



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

Transporte coletivo público e os aplicativos de transporte individual: o caso de Manaus

Igor Daniel Carvalho de Matos¹

Leticia Lopes Azêdo²

Thiago Oliveira Neto³

Resumo

O transporte coletivo urbano de Manaus perpassa diferentes alterações espaciais e operacionais diante das transformações que se manifestam na sociedade e no próprio espaço urbano, chamando atenção para a ampliação da concorrência desse serviço formal com outras modalidades, como os serviços informais (clandestinos) e as viagens compartilhadas mediadas por tecnologia, denominadas criticamente de uberização da sociedade. Diante desse contexto, o presente ensaio busca analisar e chamar atenção para o fato de que parte da dinâmica de transporte em Manaus está assentada tanto no serviço regular com uso de coletivos (ônibus e micro-ônibus) quanto no uso de automóveis e motocicletas gestados por empresas do meio informacional.

Palavras chave: Manaus; transporte coletivo; aplicativos; uberização.

Public Transport and Individual Ride-Hailing Apps: the Case of Manaus

Abstract

The urban public transport system in Manaus has undergone different spatial and operational transformations in response to changes manifested in society and in urban space itself. In this context, attention is drawn to the increasing competition between the formal public transport service and other modalities, such as informal (illegal) transport services and technology-mediated ride-sharing services, critically referred to as the uberization of society. Given this scenario, this essay seeks to analyze and highlight the fact that part of the transportation dynamics in Manaus is based both on the regular

¹ Estudante de graduação em Geografia pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA), E-mail: idedma.geo24@uea.edu.br

² Estudante de graduação em Geografia pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA), E-mail: leticialopesazedo010@gmail.com

³ Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), professor do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (PPGEOG-UFAM) e professor contratado da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). E-mail: thiagoton91@live.com

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

collective transport service using buses and minibuses and on the use of automobiles and motorcycles managed by companies operating within the informational environment.

Keywords: Manaus; public transportation; apps; digital platform companies.

Introdução

O transporte coletivo urbano apresenta mudanças espaciais vinculadas às transformações da cidade/metrópole e à inserção de novas modalidades de transporte, bem como ao aprofundamento das modalidades de deslocamento individual e compartilhado, que, no período atual, é marcado pela mediação tecnológica. O primeiro contexto, referente à expansão e transformação espacial urbana, já foi explorado em textos recentes da geografia acadêmica local; entretanto, o último contexto ainda carece de discussões e análises. Diante disso, o presente ensaio busca trazer esse debate e questões que possam orientar discussões no contexto da geografia.

Nesse sentido, o texto busca apresentar uma análise inicial da transformação do transporte coletivo urbano diante da dinâmica de uberização, destacando que mudanças associadas à inserção de circuitos informais de transporte nos bairros, ao desconforto, à insegurança (topofobia da mobilidade cotidiana) e ao movimento pós-pandemia ocasionaram mudanças substanciais nos deslocamentos em transporte coletivo, manifestadas pela queda diária de passageiros e pelo aumento da frota de veículos na cidade.

A partir desse contexto local global, parte-se de uma interpretação analítica pautada nas discussões contemporâneas sobre urbanização, transporte coletivo urbano e geografia urbana crítica, visando revelar as "máscaras sociais" existentes e compreender como se transformou e se impôs uma lógica de mobilidade urbana privatópica em concorrência com uma mobilidade urbana coletiva.

O presente texto está estruturado em três partes. Na primeira, realiza-se uma abordagem espacial do transporte e dos movimentos de reestruturação identificados nos últimos anos (2015–2026). A segunda parte destaca as transformações referentes à dinâmica de uberização. Por fim, destacam-se as mudanças espaciais e a precarização do trabalho associadas à dinâmica de uberização.

Transporte coletivo em Manaus: mudanças espaciais

O transporte coletivo urbano e as práticas espaciais de mobilidade urbana apresentam mudanças vinculadas às dinâmicas espaciais da sociedade e à inserção de processos associados às formas contemporâneas de acumulação, à pandemia da Covid-19 e às reestruturações urbanas e econômicas, que passam a impor novas lógicas nas cidades.

