

## INFORMAL, FORMAL E OFICIAL: A OPERAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

### INFORMAL, FORMAL AND OFFICIAL: THE COLLECTIVE TRANSPORT OPERATION IN METROPOLITAN AREA OF BELÉM CITIES

### INFORMAL, FORMAL Y OFICIAL: LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE COLECTIVO EN LOS MUNICIPIOS DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BELÉM

**Gabriel Augusto Nogueira dos Santos**

Programa de Pós-Graduação em Geografia,  
Universidade Federal do Amazonas, Manaus  
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas,  
Departamento de Automação e Produção, Manaus  
nogueira.gabriel01@gmail.com  
<https://orcid.org/0000-0002-1959-6313>

#### RESUMO

As diferenciações do sistema de transporte nas cidades brasileiras em âmbito formal e informal estão baseadas nos interesses e inserções nos circuitos urbanos. Em relação às cidades da Região Metropolitana, apesar da inserção em um circuito inferior da cidade, a medida de mitigação na oficialização desses sistemas se tornou imprescindível para a continuidade dos deslocamentos nos centros urbanos. O objetivo da pesquisa é mostrar a funcionalidade do informal como um sistema definitivo nas cidades integrantes da Região Metropolitana. A questão foi dialogada a partir de dados de campo e de órgãos gestores e suas transformações e reproduções de capital que ocorrem nas cidades, visto que a necessidade de regulação provoca fatores que necessitam de eficiência e viabilidade técnica na operação.

**Palavras-chave:** transporte coletivo; formal; informal; regulação

#### ABSTRACT

The differentiation of the transport system in Brazilian cities in formal and informal scope based on interests and insertions in urban circuits. Regarding the cities of the Metropolitan Region, despite the insertion in a lower circuit of the city, the mitigation measure in the officialization of these systems has become essential for the continuity of displacements in urban centers. The objective of the research is to show the functionality of the informal as a definitive system in the cities that are part of the Metropolitan Region. The question was based on data from the field and from management bodies and their transformations and capital reproductions that occur in the cities, since the need for regulation causes factors that need efficiency and technical feasibility in the operation.

**Keywords:** collective transport; formal; informal; regulation.

#### RESUMEN

Las diferenciaciones del sistema de transporte en las ciudades brasileñas en el ámbito formal e informal se basan en intereses e inserciones en los circuitos urbanos. Con respecto a las ciudades de la Región Metropolitana, a pesar de la inserción en un circuito más bajo de la ciudad, la medida de

mitigación en la oficialización de estos sistemas se ha vuelto esencial para la continuidad de los desplazamientos en los centros urbanos. El objetivo de la investigación es mostrar la funcionalidad de lo informal como un sistema definitivo en las ciudades que forman parte de la Región Metropolitana. La pregunta fue discutida con base en datos del campo y de los organismos de gestión y sus transformaciones y reproducciones de capital que ocurren en las ciudades, ya que la necesidad de regulación provoca Factores que necesitan eficiencia y viabilidad técnica en la operación.

**Palabrasclave:** transporte colectivo; formal; informal; reglamento.

## INTRODUÇÃO

As relações dentro do sistema de transporte estão divididas em ordenamentos e conflitos relacionados ao planejamento e a gestão. Nesse aspecto, as questões de eficiência, operacionalidade e seguridade jurídica, favorecem o interesse dos grupos empresariais em permanecerem ou abdicarem das operações, em prol de interesses lucrativos e de disponibilidade de mercado.

Com isso, os embates entre a formalidade e a informalidade presentes nos circuitos superiores e inferiores, principalmente em países em desenvolvimento. Esse conceito é abordado por Santos (2004) e Silva (2011, p. 31), em que esse processo se torna mais complexo a partir da produção de novos espaços urbanos, a partir do capital.

No âmbito do transporte coletivo por ônibus, a relação com a expansão urbana das cidades brasileiras acaba por contribuir com a saturação do número de passageiros e a preferência empresarial por áreas lucrativas. Em decorrência disto, novas áreas acabam por se tornar excluídas, o que contribui para o avançar do transporte informal, devido a necessidade de sobrevivência dos trabalhadores envolvidos e se fazer necessário aos moradores, que virão a se tornar usuários do serviço.

Nessa concepção, a inserção do transporte informal, denominado de Alternativo nos circuitos da Economia Urbana, é inserido como uma das formas do circuito inferior e nos “polos marginais” da economia. A partir disso, os inúmeros debates surgiram como uma forma de amenizar essa questão do ilegal e das novas formas de operação do sistema de transporte, novos modelos e sistemas. Vasconcellos (2000, p. 135) destaca, nessa questão, as relações de frequência, velocidade e confiabilidade do serviço em ambos as tipologias de transporte, destacando os prós e contras de cada serviço.

No âmbito da Região Metropolitana de Belém, a modalidade do transporte alternativo, outrora denominado de complementar, fortaleceu-se principalmente com a expansão urbana de Belém e da sua Região Metropolitana. Com esse processo, a construção desse tipo de transporte se deu principalmente pelo pouco interesse do grande capital, que já atua em áreas determinadas pela necessidade do ir e vir aliados as novas dinâmicas urbanas.

O artigo em questão analisa as espacialidades e territorialidades exercidas pelos agentes permissionários, alocados aos contextos de regulamentação e determinação do poder gestor, sobretudo, em escalas temporais. Nessas escalas, os impactos e perspectivas vistos, tanto em campo quanto em relatórios de gestão, demonstram uma configuração oscilante entre seguridade de operação e omissão, favorecendo conflitos entre os diversos agentes sociais envolvidos.

## MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa foi originária da Monografia intitulada: “**Idas e Vindas das Metrôpoles Amazônicas: estudo de caso dos Sistemas de Transporte Coletivo de Manaus e Belém**”, desenvolvida entre os anos de 2017 a 2019 através de Projetos de Iniciação Científica (PIBIC) desenvolvido no ambiente da Universidade Federal do Amazonas. A pesquisa foi desenvolvida a partir de dados qualitativos e quantitativos relacionados a cidade de Manaus e a Região Metropolitana de Belém. Neste artigo, será dada relevância a aspectos qualitativos a partir de dados secundários obtidos nas Prefeituras de Ananindeua, Marituba e Benevides, localizadas no estado do Pará durante o ano de 2018.

