte de pessoas têm passado por expressivas mudanças com o surgimento dos barcos expressos – lanchas rápidas no estado do Amazonas. O transporte de passageiros e mercadorias por via fluvial são exclusivas no estado, o que mostra a importância dos rios para a dinâmica de deslocamento na região, com o acesso específico através de barcos. Ainda existe a negligência do poder público em relação a regulamentação de rotas e condições de infraestrutura portuária, mesmo com um fluxo frequente de passageiros no modal fluvial, que são realizados em barcos tradicionais ou expressos para localidades no entorno da cidade de Manaus. A intenção do estudo é compreender a dinâmica do transporte de passageiros por barcos expressos a partir de Manaus para municípios e comunidades em seu entorno, a fim de identificar os operadores das embarcações, a forma de trabalho e o fluxo de passageiros. As embarcações analisadas na pesquisa operam especificamente em trechos para as cidades de Manaquiri, Careiro da Várzea e as comunidades Janauacá, Lago Purupuru e Ilha da Terra Nova que tem o acesso exclusivo pelo modal fluvial. Devido às limitações de circulação de pessoas por conta da pandemia esta pesquisa se trata de uma revisão sistemática que buscou apresentar a dinâmica do transporte de passageiros em curta distância, no entorno da cidade de Manaus.

**Palavras-chave:** Amazonas, Geografia da circulação, Transporte fluvial de passageiros.

### ABSTRACT

Over the last two decades, people's modes of transport have undergone significant changes with the emergence of express boats - speedboats in the state of Amazonas. The transport of passengers and goods by river is unique in the state, which shows the importance of rivers for the dynamics of displacement in the region, with specific access through boats. There is still negligence by the government regarding the regulation of routes and conditions of port infrastructure, even with a frequent flow of passengers in the river modal, which are carried out in traditional boats or express boats to locations around the city of Manaus. The intention of the study is to understand the dynamics of

---

<sup>1</sup> Resultado do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), financiado pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM.

<sup>2</sup> Mestrando do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, [kelyanlagoanjos@gmail.com](mailto:kelyanlagoanjos@gmail.com);

<sup>3</sup> Professor Titular da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, [nogueiraricardo@uol.com.br](mailto:nogueiraricardo@uol.com.br);

transporting passengers by express boats from Manaus to municipalities and communities around the city of Manaus-AM, in order to identify the operators of the vessels, the way of working and the flow of passengers. The vessels analyzed in the research operate specifically on stretches to the cities of Manaquiri, Careiro da Várzea and the communities Janauacá, Lago Purupuru and Ilha da Terra Nova, which have exclusive access by river transport. Due to limitations on the movement of people due to the pandemic, this research is a systematic review that sought to present the dynamics of short-distance passenger transport around the city of Manaus.

**Keywords:** Amazons, Circulation Geography, Passenger river transport.

## INTRODUÇÃO

A movimentação interestadual de pessoas e mercadorias no estado do Amazonas se dá em sua maioria por meio do transporte fluvial, principalmente por barcos tradicionais, os chamados recreios e barcos expressos. Como a população ainda depende das vias naturais para locomoção, torna-se fundamental entender a dinâmica da circulação em escala temporal, elucidando aspectos geográficos e transformações ocorridas com o passar dos anos.

São notáveis as transformações que o transporte fluvial tem sofrido ao longo dos anos na região amazônica, demonstrando o dinamismo da região e a sua capacidade de adaptar-se às transformações ocorridas no cenário internacional (David, 2019, p. 16).

“O transporte é um dos elementos fundamentais da vida em sociedade, pois é a partir dele que as pessoas podem se deslocar para distâncias consideráveis a fim de realizarem atividades profissionais ou sociais” (Morgado; Portugal; Melo, 2013, p. 98).

Sendo assim, David (2010, p. 20), fala que “o transporte é um fator primordial para a produção do espaço geográfico que é o palco de diversas relações econômicas e sociais”. Para Santos (2006, p. 12) “o espaço é entendido como um conjunto inseparável e contraditório de objetos e ações, objetos esses que dão o alicerce para as dinâmicas características da história que estão atreladas ao modo de produção vigente”.

O rio como forma espacial natural, diferente das linhas de trem e rodovias, não se desgasta com o tempo ou com a intensidade de uso, mesmo que precise periodicamente de manutenção quando em seu curso natural transporta grandes quantidades de sedimentos que podem modificar a profundidade ou a largura, representando graves perigos as embarcações, mesmo “consumido produtivamente” o rio ainda permanece intacto (Nogueira, 1999, p. 42).

O objetivo deste artigo é apresentar a dinâmica do transporte de passageiros no Amazonas, tomando como recorte espacial localidades próximas a cidade de Manaus que tem acesso exclusivo por meio dos rios, como forma de reafirmar a importância desse tipo de embarcação para os fluxos e redes na região Amazônica.