No caso do transporte coletivo da cidade de Manaus, essas transformações manifestam-se tanto na reorganização operacional do sistema quanto na alteração dos padrões cotidianos de deslocamento da população, sobretudo diante da ampliação da concorrência com modalidades individuais mediadas por plataformas digitais.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

O transporte coletivo por ônibus em Manaus foi instituído de maneira rudimentar e precária a partir da década de 1940, enquanto parte de um discurso de inserção da modernidade e do novo considerado mais flexível em comparação à rede de bondes elétricos, tornando-se majoritário nos deslocamentos a partir de 1957, quando ocorreu a paralisação total do sistema de bondes. A partir desse momento, todo o sistema de transporte coletivo passou a ser estruturado no transporte por ônibus privados autorizados a operar pela prefeitura da cidade. Apesar de esse sistema ter se tornado predominante, na década de 1980 houve o planejamento de linhas de um sistema denominado Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e, posteriormente, propostas de monotrilho, utilizados como parte de discursos de planejamento que, entretanto, não resultaram em objetos geográficos efetivamente construídos.

Apesar da não efetivação de um sistema complementar ao transporte por ônibus, ocorreram, ao longo das décadas, transformações pontuais como implantação de paradas de ônibus, renovação de frotas e criação de linhas, além de reestruturações parciais que envolveram alterações espaciais na cidade, com a construção de terminais, implantação de sistemas troncais e mudanças substanciais de percursos e linhas. Destacam-se pelo menos dois momentos dessas transformações: o início da década de 2000, com a implementação do sistema Expresso, e o período a partir de 2015, com a reestruturação atual do sistema de transporte coletivo de Manaus (Oliveira Neto; Nogueira, 2024).

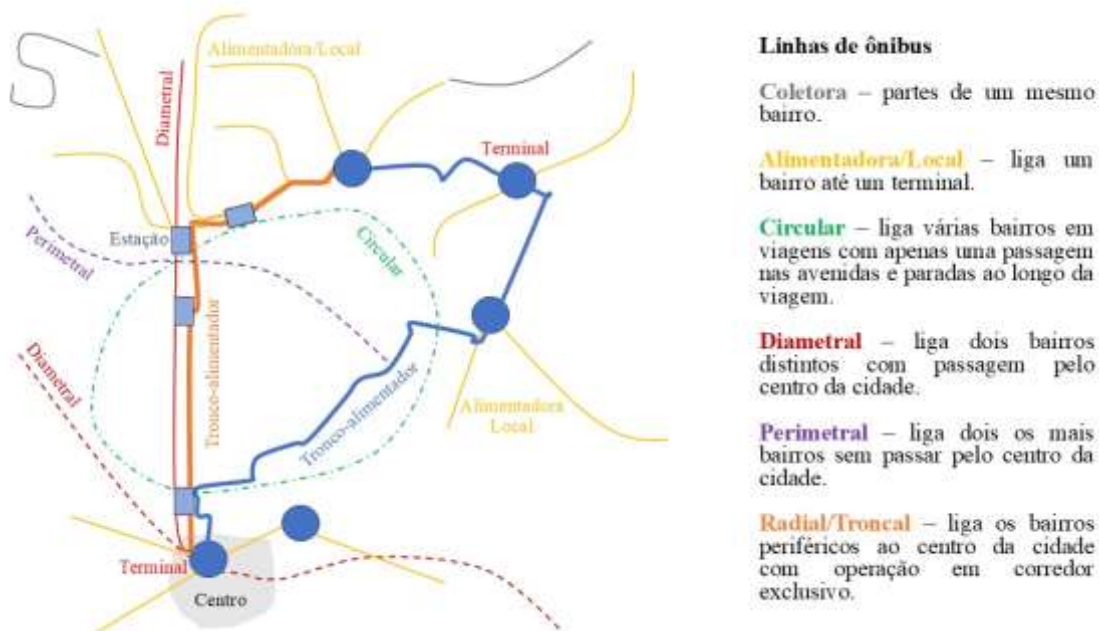
Em trabalhos anteriores, Oliveira Neto e Nogueira (2024) e Oliveira Neto et al. (2024) identificaram que, a partir de 2015, ocorreu em Manaus um movimento de reestruturação do sistema de transporte diante das mudanças espaciais e das dinâmicas econômicas, envolvendo transformações estruturais e pontuais. O primeiro conjunto de mudanças corresponde à inserção de novos objetos técnicos, à construção de estações e terminais, bem como à reorganização, criação e alteração simultânea de diversas linhas. Já o segundo refere-se a mudanças pontuais que não possuem caráter estrutural, isto é, que não alteram substancialmente o espaço geográfico.