Foi estabelecida, nesse processo do trabalho em sua escala geral, a relação do transporte das cidades pertencentes à Região Metropolitana de Belém com a cidade principal, neste caso, Belém. Além dos dados secundários, o trabalho de campo serviu de instrumento para o confronto das informações secundárias e novas que são perceptíveis aos olhos do usuário, o que contribuiu posteriormente para a elaboração dos produtos cartográficos.

Aliado a toda esquematização dos dados primários e secundários, a revisão bibliográfica é constada a questão interdisciplinar em relação a temática de transportes. As leituras foram concentradas nas áreas de Geografia Urbana, Engenharia de Transportes, Arquitetura e Urbanismo, pautadas nas seguintes escalas: nacional, regional e local. A

bibliografia selecionada embasou a elaboração do referencial teórico e consequente fundamentação das informações durante o período em que o trabalho foi desenvolvido desde os relatórios parciais até o trabalho monográfico final, além das expansões e divisões para artigos científicos.

Portanto, a construção do artigo obedeceu a uma vertente de concomitância de métodos, na qual se utilizam diversas técnicas, formatos de obtenção e catalogação das informações obtidas e para a formulação do texto final.

### **A QUESTÃO DO TRANSPORTE INFORMAL POR ÔNIBUS E SUA REGULAÇÃO NAS CIDADES BRASILEIRAS**

O pensamento em relação à questão do informal no transporte de passageiros tem como ponto de partida a necessidade de transporte ocasionada na época do serviço dos bondes nos centros urbanos, conforme destaca Magalhães (2014). Nesse âmbito, Costa et al (1999) destaca o surgimento das primeiras empresas de transportes no sul do Brasil, prática que foi espalhada para as demais regiões.

Em relação à região Amazônica, as cidades de Manaus e Belém contêm registros desse tipo de serviço ainda em meados dos anos 1940, devido à crise dos serviços de transporte, na qual envolvia o uso de chassis artesanais. Essa organização se deu em um processo de concessão precária do serviço de transporte, já destacada por Lemos (2007), Magalhães (2014) e Castro (2015).

Vasconcellos (2001, p. 55) destaca nesse processo a união das três áreas de especialização: Planejamento Urbano, de Transportes e de Circulação, os quais devem estar inseridos para uma boa operação do transporte público e em relação às demandas que surgem todos os dias nas cidades. Nesse contexto, o Estado e seus diversos agentes trabalham com os processos de decisão que podem influenciar na organização do transporte coletivo.

No contexto do transporte informal ou alternativo, essa inserção é vista de diversos aspectos: ameaças aos poderes dos grandes agentes empresariais, oportunidade de trabalho aos agentes, mas inseridos em âmbito de precarização. Santos (2004, p. 202) destaca essa questão da precarização do emprego perceptível nesse circuito como algo imprevisível, temporário e mal remunerado. Essa questão é vinculada ao formato de surgimento e atuação

do transporte informal nas áreas que são um contraponto ao transporte oficial implementado nas grandes áreas.

Em se tratando da relação do alternativo com o poder público, Salim Filho (2008) relaciona embates envolvendo aspectos de fiscalização e polícia, com a tentativa de supressão. Posteriormente, há momentos que essa relação envolve uma inserção e regulamentação do modal, para fins de melhorar a confiabilidade e a eficiência do transporte, mesmo em caráter provisório e sem uma seguridade e viabilidade; essas já definidas pela regulamentação do sistema formal ou circuito formal do transporte.

Com isso, são estabelecidas as seguintes premissas: Para que regular? Como regular? E como tornar eficiente? Com isso, é importante destacar os estudos de Aragão (1997) e Rolim (2015), que se baseiam nas questões econômicas e de eficiência no sistema de transporte. Ao mesmo tempo que é baseado em valores altos ou baixos no serviço, a concepção da regulação pode ser entendida como um formato de organização do sistema em parâmetros estabelecidos pelos agentes reguladores como forma de padronização e seguridade do sistema.

Nesse quesito, são adotados os seguintes formatos: licitações, baseadas em leilões e concorrências públicas ou permissões temporárias, cuja preocupação da oferta acaba por tornar o sistema precarizado. Esta última é presente em muitas conjunturas do transporte complementar nos centros urbanos, aliados a uma necessidade de suprimir o não-regulamentado e disponibilizar ofertas nas áreas periféricas, o que impulsiona a desigualdade entre o centro x periferia na oferta e demanda do transporte, fomentando o fortalecimento desse modal e do circuito inferior da Economia Urbana.

Os processos de regulamentação nas grandes cidades começaram ainda em meados de 1990, conforme apresentado por Mamani (2016). O autor apresenta tal processo como um fenômeno em ascensão em relação ao transporte formal. No Norte do país, destacam-se a cidade de Manaus, ainda em 1999 e Belém, no mesmo ano, englobando o transporte intermunicipal nesse aspecto. Além disso, outros modais de alternativos passaram a ser regulamentados, como o mototáxi em boa parte das capitais brasileiras e cidades médias, principalmente, as regiões Norte e Nordeste e os taxi-lotação, presente massivamente em cidades do Norte do Brasil.

A configuração do modal alternativo nas cidades brasileiras se difere tanto em tipologia de veículos quanto na atuação do poder público. As relações entre os diversos circuitos e agentes frente ao poder público são de suma importância para uma estruturação oficial ou para uma estrutura que atenda os interesses dos agentes locais envolvidos. Esses debates influenciam uma configuração de organização regulamentar ou até mesmo, uma situação de necessidade de inserção perante o sistema capitalista e sobrevivência perante as crises urbanas e as novas modelagens do sistema de transporte.