Manaus é a capital do estado do Amazonas, a área do município é de 11.401,092 km<sup>2</sup>, está situada na microrregião denominada de médio Amazonas, na confluência do Rio negro e



Solimões, sua litologia é constituída basicamente pela formação Alter do chão e está sob um regime climático do tipo equatorial quente e úmido (Vieira, 2008; Silva, 2012).

Segundo estimativas do IBGE em 2023, sua população corresponde a 2.063.689 habitantes, equivalendo a aproximadamente 52,36% da população do estado do Amazonas.

A Região Metropolitana de Manaus (RMM) foi instituída em 2007 e era composta por sete municípios, posteriormente o poder legislativo estadual acrescentou outros seis, sendo assim, Manaus, Manacapuru, Iranduba, Novo Airão, Itacoatiara, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Careiro da Várzea, Autazes, Careiro, Itapiranga, Manaquiri e Silves, compreendem os municípios da região metropolitana de Manaus. A RMM representa a maior região metropolitana do Brasil em área, com 101.474 km<sup>2</sup>, contudo, é a menor em densidade demográfica com 20 habitantes por km<sup>2</sup> (Conceição, 2016).

O barco expresso se tornou elemento chave de mobilidade na RMM, que tem como principal ponto de concentração de embarcações a área do porto denominado “Manaus moderna” localizado no centro da cidade de Manaus, devido a sua grande dimensão há vários desafios na integração dos municípios da RMM (David, 2019) o que dificulta a consolidação de políticas voltadas para a Região metropolitana.

## **METODOLOGIA**

A metodologia desta pesquisa desenhou-se conforme as possibilidades de levantamento de dados e informações por meios digitais devido as limitações impostas pela pandemia da COVID-19 no Amazonas, que afetou tanto a locomoção na cidade, impedindo a realização de campo, quanto paralisou por determinado período as viagens intermunicipais no estado para evitar a disseminação acelerada da doença.

As embarcações que fizeram parte da pesquisa, serão especificamente rotas com saída do porto Manaus Moderna com destino a cidades e comunidades que se localizam ao entorno da cidade de Manaus com acesso específico por via fluvial como as cidades de Manaquiri, Careiro da Várzea e as comunidades Janauacá, Lago Purupuru e Ilha da Terra Nova.

Foi realizada uma revisão sistemática no Portal de periódicos da CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), biblioteca digital de teses e dissertações da Universidade Federal do Amazonas (TEDE-UFAM), repositório institucional da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e Google Acadêmico, com buscas pelas palavras chaves, transporte fluvial, transporte fluvial na Amazônia e transporte fluvial no Amazonas, a fim de reunir estudos específicos sobre a temática em estudo.

## **REFERENCIAL TEÓRICO**

O transporte fluvial é o meio de locomoção mais utilizado no Amazonas, o uso das vias fluviais sempre se mostrou com considerável relevância para o desenvolvimento de diversas civilizações, na Amazônia a monumental rede hidrográfica com muitos rios navegáveis condicionou geograficamente e historicamente uma relação de dependência das pessoas em relação aos rios (David, 2019).

O sistema de transporte fluvial, nesta região, difere do restante do Brasil porque a comunicação e a integração social se fazem principalmente pelos rios, as condições naturais dessa região constituem o principal fator que propicia o desenvolvimento da navegação (Ferreira, 2016).

O transporte fluvial na Amazônia tem passado por um processo de modernização, que apesar de não atingir todos os segmentos da navegação fluvial regional simultaneamente, figura uma complexa e nova realidade regional. A partir da implementação dos barcos expressos, novas opções de viagem com maior velocidade e menor tempo de duração passaram a fazer parte, da conexão entre diversas cidades da Amazônia (David, 2019, p. 18).

O surgimento de novas embarcações regionais construídas em estaleiros com objetos técnicos, como o aço, alumínio, solda, fios, entre outros, como as voadeiras, lanchas, iate, barco, lancha expresso ou uma balsa, deram novas características às embarcações da região, se tornando cada vez mais comum, demonstrando que há uma pluralidade de modelos de embarcações nos rios amazônicos, com usos e funcionalidades também diversas (Oliveira Neto; Nogueira, 2019).

A organização do espaço se dá a partir de dois elementos que Santos (2006) denominou de fixo e fluxo, os fixos viabilizam ações que alteram o lugar e os fluxos, remodelando condições sociais e ambientais, redefinindo assim os lugares. Os fluxos são produtos de ações, que ocorrem nos fixos ou os atravessam, mudando significações e valores, e por conseguinte também modificando-se (Santos, 2006, p. 38).

Os elementos do espaço são os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas, os portos se caracterizam como infraestrutura que são o trabalho humano materializado e geografizado, o movimento de pessoas e cargas que ocorrem por meio dos portos são os fluxos (Santos, 1985).