No contexto da reestruturação deve-se mencionar que ocorreu um processo de aumento de conexão das linhas urbanas e de acesso às periferias da cidade, formando um mosaico complexo de diferentes tipos, padrões e de articulações dos bairros e ramais com pelo menos seis modalidades de ligações (figura 1).

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

Figura 1 – Rede e tipos de linhas em Manaus.



Org. Thiago Neto.

Além disso, tem tipos de veículos empregados para permitir o funcionamento do sistema e atender os bairros e ramais, formando um conjunto diversos de sistemas técnicos em movimento (figura 2). Destacando que essa diversidade foi sendo aprimorada com veículos novos e de diferentes capacidades de transportes durante a fase de reestruturação pós 2015.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

Figura 2 – Tipos de veículos e de linhas que são majoritariamente empregados.



Midi – veículo com tamanho inferior a 10 metros de comprimento, sem cobrador, usado em linhas *alimentadoras* e *coletoras*.

Linhas: 005; 009; 017; 032; A326 entre outras.

Convencional – veículo com tamanho de 11 e 12 metros de comprimento, sem cobrador, usado em linhas *alimentadoras* e que pode ser utilizado em *diametrais* e *perimetrais*.

Linhas: 005; 009; 032; A210; A326 dentre entre outras.

Convencional – veículo com tamanho de 12 metros de comprimento, com cobrador, usado em linhas *troncais*, *circular*, *diametrais* e *perimetrais*.

Linhas: 011; 315; 443 dentre entre outras.

Super Padron – veículo com tamanho de 14 metros de comprimento, com cobrador, usado em linhas *troncais*, *diametrais* e *perimetrais*.

Linhas: 320; 356; 358; 415; 448; 602 dentre entre outras.

Trucado – veículo com tamanho de 15 metros de comprimento, com cobrador, usado em linhas *troncais*, *diametrais* e *perimetrais*.

Linhas: 320; 356; 358 dentre entre outras.

Bidirecional – veículo com tamanho de 15 metros de comprimento, com cobrador, usado em linhas *troncais*, *diametrais* e *perimetrais*.

Linhas: 300; 640; 641entre outras.

Org. Thiago Neto.

O contexto dessas mudanças ocorreu também em meio à redução do emprego de cobradores, enquanto parte das ações de reorganização do sistema de transporte coletivo (Oliveira Neto, 2025). Essa diminuição dos postos de trabalho pode ser compreendida como uma manifestação da precarização do trabalho, uma vez que os motoristas passaram a exercer funções duplas: conduzir o veículo e realizar a cobrança das passagens, incluindo a operação de troco para passageiros não inseridos na bilhetagem eletrônica ou sem acesso ao sistema informacional de passes.

A própria informacionalidade característica do período contemporâneo encontra-se articulada à precarização. Primeiramente, pela digitalização do sistema de transporte como um todo, incluindo a implantação da bilhetagem eletrônica em Manaus a partir de 2004, e, posteriormente, pelo processo de uberização mediado por plataformas

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

territoriais (Tozi, 2021) digitais. Ambos correspondem a uma nova racionalidade técnica que se manifesta em sistemas distintos, mas que potencializam mudanças estruturais e formas de concorrência entre si, configurando uma manifestação da neoliberalização do transporte urbano e da mobilidade.

Essa neoliberalização torna-se mais evidente quando se observa a reorganização dos sistemas a partir da imposição de lógicas exógenas ao lugar, introduzindo novos ritmos e formas de organização que aceleram os fluxos, ao menos em uma psicosfera projetada nos *outdoors* e nas propagandas urbana, ao mesmo tempo em que difundem ainda mais a mobilidade baseada em veículos individuais, como automóveis e motocicletas, sejam automotores, elétricos ou híbridos. Tal dinâmica é sustentada pela precarização do trabalho e contribui para a drenagem de recursos financeiros e para a captura de passageiros do sistema de transporte coletivo pelas plataformas territoriais digitais associadas à uberização.

No relatório do BNDES (2025, p. 26) menciona que em:

(...) uma série histórica de passageiros transportados mais ampla, do ano de 2014 ao de 2023, informada pelo IMMU, verifica-se uma redução em 50,2% neste período, partindo de 273,6 milhões de passageiros transportados no ano de 2014 para 136,4 milhões no ano de 2023. Uma queda mais expressiva ocorreu em 2017, onde o SCTC perdeu cerca de 30 milhões de passageiros e no período de 2016 a 2019 a redução média foi de 21 milhões de passageiros por ano.