### **A ÁREA DE ESTUDO – REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM**

A Região Metropolitana de Belém (figura 01), originalmente criada em 1972, sofreu diversas modificações ao longo dos anos com a inserção e criação de novos municípios relacionados ao surgimento de áreas de expansão. Atualmente, essa região é composta por 07 (sete) municípios, embasados de acordo com a Lei Complementar nº 076/2011, sendo eles: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal, somando cerca de 2,5 milhões de habitantes, conforme dados do IBGE (2020).



Figura 01: Área Metropolitana de Belém. Créditos: FNEM/IBGE, 2016

Cada município é caracterizado por um processo de expansão diferenciado, tanto em aspecto de participação do Estado, em que se sobrepõe os projetos habitacionais existentes, quanto por ocupações espontâneas, irregulares e incentivadas por movimentos sociais, interligados a processos de emancipação recente, conforme apresenta Trindade Jr. (2016). Com isso, são enfatizadas outras características em que contribui para o surgimento de monopólios e oligopólios no serviço de transporte convencional.

As demandas de transporte para a capital ou até mesmo de deslocamento interno, passaram a se tornar essenciais. Mercês (1998, 2005) e Castro (2015) analisam o processo a partir do surgimento de linhas coletoras, posteriormente, transformadas em linhas com destino a Belém.

A inserção do transporte alternativo nos municípios de Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará será o foco nos próximos tópicos deste artigo. A questão a ser apresentada é interligada a discussão sobre a periferização dos espaços recentes, culminando com o interesse dos grandes agentes e o surgimento de uma necessidade dos municípios em estabelecer uma integração tanto municipal quanto com o sistema da capital Belém.

- **ANANINDEUA: SEGURIDADE DAS COOPERATIVAS E EMPRESAS METROPOLITANAS**

Um dos aspectos a se analisar nos municípios da região Metropolitana é a inclusão dos informais como sistemas oficiais nos municípios. Segundo Vasconcelos (2009), essa regulamentação é dada devido a questão da manutenção organizacional e a tentativa de integração com as linhas do serviço convencional, nesse caso, as metropolitanas com destino a Belém.

O município de Ananindeua teve como marco operacional o ano de 2005, com o início das concessões de ordens de serviço as cooperativas, estas que surgiram para preencher as lacunas existentes das grandes empresas em alguns bairros do município. Com isso, a receptividade positiva por parte dos moradores contribuiu para o fortalecimento da territorialidade dos cooperados.

Rodrigues et al (2014, p. 2162) acaba por destacar a formação da territorialidade, a partir das questões jurídico-político-econômica, em uma questão de valorização do espaço.

Além disso, é importante destacar essa questão como fator determinante no ordenamento do sistema de transporte, definido pelo processo de concessão e regulamentação do mesmo, que abrange uma padronização de frota e uma concepção do sistema como algo unificado, neste caso, referente a uma operação conjunta e segura juridicamente.

A gestão do transporte no município de Ananindeua é gerenciada pela Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, a qual rege a atuação dos permissionários em Ordens de Serviço com itinerários e quantidade de carros fixas. Atualmente, o sistema é dividido em 15 linhas municipais e 10 empresas ou cooperativas atuantes, conforme figura abaixo.

<b>ITINERÁRIO</b>	<b>EMPRESA</b>
001 – Saré x 40 Horas	Coopcaban
002 – Icuí x Castanheira (via Anita Gerosa)	Coopcaban
002 – Icuí x Castanheira (via Águas Brancas)	Coopcaban
004 – Julia Seffer x Cidade Nova	Barata Transportes
005 – Saré x Castanheira	Coopertravan
008 – Curuçambá x Castanheira	Voyage Transportes
009 – Águas Lindas x Castanheira (via Nova Vida)	Coopertcal
010 – Águas Lindas x Cidade Nova 6	Coopertcal
011 – Águas Lindas x Castanheira (via Olga Benário)	Voyage e Cootranstur-OLB
012 – Distrito Industrial x Cidade Nova	Coopertranin
013 – Águas Brancas x Castanheira	Unicootrans e e Cootabtur
014 – Águas Brancas x Cidade Nova	Barata Transportes
015 – 40 Horas x Castanheira	Coopcaban
4009 – Distrito Industrial x Cidade Nova	Barata Transportes

Quadro 01: Linhas e empresas existentes em Ananindeua

Fonte: Semutran e Prefeitura Municipal de Ananindeua – Pesquisa de Campo realizada em fevereiro/2018

Elaborado por: Autor, 2020

Além disso, as tipologias de linhas existentes estão relacionadas ao transporte coletivo de Ananindeua. No âmbito da pesquisa, foram percebidas três tipologias: circulares, interbairros, essas com destino principalmente as áreas do bairro Cidade Nova e as Radiais, que passam pelo centro de Ananindeua e se dirigem ao Shopping Castanheira. Vale destacar que o local é considerado um dos principais polos geradores de viagem da Região Metropolitana de Belém, na qual contribui para a territorialização das operações, conforme apresentado.



