



03 e 04 de setembro de 2024



O transporte coletivo urbano da cidade de Manaus: considerações iniciais para um debate necessário

Thiago Oliveira Neto¹

Resumo

A cidade de Manaus está passando por mudanças espaciais internas decorrentes de um processo de apropriação e reorganização que atende ao novo momento de estruturação de parte da cidade, com novas moradias, galpões de uso industrial e estabelecimentos comerciais. Essas mudanças, associadas à potencialização da concorrência nos deslocamentos urbanos com os aplicativos de compartilhamento de viagens, ocasionaram mudanças significativas na atividade de transporte de passageiros. Houve uma reorganização do serviço, com as linhas sendo alteradas e mudanças espaciais nos objetos fixos, como estações, e nos objetos móveis, que correspondem ao material rodante. Este último, passa por um processo recente de renovação de frota, apresenta indícios de manifestações do aprofundamento de relações capitalistas na organização do serviço.

Palavras chave: cidade; transporte urbano; material rodante.

Urban public transport in the city of Manaus: initial considerations for a necessary debate

Abstract

The city of Manaus is undergoing internal spatial changes as a result of a process of appropriation and reorganisation that responds to the new moment of structuring part of the city, with new housing, industrial warehouses and commercial establishments. These changes, coupled with the potential for competition in urban commuting with ride-sharing apps, have led to significant changes in passenger transport. There has been a reorganisation of the service, with lines being altered and spatial changes in fixed objects, such as stations, and mobile objects, which correspond to rolling stock. The latter, which is undergoing a recent fleet renewal process, shows signs of the deepening of capitalist relations in the organisation of the service.

Key words: city; urban transport; rolling stock.

¹ Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP – 2024), Pós-doutorando em Geografia e Professor Voluntário do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM – 2024), thiagoton91@live.com



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



Introdução

As mudanças espaciais que estamos observando na cidade de Manaus no âmbito do transporte coletivo urbano, com novos objetos fixos, alterações de percursos de linhas, novas linhas, renovação parcial do material rodante e a redução de veículos de grande capacidade de transporte de passageiros, indicam um processo de reestruturação do sistema na cidade. Isso corresponde também a mudanças espaciais na cidade de Manaus, que está passando por uma reestruturação parcial até então identificada.

Nas últimas décadas, a cidade de Manaus tem apresentado mudanças espaciais que indicam um processo de reorganização de parte da estrutura urbana, com a abertura de novas avenidas e a expansão de novos produtos imobiliários, como residências, apartamentos e galpões para usos industriais nas Zonas Norte e Oeste. Esse movimento corresponde à incorporação de áreas específicas da cidade às dinâmicas econômicas do mercado imobiliário e produtivo industrial.

Essas mudanças em andamento na cidade de Manaus apresentam dois principais agentes modeladores do espaço² com capacidade de alterar a estrutura territorial urbana. O primeiro é o Estado, que insere novas infraestruturas viárias e constrói conjuntos habitacionais e residenciais para a sociedade em geral, constituindo um ator que induz, por meio das ações e dos objetos postos, os eixos de expansão urbana. O segundo ator são os promotores imobiliários, que englobam desde corretoras até empresas que atuam na construção de condomínios, conjuntos e galpões para uso industrial, armazenamento ou comercial, materializando formas espaciais nos eixos estabelecidos pelo Estado.

As transformações urbanas na cidade de Manaus, marcadas pelo direcionamento de investimentos em novos condomínios, galpões e avenidas, correspondem a uma reorganização da estrutura urbana, pelo menos em parte. Paralelamente a isso, dinâmicas relacionadas aos transportes sofreram mudanças substanciais com a inserção de novas modalidades de transporte e a precarização do transporte coletivo urbano. Diante disso, identifica-se em Manaus uma reorganização da atividade de transporte urbano, que está

² Ver isso em Corrêa (1979).



vinculada às transformações urbanas, mas também às mudanças que envolvem os deslocamentos com o aprofundamento da uberização e a psicosfera negativa constituída pela produção de narrativas e de imagens da precariedade do serviço oferecido a sociedade, principalmente nos bairros marginalizados³. A precariedade do sistema se manifesta em sua totalidade, com marcas específicas em algumas ligações.