A inserção da Uber em Manaus ocorreu em 12 de abril de 2017 (Graça, 11 abr. 2017), marcando o início da expansão mais intensa das plataformas territoriais digitais de transporte na capital amazonense. Esse processo passou a alterar as dinâmicas da mobilidade urbana e a intensificar a concorrência com o sistema formal de transporte coletivo e de táxis.

Nesse contexto, ocorreram manifestações por parte dos taxistas, que desde o início identificaram os impactos decorrentes da atuação das plataformas digitais e compreenderam que a operação desses serviços sem regulamentação específica configurava uma concorrência direta ao setor tradicional. Em decorrência disso, foram registradas manifestações na cidade relacionadas à queda do faturamento dos taxistas, estimada em cerca de 60% nos três primeiros meses de operação dos aplicativos (Amazonas Atual, 19 jun. 2017).

No entanto, esse impacto sobre o transporte coletivo não se manifestou inicialmente por meio de protestos ou ações judiciais, uma vez que, em um primeiro momento, destacou-se principalmente a concorrência entre o sistema formal de táxis e as plataformas territoriais digitais. Apesar disso, os efeitos também passaram a se manifestar no transporte coletivo, especialmente com a redução do número de passageiros.

Posteriormente, esse contexto reverberou nas mudanças identificadas por Oliveira Neto e Nogueira (2024), entre as quais destacam-se: a falência da empresa Açai Transportes; a redução da frota e o sucateamento dos veículos articulados da empresa Global Green; e a adoção de ações voltadas à diminuição dos custos operacionais do sistema. Essas transformações desencadearam medidas como a retirada gradual dos cobradores e a aceleração da digitalização do território por meio da ampliação da

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

bilhetagem eletrônica, dos sistemas de monitoramento e do aperfeiçoamento digital das operações diante da nova fase concorrencial estabelecida após 2017.

A partir do ano de 2014, uma diversidade de transformações ocorreu no contexto da mobilidade e da circulação interna da cidade. Primeiramente, houve a inserção de serviços de transporte de passageiros em automóveis e, posteriormente, em motocicletas mediados por plataformas tecnológicas. Em seguida, ocorreu a publicação do Plano de Mobilidade Urbana, em 2015.

O primeiro processo correspondeu a uma mudança concorrencial entre as plataformas digitais e os serviços formais de transporte coletivo, enquanto o segundo constituiu um documento orientador que passou a guiar parte do planejamento municipal relacionado à mobilidade e ao transporte coletivo. Entretanto, o plano não foi estruturado em uma perspectiva metropolitana, especialmente no que se refere à ligação Manaus–Iranduba e aos seus acessos.

Diante desse contexto, destaca-se as mudanças espaciais e o impacto do processo de uberização associado com outras dinâmicas da sociedade no contexto do transporte coletivo.

Uberização e as mudanças no cotidiano de deslocamento urbano

A expansão das plataformas digitais de transporte alterou significativamente as práticas espaciais de mobilidade urbana e as formas de deslocamento cotidiano na cidade. A mediação tecnológica passou a reorganizar as relações entre motoristas, passageiros e os próprios espaços urbanos, redefinindo centralidades, fluxos e formas de circulação. Neste sentido, os laços das redes e a própria relação de trabalho altera-se, impondo novas relações no território urbano, principalmente de flexibilidade do trabalho (tornando-o cada vez mais precário) e dos fluxos, não mais organizados em uma lógica jurídica-política-econômica entre Estado e atores privados, mas entre plataformas territoriais, motoristas e passageiros.

Nesse contexto, a uberização da mobilidade urbana contribuiu para a ampliação do transporte individual e compartilhado, intensificando uma lógica de deslocamento mais flexível, fragmentada e privatizada, em concorrência direta com o transporte coletivo urbano, não apenas com o serviço de táxi da cidade.

Além disso, fatores como desconforto, insegurança, precarização do sistema coletivo e a topofobia da mobilidade cotidiana (aversão e/ou medo de transitar por determinadas localidades da cidade no dia-a-dia) fortaleceram o uso dessas modalidades individuais, especialmente no período pós-pandemia, acarretaram uma dinâmica de "captura" parcial de deslocamentos antes realizados pelo transporte coletivo e mototáxis, sendo que este último foi "capturado" quase que em sua totalidade pela lógica das plataformas territoriais, se você não está inserido, você está excluído desse sistema, algo que transparece enquanto fábula com diversas manifestações de perversidade, algo que está entremeado na dinâmica da globalização como já assinalava Santos (2001).