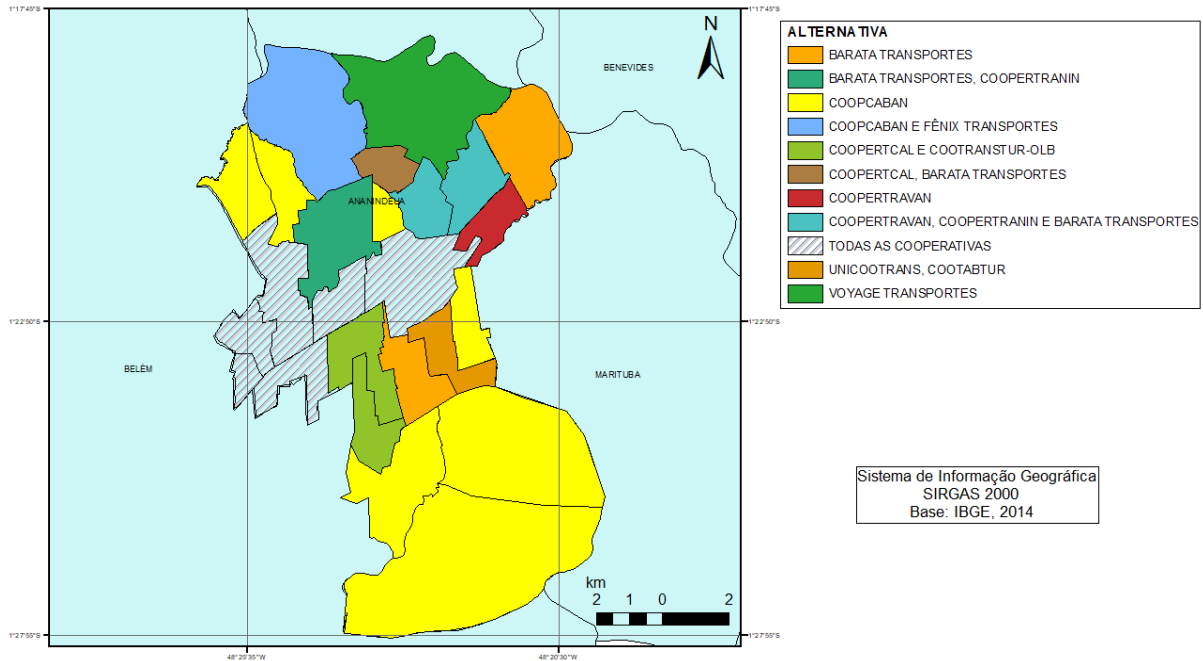


Figura 02: Territorialização das empresas e cooperativas em Ananindeua  
 Elaborado por: Autor, 2020

No processo de territorialização do espaço no transporte alternativo, percebe-se a presença dos grandes agentes empresariais que participam conjuntamente do sistema metropolitano. As empresas Barata Transportes e da Fênix Transportes atuam com operações compartilhadas com o município de Marituba, a partir de acordos operacionais entre os órgãos gestores desses municípios, conforme apresentado no quadro abaixo.

<b>OPERAÇÃO COMPARTILHADA COM MARITUBA</b>	
<b>ITINERÁRIO</b>	<b>EMPRESA</b>
003 – 40 Horas x Marituba (Direcional Marituba)	Fênix Transportes
017 – Icuí x Marituba (Direcional Marituba)	Fênix Transportes
S/N – Marituba x Cidade Nova (via Pirelli/via União)	Barata Transportes

Quadro 02: Linhas e empresas operantes entre Ananindeua e Marituba  
 Fonte: Semutran, Prefeitura Municipal de Ananindeua e Prefeitura Municipal de Marituba – Pesquisa de Campo realizada em fevereiro/2018  
 Elaborado por: Autor, 2020

Ao longo dos anos, os processos de fusão e extinção de linhas se tornaram comuns, ocorridos de forma concomitante na extinção e fusão de cooperativas. São destacadas no processo e que deixaram de operar na cidade, as empresas Viação Londrina, Transportes

Magalhães, Union (antiga Transportes Pinheiro) e VIP Premium, conforme apresentado abaixo.

<b>OPERAÇÃO MUNICIPAL</b>		
<b>ITINERÁRIO</b>	<b>EMPRESA</b>	<b>SITUAÇÃO</b>
003 – 40 Horas x Castanheira (via Cidade Nova)	Viação Londrina (empresa extinta)	Extinta
006 – Geraldo Palmeira x Castanheira	Unicootrans	Fusão com a linha 005
007 – Curuçambá x Castanheira (via Cidade Nova)	Viação Londrina e Cootabtur	Extinta
011 – Olga Benário x Castanheira	Voyage Transportes e Coopertranstur	Fusão com a linha 011
016 – Jibóia Branca x Castanheira	Fênix Transportes, Coopcaban e VIP Premium (empresa extinta)	Fusão com a linha 001
017 – Conjunto Uirapuru x Castanheira (via Cidade Nova)	Viação Londrina (empresa extinta)	Extinta
018 – Distrito Industrial x Cidade Nova (via Av. Independência)	Viação Londrina (empresa extinta)	Extinta
020 – Águas Brancas x Paar (via Castanheira)	Transportes Magalhães (empresa extinta)	Fusão com as linhas 013 e 014
022 – Pedreirinha x Cidade Nova (2016)	Nova Jerusalém Transportes	Extinta
022- Águas Brancas x 40 Horas (2017)	Nova Jerusalém Transportes	Extinta
Aurá x Cidade Nova (via Paar)	Unicootrans	Extinta

Quadro 03: Linhas e empresas extintas em Ananindeua

Fonte: Semutran, Prefeitura Municipal de Ananindeua e Prefeitura Municipal de Marituba - Pesquisa de Campo realizada em fevereiro/2018

Elaborado por: Autor, 2020

Entre os anos de 2010 a 2019, existiu a Unicootrans (Consórcio das Cooperativas de Transporte de Ananindeua), em que alocou permissionários dos bairros Águas Lindas, Águas Brancas, Olga Benário e Quarenta Horas. Rendeiro (2014) exemplifica a organização em empresas como uma forma de disciplina estabelecida pelo poder público, também apresentado por Pereira et al (2016, p.7). Portanto, é perceptível um fortalecimento empresarial e uma concorrência operacional, dada a formação de territórios e de padronizações estabelecidas nesse processo.



Figura 03: Operação da linha Olga Benário pela Unicootrans em 2018  
Acervo de Lucas Jacó dos Santos

É importante analisar Ananindeua como uma cidade em processo de conurbação com Belém e com isso algumas problemáticas envolvendo alguns bairros, pelo fato de pertencerem a ambos os municípios. Silva e Tourinho (2016, p. 103) destacam a atuação dos serviços básicos, sendo o transporte inserido nessa conexão e a necessidade de um consenso em relação ao agente de oferta do transporte.