As instalações portuárias se caracterizam como fixo enquanto as embarcações constituem meio para o fluxo, que é dotada de frequência, relação através das chegadas, atracagem e saída dessas embarcações dos portos ou balsas.

Os fluxos criados em torno da cidade de Manaus envolvem não apenas o transporte fluvial para sedes de municípios localizadas nas calhas dos principais rios, que geralmente são realizadas em grandes barcos, mas inclui aquele serviço de transporte que atende localidades próximas da capital, onde atuam os pequenos barcos (“motores” ou “recreios”, como são conhecidos regionalmente), que aqui serão denominados de “microrregional” (Nogueira, 1999).

A atracação das embarcações regionais de transporte de passageiros para municípios no entorno da região metropolitana de Manaus e outras diversas cidades do estado do Amazonas, ocorrem no porto da Manaus Moderna.

As estruturas portuárias constituem importantes espaços para trocas comerciais e de produtos, além de circulação de cultura, sua importância também reside na necessidade de movimentação de matérias-primas e produção de produtos estratégicos para a economia global (Medeiros, 2012).

Conforme caracterizado por Gomes e Scherer (2011) o porto da Manaus Moderna está localizado na Zona Sul de Manaus, em um local estratégico (no Centro da cidade), situa-se entre os igarapés do Educandos e São Raimundo, este aspecto geográfico figura como fator estratégico para a circulação, acesso e comunicação entre aquele espaço e os referidos igarapés, está próximo aos mais importantes entrepostos da capital amazonense, como a Feira da Panair e o secular Mercado Municipal Adolpho Lisboa.

O Porto da Manaus Moderna (PMM) é um terminal localizado próximo à estação hidroviária do Amazonas (EHA), à beira do Rio Negro, ao longo da avenida da Manaus Moderna, o porto é de iniciativa privada e as facilidades disponíveis no local são oferecidas por particulares (Ferreira, 2016).

Não existe nenhum contrato entre os proprietários das balsas e o poder público em relação a operação do porto da Manaus Moderna, somente é repassado um valor referente ao licenciamento das balsas para a capitania dos portos onde é verificado apenas o quesito segurança, cada barco que atraca na balsa paga um valor, dependendo do tamanho da embarcação e tempo de atracação (David, 2010).

Em relação ao transporte por via fluvial intermunicipal no Amazonas, existe a ausência de regulamentação pelo poder público, apesar da fiscalização feita pela capitania dos portos, que registra e realiza vistorias das embarcações e fiscaliza o tráfego aquaviário, a fim de assegurar a segurança da navegação, da vida humana e a preservação da poluição ambiental (Medeiros, 2012).

O Porto da Manaus Moderna é composto por unidades flutuantes onde as embarcações atracam, as chamadas balsas, sendo elas: o terminal Ajato, a

balsa amarela, a balsa vermelha, a balsa verde, a balsa do boizinho e a balsa branca. A principal funcionalidade é a chegada e saída da maior parte das embarcações em Manaus, que circulam no Amazonas, parte do Pará e Rondônia (David, 2019, p. 138).

Em relação aos processos de saída e chegada de barcos expressos que realizam viagens intermunicipais e interestaduais, 38% atracam na balsa amarela, 34% na balsa verde, 21% na Balsa Ajato e 7% no Porto do São Raimundo (David, 2019).

As embarcações do tipo expresso com fluxos para cidades ao entorno de Manaus utilizam da balsa verde que tem como característica a atracação de barcos com viagens para a cidade de Careiro da Várzea e comunidades próximas a capital, o que possibilita o retorno diário dos passageiros que se deslocam na Região Metropolitana de Manaus (David, 2019).

Conforme afirma David (2019), as lanchas que saem da balsa verde realizam viagens para lugares mais próximos da capital, tendo o tempo de viagem menor do que as embarcações que saem das outras balsas, assim o custo de combustível por viagem, que é um dos fatores relevantes para o preço das passagens, termina por possibilitar um preço mais acessível das passagens, com valores semelhantes as embarcações tradicionais que fazem viagens para o mesmo destino.

O fluxo do transporte de passageiros para localidades no entorno da cidade de Manaus tem uma importância significativa para os usuários que necessitam do serviço com frequência e urgência, a oferta de viagens que atende essa necessidade favorece o fluxo mais rápido, principalmente se consideramos a necessidade por acesso a serviços básicos relacionados a saúde, educação e trabalho (David, 2019).

A relativa proximidade geográfica da capital, acarreta menor consumo de combustíveis, o constante fluxo e a rotatividade de passageiros são os principais fatores que colaboram para o crescimento e manutenção dos custos das embarcações do tipo Expresso.

Entretanto, as embarcações que circulam nessas rotas nunca tiveram atenção ou investimentos por parte do poder público, como apontado por Nogueira (1999) quando retrata que o segmento de pequena distância nunca sofreu nenhuma regulamentação do poder público no que se refere à concessão de linhas, tarifas ou até mesmo à construção de um porto público para embarque/desembarque.