Montenegro (2026, p. 177) menciona que as novas manifestações da precarização do trabalho apresentam um contexto denominado de "plataformização do trabalho e do consumo" e que tem avançado rapidamente no país, erigida sob um modelo

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

de transferência de custos e riscos aos trabalhadores e de ausência de vínculos e garantias trabalhistas, sendo que a "uberização" imprime novos significados à figura do empreendedor de si, ou seja, um indivíduo em constante competição na busca da maximização de seus resultados, tornado responsável pelos riscos e fracassos de sua atividade, em um contexto marcado pelo descumprimento da legislação de trânsito e das normas municipais e estaduais que regulamentam o transporte de passageiros. Nesse contexto, esses trabalhadores permanecem expostos a condições que podem ampliar sua vulnerabilidade no trânsito, tornando-os mais suscetíveis à ocorrência de sinistros, seja como vítimas, seja como envolvidos em acidentes, em razão da intensificação do trabalho e das pressões impostas pela lógica das plataformas digitais.

Na atualidade, vivenciamos uma aceleração da vida social em seu cotidiano, com efeitos e alterações nos sistemas técnicos vigentes (Ribeiro, 2024), jurídicos e econômicos, impondo racionalidades pautadas no imperativo da fluidez. No caso da cidade, esse processo manifesta-se como um imperativo da mobilidade em uma organização espacial marcada por um tempo lento, pelos congestionamentos e por um padrão de produção do espaço centrado na mobilidade individual. Tal dinâmica é ainda mais aprofundada com as plataformas territoriais digitais, que, contraditoriamente, difundem a ideia de aceleração no seu próprio tempo, o tempo do indivíduo.

No caso de Manaus, a expansão da uberização e da concorrência ao transporte coletivo manifesta-se espacialmente pela complexidade das demandas e dos deslocamentos dos passageiros, pela necessidade de novas ligações urbanas e pela busca por um sistema mais capilarizado. Essa capilaridade passou a ser parcialmente atendida pelos serviços privados mediados por plataformas digitais. Por outro lado, a comodidade e a individualidade proporcionadas por esses serviços acabaram agradando aos usuários, principalmente em razão da redução do tempo de deslocamento. Em decorrência do sistema programado e rígido de operação do transporte coletivo, abriu-se espaço para a consolidação dessa nova lógica de mobilidade e de prestação de serviços urbanos.

Com os avanços das plataformas territoriais (Tozi, 2021), aprofundou-se a reorganização das atividades e o aumento da precarização do trabalho em diversas modalidades, desde o transporte por meio de automóveis, motocicletas e serviços de entrega de objetos, refeições e bebidas, apresentando ainda um novo desdobramento no contexto da comercialização de produtos por meio do e-commerce, que acaba constituindo outra manifestação desse processo. Nos primeiros casos, que concernem ao objetivo deste texto, identificamos a inserção de uma modalidade híbrida de operação que não era regulamentada pelo Estado, pelo menos inicialmente, concorrendo diretamente com os serviços regulares de táxi e de transporte coletivo. Essa inserção foi aprofundada com a implementação do serviço de transporte por motocicletas, "capturando" uma atividade que anteriormente operava com pouca mediação técnica baseada em WhatsApp e pagamento via Pix para uma operação mediada quase em sua totalidade por plataformas territoriais digitais.

Diante desse contexto, a classe trabalhadora passa a apresentar novos significados diante dessas plataformas e das relações de exploração, sendo os trabalhadores denominados "colaboradores" e "motoristas parceiros", rompendo, por meio de uma psicoesfera, a percepção da relação de exploração da força de trabalho, agora

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

aprofundada e potencializada sob um viés que apresenta o trabalhador como empreendedor, ao mesmo tempo em que ocorre o descumprimento das legislações municipais e estaduais sobre esta circulação desregulamentada nas ruas (Tozi, 2020) e uma relativização das relações trabalhistas (Montenegro, 2026).

Com a dinâmica de plataformização progressiva da mobilidade urbana que manifesta-se nas cidades brasileiras e em Manaus, identifica-se expansão territorial e de diversidade de serviços. Em 2019, a empresa Uber divulgou alguns dados das operações em Manaus, destacando que pelo menos 382 mil usuários entre 2017 e 2019 (A Crítica, 12/04/2019). A própria empresa destacou a integração com o transporte público, indicando que um número significativo de viagens de Uber, em Manaus, têm como origem ou destino um terminal de ônibus (D24AM, 12/04/2019). Tal expansão manifesta-se paralelamente à redução da demanda do transporte coletivo urbano, indicando para um processo de captura de passageiros e de reorganização das dinâmicas de mobilidade na cidade.