- **A PRECARIZAÇÃO E EXTRA-OFICIALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES NO MUNICÍPIO DE MARITUBA**

Diferente de Ananindeua, Marituba obteve um processo antecipado de organização dos cooperados, ainda no ano 1999. A operação inicial, era em caráter irregular, conforme descrito por Vasconcelos (2009, p. 84), onde também apresenta as primeiras ordens de serviço, datadas de 2005 e um fortalecimento regulamentar na operação das cooperativas, registrados em 2008.

Apesar desse contexto, entre os anos de 2006 a 2019, o sistema baseou-se em um modelo extraoficial, isto é, na precarização da oferta. Nas pesquisas de campo realizadas no município, as problemáticas são relacionadas à falta de consenso entre os órgãos municipais e a falta de pessoal aptos a organização do sistema. É percebido um preenchimento parcial das

lacunas e uma série de problemáticas relacionadas a padronização de frota e na conservação da mesma (figura 04).



Figura 04: Precarização do transporte das linhas com itinerário para Marituba  
 Acervo de Ramon Gonçalves do Rosário

Um dos aspectos predominantes em Marituba é a presença maciça dos permissionários, conforme visto na figura 05, onde é visto o monopólio em algumas áreas por parte de grupos empresariais vinculados ao serviço metropolitano e a disputa por território, tanto em concorrência ou compartilhamento de linhas em outras áreas por parte dos permissionários, conforme visto no mapa abaixo.

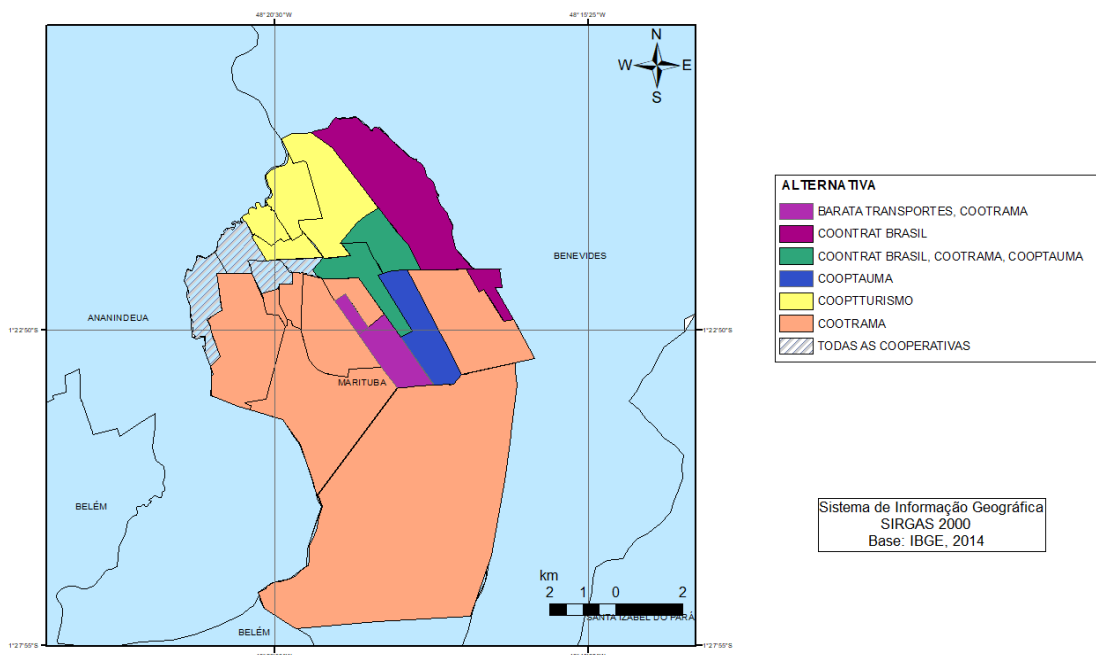


Figura 05: Territorialização das empresas em Marituba  
 Elaborado por: Autor, 2020

O sistema de Marituba é operado por cerca de 04 cooperativas e 08 linhas existentes em Marituba, todas com itinerário dentro e fora do município. Atualmente, com a precarização total da COONTRAT, operante desde 1999, as demais linhas operam em regime de compartilhamento com as demais cooperativas, conforme visto abaixo.

ITINERÁRIO	EMPRESAS
Cerâmica x Castanheira	Cooptturismo
Almir Gabriel x Castanheira	Cooptauma
Mário Couto x Castanheira (Marituba I, Albatroz)	Cootrama
Santa Clara x Castanheira (via Nova Marituba, Beija Flor)	Cootrama
Beija Flor x Castanheira (Santa Clara)	Cootrama
União x Castanheira	Cooptturismo
Riacho Doce x Castanheira	Cootrama
Canaã x Castanheira	COONTRAT Brasil

Quadro 04: Linhas e Cooperativas em Marituba

Fonte: Prefeitura Municipal de Marituba e Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - Pesquisa de Campo realizada em fevereiro/2018

Elaborado por: Autores, 2020

Além dessa configuração de permissionários autorizados pela prefeitura, há uma grande problemática relacionada à atuação de não-regulamentados e permissionários individuais. Mamani (2004) destaca que uma das grandes questões se relaciona às precarizações do trabalho e à necessidade de rapidez nos deslocamentos.

Em todas as linhas é notável a presença de transportadores individuais, sem uma afiliação em cooperativas, destacando a precarização do trabalho e do serviço. Com isso, é notado uma falta de estudos específicos por parte dos órgãos reguladores, fomentando uma instabilidade jurídica e insatisfação dos usuários, questionando-se acerca da omissão e da falta de uma organização definitiva do sistema de transporte.

Em uma conjuntura recente, além da participação das cooperativas registradas no município e das empresas Autoviária Paraense e Vialoc com linhas metropolitanas com destino a Belém, ainda ocorreu a inserção minoritária das empresas Fênix e Barata, operantes em Ananindeua. Isso foi impulsionado pela criação do conjunto Viver Melhor Marituba inaugurado em 2018, com cerca de 4000 apartamentos, segundo dados da Companhia

Habitacional do Pará (COHAB-PA, 2018). Esse empreendimento demonstrou a necessidade de uma oferta do serviço de transporte a partir da inauguração desse espaço.