Mesmo sendo um ramo de serviço com importância significativa para transporte de passageiros dentro do estado do Amazonas, ainda carece de atenção por parte dos representantes do estado, o que termina por submeter profissionais e comunidades a um modo de trabalho e de transporte irregular, propiciando riscos.



Tratando-se do fluxo em curta distância a partir de Manaus não se pode afirmar que existem empresas de navegação operando nesse segmento, podendo o mesmo ser considerado como os verdadeiros “artesãos” do transporte fluvial (Nogueira, 1999).

### **Barco expresso**

As embarcações do tipo expresso, também conhecidas como Ajatos ou lanchas-motor (Figura 1), representam um segmento do transporte fluvial conhecido pela rapidez se considerados os grandes percursos pelos rios da Amazônia, priorizam o transporte de passageiros, sendo o volume de bagagens pequeno limitados por um custo mais alto que as embarcações tradicionais (Queiroz, 2019).



**Figura 1.** Lanchas ajato/ Barcos expressos. **Fonte:** QUEIROZ, 2019.

Dentre os benefícios proporcionados pelos barcos expressos, temos a diminuição do tempo viagem e melhora na qualidade do serviço por conta de as embarcações possuírem paradas fixas, horário de saída obedecidos e funcionamento com motores potentes, diferente dos barcos tradicionais que trabalham com o transporte misto de passageiros e cargas (David, 2010).

O transporte fluvial expresso surge na metade da década de noventa e partia do porto de Manaus para cidades do estado do Amazonas. Conforme David (2010), aponta que os percursos que antes eram feitos em dias, atualmente, devido à implantação dos barcos expressos, podem ser realizados em poucas horas.

A inovação do serviço de transporte com barcos expressos é nítida, isso se deve principalmente devido se destinar principalmente para o deslocamento de passageiros, ou seja,



diminuiu o número de paradas e em consequência o tempo de viagem se comparado aos barcos tradicionais, em contrapartida, há o aumento do preço da passagem.

Devido à velocidade e ao conforto “executivo” no transporte por lanchas expressas, este se apresenta como um dos mais caros entre as alternativas fluviais, mesmo assim, por oferecer um preço bastante razoável que via aérea, atrai passageiros que não estão com muita pressa, mas que também não querem passar dias viajando dentro de uma embarcação (Tambucci, 2014).

A “indústria de transportes” manifesta sua importância na economia moderna de duas formas: na mobilidade de pessoas de um lugar para outro e na circulação física das mercadorias para as indústrias ou comércios, em ambas as formas o importante é que a mudança de um lugar para outro ocorra em um menor tempo possível (Nogueira, 1999).

Com relação ao tempo de duração das viagens, os barcos expressos mudaram a noção de viagens longas entre as cidades Amazônicas, por serem mais rápidas, mais leves, produzidas em alumínio e tendo o propósito de transportar especificamente passageiros, o surgimento dessa modalidade fez aumentar a procura por esse tipo de transporte, apontando, assim uma mudança no padrão de navegação na Amazônia, levando em consideração que a maioria dos transportes era feita por barcos de médio e grande porte (David, 2010).

A velocidade é atributo importante em qualquer meio de transporte, muito dos operadores/proprietários buscam aumentar a capacidade de imprimir velocidade no barco com a aquisição de motor mais potente, ou mesmo um aumento na capacidade de passageiros do barco (Nogueira, 1999, p. 118).

São vários os elementos que qualificam e potencializam o transporte fluvial de passageiros por barcos expressos como aponta Queiroz:

“(i) a alta potência dos motores, que diminuem a duração de viagens nas longas distâncias entre as cidades, (ii) o pequeno calado que possibilita menor arrasto na superfície, melhorando o desempenho também frente a profundidade variável do rio, principalmente no período da seca, (iii) a melhor manobrabilidade permitindo desviar rapidamente de troncos de árvores e detritos flutuantes na superfície, (iv) o melhor equipamentos de comunicação, a radiofonia aprimorada em casos de perigos diversos (incidentes, pirataria, naufrágios etc.), (v) os modernos equipamentos de iluminação representados por potentes holofotes que mitigam a falta de balizadores da hidrovia na escuridão das viagens noturnas, (vi) os equipamentos de GPS para localização via satélite e ecobatímetro para gerenciamento da profundidade do rio, assim como o monitoramento dos motores e da tripulação como o uso das câmeras e pronto socorros, e (vii) a presença de profissionais especializados nessa navegação amazônica, como técnicos e enfermeiros” (Queiroz, 2019, p. 33).

As embarcações de tipo expresso podem ser definidas como aquelas cujo objetivo principal é o transporte de passageiros, geralmente com capacidade de transportar mais que 20

transporte, com poucas bagagens, a acomodação em poltronas e construídas em alumínio (David, 2019).