A expansão mencionada inicialmente é relacionada a plataformização progressiva e pode ser visualizada na tabela 1 quando identifica-se no período atual pelo menos oito empresas de tecnologia vinculadas a operação dos serviços.

Tabela 1 – Aplicativos de transporte em operação em Manaus.

Aplicativo	Início em Manaus	Tipo de transporte/modalidade	Escala
Uber	12 abr. 2017	Automóveis particulares (UberX); posteriormente motos e entregas	Internacional
99	2018 (aprox.)	Táxi, automóveis particulares (99Pop), entregas e motos	Nacional/internacional
inDrive	2019	Automóveis particulares; posteriormente motos e entregas	Internacional
Yet Go	jan. 2017	Carro comum, luxo, táxi e mototáxi	Nacional
MobiBrasil	2021	Transporte por aplicativo	Nacional
Go Mobi Tecnologia	2024	Transporte por aplicativo	Regional
Urbano Norte	2019	Transporte regional por aplicativo	Regional
Manaus Driver	2022	Transporte individual por aplicativo	Local

Fonte: adaptado de Silva e Colares (2024).

A expansão das plataformas digitais de transporte em Manaus pode ser interpretada à luz das reflexões de Claus Offe sobre a crise da sociedade do trabalho e a flexibilização das relações laborais no capitalismo contemporâneo. A uberização representa uma manifestação da fragmentação do trabalho e da transferência dos riscos econômicos ao trabalhador, intensificando formas precárias e individualizadas de inserção laboral no contexto urbano.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

A uberização da mobilidade urbana em Manaus expressa a consolidação de formas flexíveis de trabalho mediadas por plataformas digitais, articulando precarização laboral, reorganização da circulação urbana e transformações do meio técnico-científico-informacional.

A uberização da mobilidade urbana em Manaus corresponde à inserção de plataformas digitais no sistema de circulação urbana, intensificando a concorrência com o transporte coletivo, reorganizando os deslocamentos cotidianos e ampliando formas flexíveis e precarizadas de trabalho no contexto do meio técnico-científico-informacional.

Mudanças e modalidades: automóveis e motocicletas em "plataformas territoriais"

Com o avanço das plataformas de viagens mediadas por tecnologia e controladas por diferentes empresas, principalmente a Uber, alterou-se a lógica de organização e as espacialidades das viagens e dos motoristas em seus locais de espera.

Antes da expansão das plataformas que oferecem viagens por motocicletas dentro de uma relação *Business to Driver to Consumer* (B2D2C), os mototaxistas permaneciam concentrados em locais de maior circulação de pessoas, principalmente em frações territoriais urbanas com maior concentração de serviços, como centros comerciais e subcentros localizados nos bairros. As viagens eram iniciadas a partir desses pontos até os destinos dos passageiros, mantendo valores previamente tabelados dentro da organização social coletiva desses trabalhadores.

Com o advento dos aplicativos, os motoristas passaram a circular continuamente pela cidade, sem a necessidade de permanência em pontos fixos e sem valores tabelados internamente pelos próprios trabalhadores. Como consequência, ocorreu a redução da concentração espacial dos mototaxistas em locais específicos e uma diminuição das centralidades tradicionalmente estabelecidas por esses grupos.

Antes existiam locais consolidados de concentração de mototáxis; atualmente, a dinâmica predominante é marcada pela circulação constante dos motoristas pela cidade, reduzindo centralidades anteriormente construídas socialmente por esses trabalhadores. Por outro lado, novas centralidades passam a ser formadas em lugares que apresentam maior circulação de passageiros e de possíveis "clientes", constituindo filas de automóveis e motocicletas obviamente em locais distintos, tendo em vista que existe uma relação de classes sociais entre aqueles que podem pagar mais por determinados serviços, como as categorias *select* ou o transporte por motocicleta.

A formação dessas filas de motoristas em espera por corridas ocorre em locais como aeroportos, hospitais, universidades/faculdades, áreas comerciais (centros e subcentros comerciais), supermercados e portos. Destaca-se ainda que, em alguns casos, os motoristas utilizam outras plataformas e aplicativos complementares, como sistemas de monitoramento de voos (Flight24), para identificar o momento de pouso das principais aeronaves no aeroporto da cidade.