Cidade em transformação e seu transporte urbano

Os transportes e a circulação são aspectos importantes da organização da sociedade, estabelecendo diferentes arranjos espaciais com fluxos entre os lugares, em diversas dimensões espaciais. Utilizam múltiplos objetos técnicos, alguns fixos e outros móveis, ambos instituídos para possibilitar fluidez, satisfazendo as necessidades internas de movimento, favorecendo deslocamentos da força de trabalho, acesso aos lugares, entre outras elementos.

A cidade de Manaus, enquanto uma metrópole com mais de 2 milhões de habitantes e um espaço urbano em expansão, teve, ao longo das últimas décadas, diferentes intervenções voltadas para reestruturar a atividade de transporte coletivo urbano. Esses aspectos foram mencionados em textos de Oliveira Neto (2022, 2024a, 2024b) e em Oliveira Neto *et al.* (2024), com enfoque nas mudanças que estão em andamento, rápidas e identificáveis pelos fixos e fluxos no período atual. Destaca-se que existem mudanças espaciais correlacionadas às transformações urbanas e econômicas, incluindo a crescente utilização de ferramentas digitais que intermediam os deslocamentos com o uso de motocicletas e automóveis.

Os autores Melo e Silva (2022) mencionam que a cidade de Manaus apresenta pelo menos três núcleos de produção imobiliária no período atual, correspondendo a frações urbanas com intenso dinamismo produtivo de moradias e de demais objetos geográficos. Além disso, uma área do município foi instituída, em 2012, pela prefeitura como Zona de Expansão Urbana (ZEU), um ato político que indica as áreas da cidade que

³ Bairros e a Zona Leste historicamente teve o serviço de transporte precários.



03 e 04 de setembro de 2024



vão apresentar maior dinamismo de novas moradias e ocupações, conforme já mencionado por Oliveira Neto *et al.* (2024) como o "arco norte de expansão urbana" (figura 1).

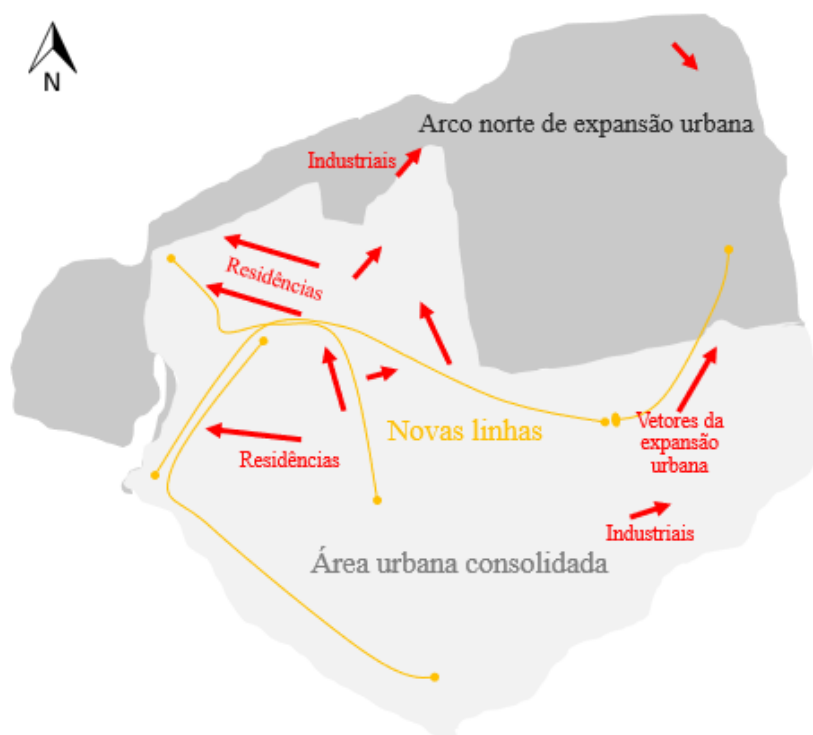


Figura 1. Arco norte de expansão urbana da cidade de Manaus. Org: o autor.

A cidade pode ser apreendida como compondo uma racionalidade de apropriação e de uso de suas infraestruturas (conjunto de objetos) para a circulação e deslocamentos de pessoas por automóveis principalmente. Nesse sentido, as novas infraestruturas que foram e ainda estão postas como avenidas de articulação urbana que visam a potencialização da fluidez urbana atendem as demandas da circulação dos automóveis e dos veículos transportadores de cargas como caminhões e carretas⁴. O primeiro denota para uma ação individual de deslocamento em um ideário de “liberdade”, o segundo corresponde pela circulação de cargas que devem ocorrer de menor tempo visando ampliação da competitividade territorial e de possibilitar maior fluidez entre as fábricas, portos, aeroportos e acessos rodoviários (AM-010 e BR-174).