Nas últimas décadas, os expressos passaram a ter um importante papel na rede fluvial do Amazonas, já que em algumas localidades, esses barcos são o principal e mais rápido meio de interligação entre a capital e alguns municípios que fazem parte da Região Metropolitana de Manaus (Manaquiri e Careiro da Várzea) e comunidades rurais próximas que possuem considerável atuação de barcos expressos se comparada às embarcações tradicionais (David, 2019, p. 132).

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir da revisão sistemática realizada foram encontradas 15 pesquisas que abordam o tema do trabalho em estudo, na maioria o estado do Amazonas foi a área objeto de investigação da temática, com recorte temporal que compreende o período de 2010 a 2020. A metodologia mais utilizada foi a pesquisa de campo (observação), aplicação de questionários e revisão literária, conforme tabela 1.

**Tabela 1.** Artigos sobre estudos de transporte fluvial na Amazônia.

<i>Artigo</i>	<i>Autor(a)</i>	<i>Ano de publicação</i>	<i>Recorte espacial</i>	<i>Metodologia</i>
A dinâmica do transporte fluvial de passeiros no estado do Amazonas	DAVID, Robert C. A.	2010	Amazonas	Trabalho de campo, entrevistas, viagens nas embarcações e visitas a órgão competentes
O transporte fluvial e o direito a dignidade da pessoa humana na Amazônia	MEDEIROS, Juliana Terezinha da Silva	2012	Amazônia	Revisão bibliográfica
Acessibilidade na região amazônica através do transporte hidroviário	MORGADO, A. V.; PORTUGAL, L. S.; MELLO, A. J. R.	2013	Amazônia	Identificação da área de estudo, seleção de indicadores, cálculos dos indicadores e análise dos resultados
O transporte de lanchas rápidas: uma alternativa de redução de tempo e de espaço para a agrovilado Caburi no município de Parintins/AM	ROSAS, D. M.M.; SOUZA, J. C. R.	2014	Amazonas	Trabalho de campo (observação) e aplicação de questionários
Rio a fora, cidade a dentro - Transporte fluvial e modos de viver no Amazonas	TAMBUCCI, Yuri Bassichetto	2015	Amazonas	Etnografia
Navegar é preciso: A lógica e a simbólica dos usos socioambientais do rio	PEREIRA, Marcelo Souza	2015	Amazonas	Entrevistas e observação da realidade em campo
Revisão sistemática de estudos de viabilidade em transporte: uma contribuição para o transporte hidroviário	ASSIS, T. F.; LOPES, D. M. M.; PEDRO, L. M.; SILVA, M. A. V.	2016	Global	Revisão sistemática