Atualmente, além das linhas com interligação aos bairros de Ananindeua como Cidade Nova, Icuí e 40 Horas, já citadas, existem linhas com destino ao Shopping Castanheira, com itinerários direto e circulares nos bairros de Marituba, criadas entre os anos de 2019 e 2020, conforme visto abaixo.

ITINERÁRIO	EMPRESAS
Viver Melhor (Direcional) x Castanheira - DIRETO	Fênix Transportes
Viver Melhor (Direcional) x Castanheira (via Colônia)	Barata Transportes

Quadro 05: Linhas operadas por empresas em Marituba com destino a Ananindeua

Fonte: Prefeitura Municipal de Marituba e Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

Elaborado por: Autores, 2020

O município em questão vive questão dicotômica entre as empresas e cooperativas. Enquanto a primeira já apresenta uma viabilidade técnica e eficiência em relação à operação, baseados na consolidação das linhas metropolitanas, as cooperativas ainda enfrentam dificuldades na operação, principalmente em relação às condições de veículos e a sua tentativa de ser um elo seguro e deixar a conotação de marginalizado na Economia Urbana.

Santos (2004, p. 234) destaca uma tentativa de administração e acesso ao capital e ao crédito para que haja essa viabilidade econômica do funcionamento. No âmbito de transporte, isso influencia diretamente na qualidade e no investimento por parte dos agentes envolvidos e do funcionamento da circulação, facilitando a acessibilidade e mobilidade dos passageiros.

- **CONFIGURAÇÃO RECENTE E ORDENAMENTO DO TRANSPORTE EM BENEVIDES**

Em relação a Benevides, cuja emancipação ainda é dos anos 1960, a criação e início do sistema de transporte é vinculada com esse contexto. Souza (2011, p. 63) relaciona isso com a primeira interligação urbana, a época com o município de Santa Izabel. Posteriormente, a partir dos anos 1990, foram surgindo permissionários individuais e pequenas cooperativas nas áreas urbanas e distritais do município, neste caso, Benfica, Murinin e Taiassuí.



Figura 06: Serviço de Transporte em Benevides  
 Acervo de Ramon Gonçalves do Rosário e Erick Miranda

A organização do transporte em Benevides é datada principalmente a partir de 2010, com a atuação da Secretaria Municipal de Defesa Social, Transportes e Trânsito (SEMDESTRAN). Foi perceptível, em campo, que cerca de 70% do sistema interno do município é composto por cooperativas e permissionários individuais. Além disso, há uma presença mínima de empresas que realizam o trajeto para o município de Belém, como o caso da Barata Transportes e Transcap (figura 07).

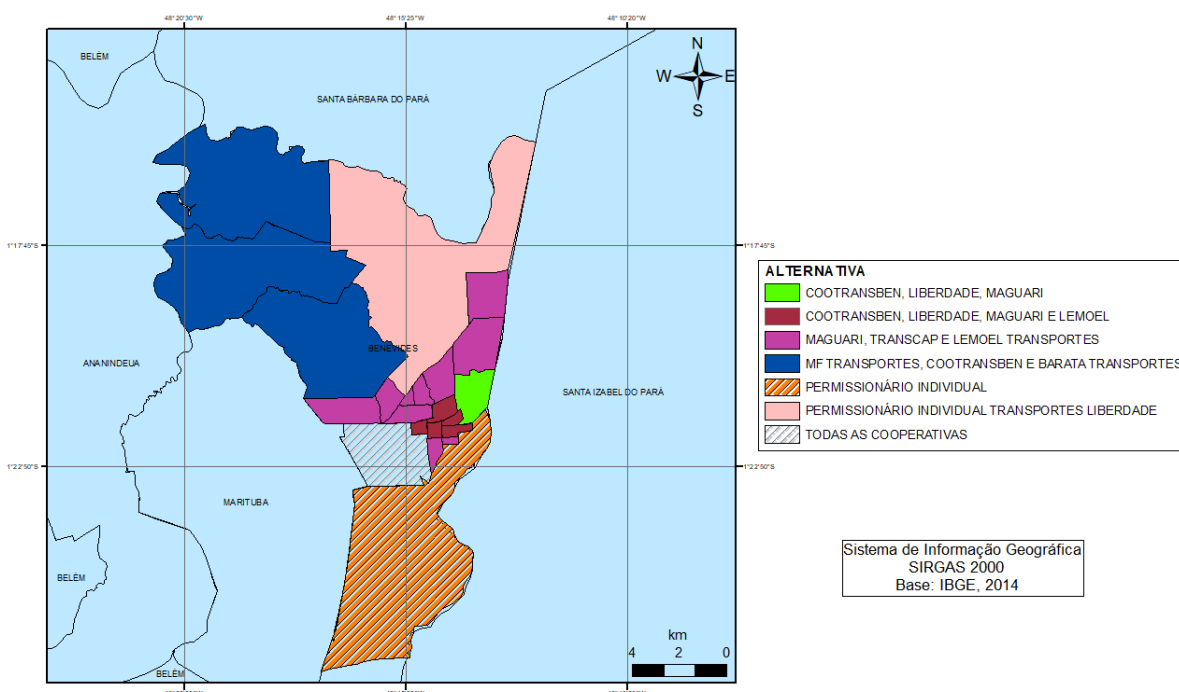


Figura 07: Territorialização das empresas em Benevides  
 Elaborado por: Autor, 2020

O circuito inferior nesse município é considerado primordial, principalmente pelas conexões com os demais municípios, o que contribui para uma falta de viabilidade operacional desses agentes. Até o ano de 2018, eram presentes as empresas Transkarla, Transportes Umari, que foram extintas e tiveram seus espólios repassados à empresa Transcap, presente no sistema metropolitano. Com essa remodelagem, causada por uma falta de incentivos econômicos e existência de capital, a inserção de novos agentes, a partir dos espólios de frota, se tornaram comuns, conforme visto abaixo.