Diante desse contexto, a expansão das plataformas territoriais digitais em Manaus revela um processo de reorganização espacial da mobilidade urbana, marcado pela seletividade territorial das operações, pela concentração de fluxos em áreas luminosas da cidade (concentração de serviços, circuito superior e centros comerciais) e pela ampliação

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

das desigualdades socioespaciais no acesso aos serviços de transporte (na periferia ampliada e áreas centrais com controle informal de grupos ilícitos).

Tabela 2 – Elementos e modelos da reorganização espacial.

Elemento	Modelo
Filas em aeroportos/shoppings	Centralidades algorítmicas
Periferias pouco atendidas	Seletividade territorial
Captura de passageiros	Concorrência modal
Plataformas e dados	Mobilidade algorítmica
Mototáxi por aplicativo	Plataformização
Precarização	Cidade neoliberal

Org. os autores.

Com base em Costa (2021, p. 264) podemos identificar que existe uma dinâmica de cibercidade em que as cidades da era da globalização passam a ter uma diversidade de aparatos digitais, redes telemáticas, a transmissão de dados e serviços tecnológicos fazem parte da vida quotidiana do espaço urbano, se integrando como a infraestrutura existente, principalmente com novos objetos do meio técnico informacional denominado também de novas tecnologias de comunicação e informação as quais imprimem novas marcas ao urbano com serviços, acesso e trazendo à sociedade novas formas de distribuição do fluxo informacional.

Destacando que essa "cibercidade" corresponde por um núcleo urbano possuidor de meios informacionais distribuídos de maneira desigual e que manifesta-se nos deslocamentos, mas além disso, deve-se pontuar que trata-se de uma clara manifestação de uma "governança urbana neoliberal" (Stenberg, 2023).

O transporte coletivo de Manaus, no período atual, precisa ser entendido a partir de um movimento triádico de mudanças. A primeira refere-se às transformações na própria cidade, marcadas pela expansão da periferia ampliada. A segunda corresponde aos processos de uberização e à manifestação cada vez mais intensa de relações flexíveis de trabalho e mobilidade, que passaram a concorrer diretamente com o transporte coletivo. A terceira diz respeito às mudanças e à própria precarização do trabalho no setor de transporte coletivo, aprofundadas pelos efeitos da uberização e pela captura de passageiros pelas plataformas digitais, pelos elevados custos operacionais no período pós-pandemia e pela atuação de um Estado orientado por ações neoliberais.

Destaca-se ainda que ambas as atividades de mobilidade interna da cidade apresentam diferentes graus de inovação tecnológica e de integração entre objetos técnicos e empresas, permitindo relações de controle e, ao mesmo tempo, a expansão dos serviços. Essa expansão ocorre não apenas pela existência de pessoas necessitando do deslocamento urbano um mercado cativo, mas também pela busca de rentabilidade das operações. Nesse contexto, passam a existir áreas da periferia ampliada marcadas pela opacidade das operações de transporte, seja pela ausência ou descontinuidade do serviço público, seja pela exclusão ou baixa atuação das plataformas de transporte por automóveis e motocicletas.

O processo avassalador de expansão dos deslocamentos em automóveis e motocicletas em Manaus pode ser compreendido enquanto parte do aprofundamento da

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

lógica neoliberal de como a cidade está sendo reestruturada no contexto da mobilidade e do transporte interno, não mais pautada apenas em um serviço regular que opera enquanto transporte coletivo, mas na existência de novas formas de operação baseadas no uso de veículos que passam a concorrer com o transporte coletivo, drenam recursos do território e ainda inserem uma diversidade de pessoas para operar nesse sistema, apesar de constituírem, em certa medida, uma fonte de renda complementar ou principal para famílias diante do contexto estrutural de desemprego e baixos salários.

Enfim, o transporte coletivo em Manaus, que ainda perpassa por um processo de reestruturação, apresenta dinâmicas concorrenciais que influenciam na captura de passageiros pelas plataformas territoriais. Além disso, reorganizaram-se atividades já existentes, como os serviços de mototáxi (agora inseridos nas plataformas digitais), corroborando ainda mais para a concorrência com o serviço público. Para além dessa questão, ocorre também uma reorganização espacial no sentido de manter parte dos veículos em movimento, com áreas de concentração da oferta de serviços e outras marcadas pela rarefação. Configura-se, assim, uma relação entre espaços luminosos (como *shopping centers* e demais polos geradores de tráfego e passageiros) e espaços opacos (periferias ou zonas periurbanas/rurais) que apresentam baixa densidade de conectividade do transporte coletivo e são excluídos total ou parcialmente da malha de cobertura dessas plataformas territoriais.