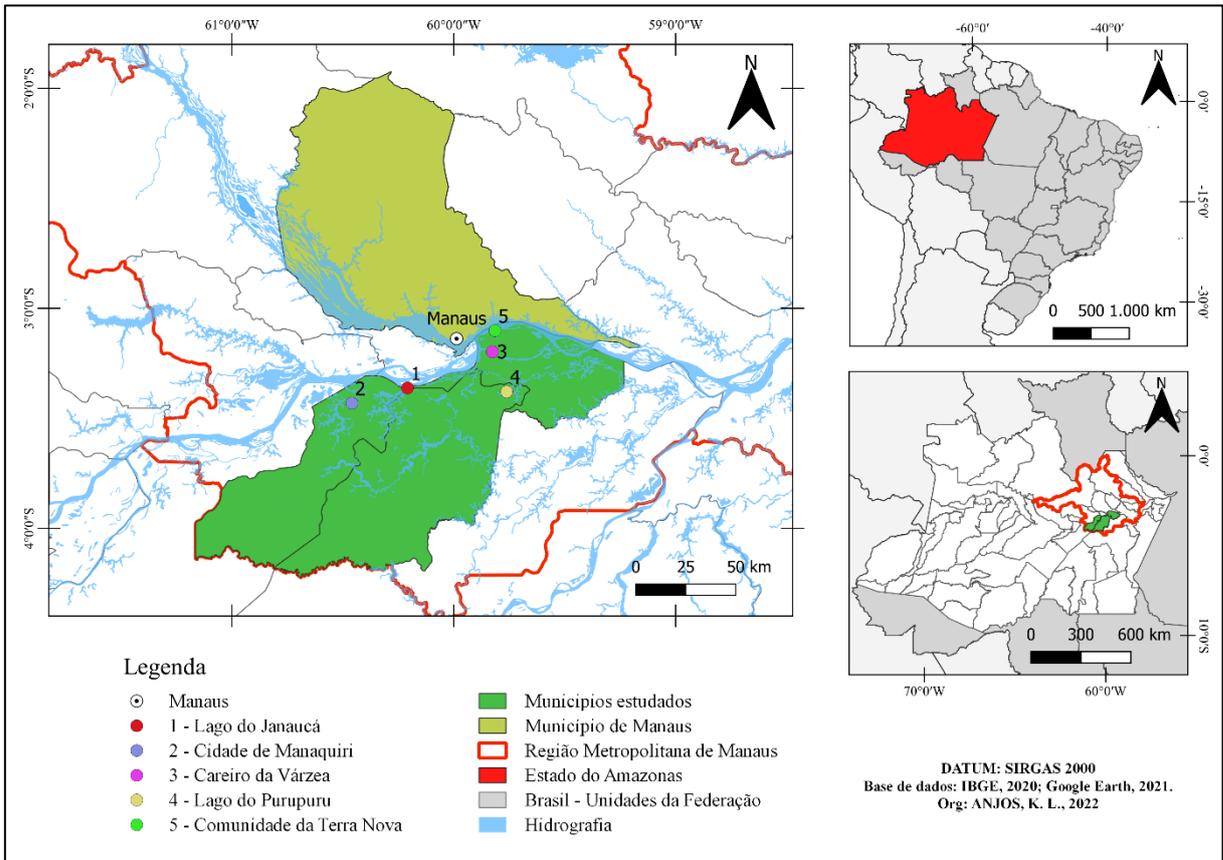
Paralelismo das chaminés: memória, trabalho e cidade - a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900)	PAIÃO, Caio Giuliano de Souza	2016	Amazonas	Revisão bibliográfica
Transporte fluvial por embarcações mistas no Amazonas: uma análise do trecho Manaus-Coari e Manaus-Parintins	FERREIRA, M. A. C.	2016	Amazonas	Revisão da literatura, método de análise hierárquica - AHP e o PROMOTHEE (Preference Ranking Method for enrichment evaluation)
Projeto conceitual de uma embarcação do tipo catamarã para transporte de passageiros na região de Manaus	DUARTE, Lucas Luz	2017	Amazonas	Metodologia do desenvolvimento de projetos e espiral de Evans
Transporte fluvial: estreitamento das distâncias econômicas e sociais entre Mocambo do Arari e cidade de Parintins/AM	SOARES, M. V.; SOUZA, J. C. R.	2017	Amazonas	Trabalho de campo e aplicação de questionário
Transporte fluvial de lanchas rápidas entre a agrovila do Caburi e a cidade de Parintins/AM	FONSECA, S. C.; NOGUEIRA, R. J. B.	2019	Amazonas	Pesquisa bibliográfica, entrevistas, trabalhos de campo e organização de dados
Transporte fluvial no Solimões: uma leitura a partir das lanchas rápidas no Amazonas	QUEIROZ, K.O.	2019	Rio Solimões	Levantamento bibliográfico, documental e trabalho de campo
Esse rio é minha rua: perspectivas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas	DAVID, Robert C. A.	2019	Amazonas	Trabalho de campo, entrevistas, viagens nas embarcações e visitas a órgão competentes
Especialização do lugar na navegação do rio Solimões - o caso das lanchas rápidas	QUEIROZ, K.O.	2020	Rio Solimões	Pesquisa bibliográfica, entrevistas e trabalho de campo

**Fonte:** CAPES; TEDE-UFAM; Repositório Institucional da UEA; Google Acadêmico. Org: ANJOS, K.L., 2023.

Segundo David (2010), a Amazônia sofreu substanciais mudanças, o que refletiu no transporte, que é extremamente moldado dentro da lógica capitalista de transformação do espaço, o modal fluvial no Amazonas tem se modificado em virtude da busca por relações formalizadas e dentro da dinâmica do modo capitalista, ou seja, há um apreço pela fluidez, velocidade, maior mobilidade e conectividade.

A introdução das lanchas rápidas mudou a capacidade de locomoção nos rios amazônicos, por conseguinte modificou a forma de se conceber viagens na Amazônia, onde os passageiros passaram a optar pela velocidade (Fonseca; Nogueira, 2019).

As rotas em estudo partem do Porto da Manaus Moderna, com destino aos municípios e comunidades do entorno, o transporte por barcos expressos não conecta somente cidades, mas também comunidades que mantêm frequente relação de transporte com a capital (Figura 2).



**Figura 2.** Mapa da área de estudo. **Fonte:** IBGE, 2017; ANJOS, K. L., 2023.

O município de Careiro da Várzea faz parte da RMM e está localizado a 32 km da cidade de Manaus por via fluvial, segundo o IBGE (2023), a população estimada é de 19.637 habitantes. A ilha da Terra Nova que está localizada aproximadamente a 34 km e a comunidade do lago do Purupuru a 54 km de Manaus fazem parte de Careiro da Várzea.

O município se destaca na utilização dos serviços dos barcos expressos para se interligar com a capital do estado, a rota é composta por 13 embarcações que fazem o trajeto diariamente com o tempo de viagem de uma hora da sede do município até o porto da Manaus Moderna (David, 2019).