<b>LINHAS</b>	<b>EMPRESAS/COOPERATIVAS</b>
Benevides x Castanheira (Cohab)	Auto Viação Maguari
Benevides x Castanheira (3ª Travessa)	Auto Viação Maguari, Lemoel Transportes e Transcap
Benevides x Taiassui	Permissionário Individual
Benevides x Santa Izabel	Transportes Liberdade
Benevides x Santa Bárbara do Pará	Cootransben

Quadro 06: Linhas saindo da sede municipal de Benevides

Fonte: Prefeitura Municipal de Marituba e Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - Pesquisa de Campo realizada em fevereiro/2018

Elaborado por: Autores, 2020

Além da sede municipal, há uma configuração diferenciada nos distritos de Benfica e Murinin, que já tiveram uma forte ligação com a cidade de Belém. Desde 2016, o sistema dos distritos em questão funciona a partir da integração com linhas da empresa Barata Transportes até a BR-316, mas contou com a rotatividade das empresas Transportes Umari e BMS Transportes, ambas extintas e com espólios transferidos. Atualmente, a configuração é baseada na presença da Cootransben e da MF Transportes, empresa criada em 2019 e visto abaixo.

<b>LINHAS</b>	<b>EMPRESAS/COOPERATIVAS</b>
Murinin x Castanheira (via Benfica)	MF Transportes
Murinin x Benevides (via Benfica)	Cootransben
Murinin x Castanheira (Integração)	Barata Transportes

Quadro 07: Linhas saindo dos distritos de Benfica e Murinin

Fonte: Prefeitura Municipal de Marituba e Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - Pesquisa de Campo realizada em fevereiro/2018

Elaborado por: Autores, 2020



As instabilidades operacionais de Benevides são caracterizadas pelos seguintes fatores: fragmentações empresariais, conforme destaca Castro (2015, p.55-56), além de insegurança jurídica por parte dos órgãos gestores, o que impulsiona uma rotatividade operacional. Com isso, esses fatores contribuem para uma falta de eficiência, inclusive fomentando o acesso dos não-regulamentados neste circuito, considerados os embates operacionais para uma regulamentação do sistema em questão.

- **CONVENCIONAL E COOPERATIVISMO RECENTE: O CASO DE SANTA BÁRBARA DO PARÁ**

Além de Benevides, as instabilidades operacionais e inseguranças jurídicas estão presentes em Santa Bárbara do Pará. O município é um dos menores da Região Metropolitana e tem como característica uma rotatividade maciça do sistema metropolitano. Isso ocorre principalmente pelo motivo de distância em relação a Belém e até pouco tempo, era inexistente uma regulamentação interna de transporte fomentada pela prefeitura.

O município tem como características marcantes uma sucessão de crises e posterior transformação nos seus ativos e passivos empresariais, o que resulta exclusão e inserção de novas empresas. Em pesquisa de campo, notou-se uma característica que é chamada de “agregados”, isto é, a presença de carros de operadores individuais e de espólios das cooperativas extintas dos demais municípios, como Benevides, para a atuação nas linhas do sistema metropolitano, caracterizando a falta de competência técnica do sistema convencional existente no município.

Arelado a essa questão, a presença das cooperativas de transporte com destino ao Distrito de Mosqueiro é considerada uma das soluções encontradas para os moradores do município de se deslocarem para a capital Belém. A presença das cooperativas Coopetpan e a Condor Transportes (figura 08), com tarifas diferenciadas, favorecem esse deslocamento pendular, apesar de um custo posterior em relação à tarifa.



Figura 08: Cooperativas de Transporte com destino a Mosqueiro e paradas em Santa Bárbara  
Acervo de Erick Miranda

A partir do segundo semestre de 2019, devido às iminentes crises e paralisações no sistema, ocasionadas principalmente pela crise na empresa metropolitana, surgiram cooperativas como forma de ajuste as precárias operações do metropolitano. O formato existente é baseado em ordens de serviço temporárias a partir da Prefeitura de Santa Bárbara do Pará e dividida nas seguintes empresas:

<b>ITINERÁRIO</b>	<b>EMPRESA</b>
Santa Bárbara x Castanheira	Gonçalves Transportes
Santa Bárbara x Castanheira	Comtrans

Quadro 08: Linhas e Empresas de Santa Bárbara do Pará  
Fonte: Pesquisa de Campo realizada em 2019.  
Elaborado por: Autores, 2020

A partir dessa ordem provisória, é nítida a falta de investimento (figura 09) e uma padronização incompatível com o sistema de transporte convencional. Consequentemente, há uma concepção de não-regulamentado e uma ameaça as grandes empresas. O circuito inferior, por mais que tenha se tornado necessário, ainda é visto com ressalvas pelo poder público, principalmente como uma forma de não adaptação, mas também considerada uma posterior ameaça a investimentos.



Figura 09: Cooperativas sediadas em Santa Bárbara do Pará  
Acervo de Ramon Gonçalves do Rosário e Lucas Jacó dos Santos

A caracterização do formal e informal em Santa Bárbara do Pará é um aspecto diferenciado dos demais municípios, cujo informalidade e precarização abrange também as empresas convencionais. Nesse caso, é importante destacar a necessidade de um processo regulatório oriundo de órgãos e diretrizes baseadas em ordem de serviço, em que contrapõe a viabilidade técnica e de eficiência na operação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A organização dos sistemas está pautada nas concepções voltadas à premissa da informalidade, até então vigente nos municípios da Região Metropolitana de Belém. Acompanhando as grandes cidades, a reorganização do espaço e a inserção dos circuitos da Economia Urbana, essas dinâmicas contribuem para o surgimento dos modais de transporte, como preenchimento de lacunas ou até mesmo, sobrevivência de trabalhadores.