Considerações finais

A presente pesquisa permitiu identificar e trazer um debate ainda pouco realizado no contexto das transformações do transporte coletivo em Manaus, que consiste nas mudanças e na reestruturação do sistema diante da inserção de meios concorrentes. No caso específico analisado, observam-se mudanças assentadas em processos de reestruturação e em desdobramentos associados direta e indiretamente à concorrência estabelecida entre as plataformas territoriais digitais e o transporte coletivo.

Esse contexto remete ao processo atual denominado de uberização da sociedade, marcado por relações de trabalho flexíveis e precárias que se manifestam nos deslocamentos internos da cidade. Concomitantemente, aprofundam-se relações associadas a uma governança urbana neoliberal, no sentido de que a organização e a reorganização do cotidiano passam cada vez mais pela mediação e imposição das lógicas das plataformas no dia a dia das pessoas e da própria cidade. Tal dinâmica não corresponde a um acesso pleno e homogêneo aos serviços de mobilidade; ao contrário, reforça centralidades, zonas de exclusão e áreas de rarefação das viagens e da oferta de transporte, principalmente na periferia ampliada de Manaus.

Este texto corresponde apenas a um ensaio que tangencia duas pesquisas de iniciação científica: uma voltada ao transporte coletivo de Manaus e outra referente à uberização que se manifesta na cidade e influencia a reorganização do sistema de transporte coletivo.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

Referências

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). **Relatório de diagnóstico**: Região Metropolitana de Manaus. Rio de Janeiro: BNDES, v. 4, jun. 2025.

COSTA, Soraya Nurieh Auzier. Tecnologia Uber na cidade de Manaus: mobilidade urbana, redes e cibercidades. **Revista Docência e Cibercultura**, [S. l.], v. 5, n. 1, p. 261–271, 2021.

DINIZ, Carlos Henrique Vale; PASSOS, Robert Filipe dos. Plataformização, precarização do trabalho e saúde mental: um estudo sobre motoristas plataformizados em Manaus/AM. **Revista Brasileira de Iniciação Científica**, Itapetininga, v. 13, e026013, 2026.

EM meio à regulamentação, Uber completa 2 anos em Manaus com 382 mil usuários. **A Crítica**, Manaus, 12 abr. 2019.

GRAÇA, Dante. Uber começa a operar em Manaus nesta quarta com tarifa mais baixa que Belém e SP. **A Crítica**, Manaus, 11 abr. 2017.

MONTENEGRO, Marina Regitz. Dos esforços para formalização do informal às novas manifestações da precarização: implicações da expansão de MEIs no Brasil. **Punto Sur**, Buenos Aires, n. 14, p. 171-190, 2026.

PAIVA, Cristiano da Silva; COLARES, Isabela Soares. Tecnologias digitais na mobilidade urbana de Manaus. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA DO CONHECIMENTO E DA INOVAÇÃO, 5., 2024, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: SIGCI, 2024. p. 652-662.

SOUZA, M. A. A. de. **Geografia e Razão Prática**: Diálogos Multidisciplinares. São Paulo: Edusp, 2025.

STERNBERG, Carolina. **Neoliberal Urban Governance**: Spaces, Culture and Discourses in Buenos Aires and Chicago. Cham: Palgrave Macmillan, 2023.

TAXISTAS e mototaxistas voltam a protestar contra o Uber em Manaus. **Amazonas Atual**, Manaus, 19 jun. 2017. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/taxistas-e-mototaxistas-voltam-protestar-contr-o-uber-em-manaus/>. Acesso em: 30 jun. 2026.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 24, n. 3, p. 487–507, 2021.

UBER comemora dois anos em Manaus com mais de 382 mil usuários. **D24AM**, Manaus, 12 abr. 2019.

ZHANG, Jiang-Hua; ZHU, Rui; WANG, Jing-Peng. Joint re-dispatching and pricing on a business-to-consumer ride-hailing platform. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, Amsterdam, v. 196, p. 103998, 2025.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1671043

Agradecimentos

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) pela concessão da bolsa de Iniciação Científica para os coautores. E a Coordenadoria de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior (CAPES), à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo apoio financeiro ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFAM (PPGEOG-UFAM).