Manaquiri também faz parte da RMM e está localizado a 81 km de Manaus por via fluvial, conforme o IBGE (2023), a população estimada do município é de 17.107 habitantes. A comunidade de Janaucá faz parte do município de Manaquiri à 50 km de Manaus por via fluvial. De acordo com David (2019), essa localidade possui 6 lanchas que fazem a rota até o porto da Manaus Moderna.

Apesar de possuir uma extensa rede de rios navegáveis e ter relevância no cotidiano dos habitantes, o Amazonas não possuía uma lei que regulamentasse o transporte fluvial de passageiros e de cargas até setembro de 2021, o que colocava todos os trabalhadores do setor na informalidade.

O texto original do Projeto de lei (PL) 44 de 2020 proposto pelo poder executivo do estado do Amazonas propõe a criação do Sistema de Serviço Público de Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros e de Cargas (SPTHI) no âmbito do estado.

A lei prevê ainda a regulação por meio da ARSAM (Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do estado do Amazonas) a quem concede o direito de explorar diretamente ou por meio de autorizações, visando a prestação adequada do serviço, modicidade tarifária, a criação de linhas mediante estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, o credenciamento de pessoas físicas e jurídicas, além de questões de acessibilidade e intervenção por parte do Estado quando necessário (Amazonas, 2020).

Em 16 de setembro de 2021 foi aprovada a LEI N. 5.604, que regumenta o transporte público fluvial intermunicipal de passageiros e cargas, que visa garantir os direitos do consumidor que usufrui desse modelo de atividade primordial na região do Amazonas (Amazonas, 2021).

No dia 16 de março de 2020 o governador do Amazonas emite o primeiro decreto relacionado a pandemia no estado, sob o número 42.061 o decreto prevê as primeiras medidas de enfrentamento a covid-19 e declara a situação de emergência na saúde pública do estado.

O decreto estadual 42.087 de 19 de março de 2020 decreta suspensão do transporte fluvial de passageiros, de qualquer natureza, somando ao grupo de restrições para evitar a circulação de pessoas e a propagação do Coronavírus, sempre em observância aos serviços considerados essenciais.

Em seguida, diversos decretos foram sendo promulgados, flexibilizando ou intensificando as medidas de restrições, isso colocou os passageiros e operadores das embarcações em situações distintas ao longo da pandemia. Em dados momentos o transporte de cargas foi permitido, bem como o de pessoas com limites estabelecidos a partir do contexto epidemiológico.

A restrição de mobilidade na cidade de Manaus, o risco de contrair o coronavírus e a incerteza de se encontrar barcos expressos e seus respectivos operadores nos locais, além da proibição da circulação dessas embarcações, onde foram colocadas como não essencial, dificultaram a obtenção de dados mais precisos e condizentes com a realidade sem ser a de um período atípico imposto pela pandemia.



A tentativa de contato por meio de agências como o Terminal Ajato e Erlonav demonstrou que não são todas as agências organizadas que vendem passagens para os destinos citados nesta pesquisa.

No portal do Instituto Navegando e Lendo são expostos Linhas de Lanchas que fazem a rota até Manaquiri, Careiro, Purupuru, Janauacá, que saem de Manaus, os dois operadores consultados por ligação trabalham de segunda a sábado e tem como ponto de saída a balsa verde, localizada na orla da Manaus Moderna.

Conforme o Instituto a viagem ao Careiro e Purupuru dura cerca de duas horas e trinta minutos enquanto a viagem até Manaquiri uma hora e quarenta, tendo em vista que é um percurso direto sem paradas, a viagem até a comunidade do Janauacá dura cerca de duas horas.

É importante frisar que pode haver diferenças entre os horários que pode variar de acordo com a capacidade da embarcação e também que são valores estimados já que não foi possível a consulta presencial da real situação.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As embarcações do tipo expresso possibilitaram uma nova concepção das viagens nos rios da Amazônia, principalmente no que tange a dinâmica comercial e socioeconômica dos municípios no entorno da cidade de Manaus que possuem acesso terrestre limitados devido as características físicas do território.

A demanda histórica pela regulação desse tipo de transporte fez muito dos trabalhadores que atuam nesse setor viver da informalidade durante muito tempo, espera-se que a nova lei possa propiciar relações de trabalho mais justas aos operadores e agências envolvidas e também um serviço de qualidade e com preço justo aos usuários, principalmente os que usam com maior frequência.

Os portos onde ocorre o embarque e desembarque de passageiros das embarcações que realizam viagens mais próximas da cidade de Manaus, desempenhando papel estratégico como um fixo que garante a manutenção de um fluxo de pessoas na região metropolitana de Manaus. Contudo, são de propriedade privada, improvisados sobre balsas com estruturas precárias que deixam a desejar na segurança dos usuários.

AMAZONAS (ESTADO). **Projeto de Lei no 44, de 12 de fevereiro de 2020**. Disponível em: <https://sapl.al.am.leg.br/materia/140952>. Acesso em: 31 jul. 2022.