O pensar dos circuitos de Economia Urbana é relacionado às interações e inserções dos objetos e ações no mundo capitalista. No contexto do transporte é apresentado como um dos vetores de desenvolvimento das regiões. Em contrapartida, as crises que os grandes agentes empresariais passam são vinculadas à questão de eficiência, além dos diversos custos operacionais, sendo o informal visto como uma ameaça ao desenvolvimento da cidade e a ordem estabelecida.

Na Região Metropolitana de Belém, o destaque para a transformação do alternativo em formal e sistema principal nas localidades está relacionado ao processo de integração ao grande sistema vinculado a capital Belém. Outro aspecto é em relação a amenização da falta de oferta do

transporte nas novas áreas habitacionais da região, tornando a precarização com um ar de legalidade jurídica, mas analisada de uma inserção inferior do sistema de transporte coletivo.

Em relação a legalidade jurídica, o pensamento em relação as viabilidades de investimento e possibilidades de um planejamento adequado é o marco principal que reflete em contrapontos nos circuitos superiores e inferiores. Enquanto que em uma tipologia, o capital se torna mais abrangente, fomentados por diretrizes, o circuito inferior se viu em uma necessidade de sobrevivência e adaptação, o que ocasiona rotatividade e insegurança na atuação do sistema de transporte.

Portanto, a construção operacional do sistema de transporte dos municípios pertencentes à Região Metropolitana é interligada diretamente à necessidade de deslocamento, acompanhada do surgimento dos novos centros urbanos e da periferização desse espaço, em que se interliga com os processos pendulares e a amenização das desigualdades presentes no transporte de passageiros.

## AGRADECIMENTOS

Trabalho oriundo do terceiro capítulo da Monografia intitulada: “Entre Idas e Vindas: estudo de caso dos sistemas de transporte de Manaus e Belém”, defendida pelo autor em abril de 2019. Agradecimento ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas, pelo financiamento entre os anos de 2017 a 2019.

## REFERÊNCIAS

ARAGAO, Joaquim José Guilherme de. **O Novo Direito Concessionário Nacional: E agora, ônibus brasileiro?** Revista dos Transportes Públicos, São Paulo, v. 76, p.53-68, 1997.

CASTRO, Carlos Jorge Nogueira de. **Transporte Público de Passageiros: uma análise sobre as Territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012)**. 2015. 159 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

COMPANHIA DE HABITAÇÃO DO PARÁ. **Minha Casa Minha Vida**. Disponível em: <http://www.cohab.pa.gov.br/minha-casa-minha-vida> Acesso em: 29. Jul. 2020.

COSTA, Beatriz; LINDAU, Luís Antônio; NODARI, Christine; SENNA, Luiz; VEIGA, Ivanilce. **Ônibus e lotação: uma experiência de convívio regulamentado em Porto Alegre.** In: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne. **Viação Ilimitada: ônibus das cidades brasileiras.** São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999, p.337-370.

LEMOS, Chélen Fischer de. **O Processo sociotécnico de Eletrificação na Amazônia: articulações e contradições entre Estado, capital e território (1890 a 1990).** 2007. 342f. Tese (Doutorado em Planejamento Regional e Urbano). Universidade Federal do Rio de Janeiro - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro.

MAGALHÃES, Soraia Pereira. **O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos.** 1. ed. Manaus: EDUA, 2014. 260p.

MAMANI, Hernan Armando. **Alternativo, informal irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos.** In: RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). **El Rostro Urbano de América Latina.** Buenos Aires: Clacso, 2004, v. 1, p. 321-346.

MAMANI, Hernan Armando. **Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos.** Novos Cadernos NAEA, v. 19, n. 3, p. 93-112, 2016.

MERCÊS, Simaia do Socorro Sales. **Transporte coletivo em Belém: mudança e continuidade.** 2005. 313 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo

MERCÊS, Simaia do Socorro Sales. **Transporte urbano por ônibus na Região Metropolitana de Belém (1966-1983): a formação da questão.** 1998. 262 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo.

RENDEIRO, Carla Blanco. **Mobilidade Urbana e Federalismo: repartição de competências e matéria de transporte público coletivo no Município de Belém.** 2015, 191 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Centro Universitário do Pará (CESUPA) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional, Belém.

RODRIGUES, Overlandi; MACHADO, Heber; TEIXEIRA, Lucas; FERREIRA, Alan Leonardo de Oliveira. **A geografia dos mototaxistas: a territorialidade e os múltiplos usos do território em Belém do Pará.** In: **I SIMPOSIO MINEIRO DE GEOGRAFIA,** Alfenas, 2014. Anais do I Simpósio Mineiro de Geografia. p. 2151-2165.

ROLIM, Fernando Antônio Oliveira. **Regulação econômica, teoria dos leilões e competitividade em licitações de ônibus urbanos.** 2015. 323 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

SALIM FILHO, Massoud Tufi. **Políticas públicas e trabalho no transporte alternativo na Amazônia: Moto-táxi**. 2007. 233 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Universidade Federal do Pará – Núcleo de Altos Estudos Amazônico - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da Economia Urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: EDUSP, 2004, 433 p.

SILVA, Glauber Ranieri Martins da. **Entre Belém e Castanhal: rede de transportes e circuito inferior da economia**. 2010. 99 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

SILVA, Marlon Lima da; TOURINHO, Helena Lucia Zagury. **Território, territorialidade e fronteira: o problema dos limites municipais e seus desdobramentos em Belém/PA**. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2016, v. 9, p. 96-109

SOUZA, Luciano Andrade de. **Produção do espaço em ocupações no município de Benevides/PA: interfaces entre rural e urbano**. 2011, 139 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro. **Formação metropolitana de Belém (1960-1997)**. 1. ed. Belém: Paka-Tatu, 2016. 392p.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Editora Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte Urbano: Espaço e Equidade**. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

VASCONCELOS, Eliza Maria Almeida. **A reestruturação produtiva e as novas formas de organização do trabalho: a experiência do transporte alternativo no município de Belém/PA**. 2009. 121 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Natal.