AMAZONAS (ESTADO). **Lei Ordinária no 5.604, de 16 de setembro de 2021**. Disponível em: <https://sapl.al.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2021/11485/5604.pdf> . Acesso em 20 de abril de 2023.

CONCEIÇÃO, Susianne Gomes. *Amazônia em ontogenia: o caso da região metropolitana de Manaus/AM*. 2016. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/7091>. Acesso em: 31 jul. 2022.

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. *As dinâmicas do transporte fluvial de passageiros no Estado do Amazonas*. 2010. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/4005>. Acesso em: 31 jul. 2022.

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. *Esse rio é minha rua: perspectivas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas*. 2019. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/7374>. Acesso em: 31 jul. 2022

FERREIRA, Márcio Antônio Couto. *Transporte fluvial por embarcações mistas no Amazonas: uma análise do trecho Manaus-Coari e Manaus- Parintins*. 2016. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/5238>. Acesso em: 31 jul. 2022.

FONSECA, Suzele Costa; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. *Transporte fluvial de lanchas rápidas entre a agrovila do Caburi e a cidade de Parintins-AM*. Anais do XIII ENANPEGE, 2019, p. 1-13. Disponível em: [http://www.enanpege.ggf.br/2019/resources/anais/8/1562640213ARQUIVO\\_ARTIGOENA\\_NPEGE\(1\).pdf](http://www.enanpege.ggf.br/2019/resources/anais/8/1562640213ARQUIVO_ARTIGOENA_NPEGE(1).pdf). Acesso em: 04 de ago. 2022.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População estimada - 2023**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/37734-relacao-da-populacao-dos-municipios-para-publicacao-no-dou.html>. Acesso em: 19 de out. 2023.

MEDEIROS, Juliana Terezinha da Silva. *O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia*. 2011. Disponível em: <http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/handle/riuea/1952>. Acesso em: 31 jul. 2022.

MORGADO, Andréa Vaz; PORTUGAL, Licínio da Silva; MELLO, Andréa Justino Ribeiro. *Acessibilidade na Região Amazônica através do transporte hidroviário*. **Journal of Transport Literature**, v. 7, p. 97–123, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/jtl/a/WYDwmjtRrQjnNjrY4CfdrSg/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 04 de ago. de 2022.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista; PALHETA, Iraci Gomes de Vasconcelos. *Amazonas: um estado ribeirinho (estudo do transporte fluvial de passageiros e cargas)*. 1994. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/000732456>. Acesso em: 31 jul. 2022.



QUEIROZ, Kristian Oliveira de. Transporte fluvial no Solimões – uma leitura a partir das lanchas Ajato no Amazonas. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 23, n. 2, p. 322–341, 2019.

ROSAS, Domingos Marcelo. O transporte de lanchas rápidas: uma alternativa de redução de tempo e de espaço para a Agrovila do Caburi no Município de Parintins-AM. 2017. Disponível em: <http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/handle/riuea/668>. Acesso em: 31 jul. 2022.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. [s.l.]: São Paulo:EDUSP, 2006, 2006. Disponível em: <https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/handle/123456789/1799>. Acesso em: 31 jul. 2022.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: [s.n.], 1985.

GOMES, Maria Milene de Souza; SCHERER, Elenise Faria. O mundo do trabalho no cais do porto da Manaus moderna: o carregador de bagagens e o trabalho precário. Anais do I Circuito de debates acadêmicos, Brasília, 2012, p. 1-21. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area2/area2-artigo1.pdf>. Acesso em: 04 de ago. de 2022.

SILVA, Daniel Araujo da. A FUNÇÃO DA PRECIPITAÇÃO NO CONFORTO DO CLIMA URBANO DA CIDADE DE MANAUS. **REVISTA GEONORTE**, v. 3, n. 9, p. 22–40, 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufam.edu.br/index.php/revista-geonorte/article/view/2476/2284>. Acesso em: 31 de jul. de 2022.

TAMBUCCI, Yuri Bassichetto. **Rio a fora, cidade adentro - transporte fluvial e modos de viver no Amazonas**. text, Universidade de São Paulo, 2014. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8134/tde-14052015-133143/>. Acesso em: 31 jul. 2022.

VIEIRA, Antônio Fábio Guimarães. **Desenvolvimentos e distribuição de voçorocas em Manaus-AM: Principais fatores controladores e impactos urbanos-ambientais**. Tese (Doutorado), Universidade Federal de Santa Catarina, 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/91352#:~:text=Somam%2Dse%20a%20esses%20danos,de%20lixo%20em%2028%20vo%C3%A7orocas>. Acesso em: 31 de jul. de 2022.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Os transportes e as dinâmicas territoriais no Amazonas**. Revista Confins, v. 43, n. 43, 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/25365>. Acesso em: 31 jul. 2022.