⁴ Veículos formados por um cavalo trator e um ou mais semirreboques.



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



A cidade e suas transformações espaciais contemporâneas apresentam reconfigurações de fluxos e deslocamentos internos. As mudanças espaciais na cidade estão diretamente relacionadas ao arranjo espacial que o sistema de transporte coletivo urbano oferece. No entanto, a relação entre a cidade e o transporte ocorre de maneira imbricada, pois ações de expansão das ligações para as franjas de crescimento da cidade podem resultar em uma conectividade entre as áreas já ocupadas e as novas. Isso pode indicar quais franjas urbanas estão apresentando maior conectividade e deslocamento da expansão urbana, conforme menciona Lima (2005).

A criação de novas ligações, referindo-se às linhas de ônibus, é, antes de mais nada, um ato político e, portanto, territorial. A expansão das franjas urbanas frequentemente ocorre com precariedade de acesso por meio do transporte coletivo, gerando demandas e até protestos para a criação de novas linhas e ampliação da acessibilidade. Além disso, algumas novas ligações são criadas e usadas como instrumento político por determinados atores para captar votos em eleições municipais. Por outro lado, a institucionalização de uma nova ligação representa a possibilidade de evitar ou eliminar meios de deslocamento paralelos sem regulamentação (transporte clandestino) e de forçar as viações a investir seu capital em material rodante para percursos que, muitas vezes, não têm vias asfaltadas e apresentam uma distribuição de passageiros bastante dispersa, como ocorre nos ramais do município da capital amazonense.

O transporte coletivo urbano apresenta elementos que refletem a complexa relação entre Estado e transportes, incluindo regulação e desregulamentação, circuito regular e circuito complementar, empresas e transporte clandestino, além das novas modalidades de concorrência. A atuação do Estado nos transportes manifesta-se de duas principais maneiras: i) através da construção de infraestruturas fixas, que são dispendiosas e geralmente não viáveis para investimento privado; ii) pela regulamentação da atividade, impondo regras, normas e exercendo controle sobre o setor.

O controle exercido pelo Estado na atividade de transportes abre pelo menos dois caminhos para reflexão, discutidos por Wright (1982). O primeiro caminho corresponde



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



à necessidade de estabelecer mecanismos que garantam a prestação do serviço de maneira regular e contínua, assegurando a geração de renda para as empresas que atuam no setor. O segundo caminho é uma crítica ao filantropismo da primeira abordagem. A regulação, enquanto mecanismo que restringe a participação de empresas no sistema, pode permitir o estabelecimento de monopólios e a preservação de um mercado cativo ao capital.

Compreendendo essa questão, podemos afirmar que o transporte de passageiros constitui um segmento econômico e um serviço "sensível" às leis do mercado liberal. A função social da atividade, especialmente no segmento urbano e rodoviário de passageiros, opera com base em um conjunto de regras que visa proteger os usuários, obrigando as empresas a operar com seus serviços, independentemente do número de passageiros. Em contramão a isso, o mercado, devido às suas características, tende a atuar nos eixos mais rentáveis e operar apenas em alta capacidade, seja no setor clandestino ou nas modalidades de transporte mediadas por tecnologia, como o caso da Buser, mencionado no estudo de Oliveira Neto e Santos (2021) no caso do transporte rodoviário de passageiros no Brasil.

Apesar disso, no caso específico da cidade de Manaus, o sistema de transporte urbano baseado no uso de ônibus, com suas diversas configurações, é inserido de diferentes maneiras, formando um arranjo espacial complexo caracterizado pelos seguintes segmentos:

- a) Eixos de maior densidade de fluxos apresentam a operação de poucas empresas do sistema;
- b) Mesmo nos eixos de maior densidade de circulação, as viagens estão optando por utilizar somente veículos rígidos, sem articulação;
- c) Aumento de conectividade entre as linhas alimentadoras e o sistema tronco-alimentador central da cidade;
- d) Organização das linhas por empresas com base na proximidade do início das viagens com as garagens, um planejamento realizado para reduzir o consumo de combustível sem transportar passageiros.



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



Esse arranjo espacial apresenta ainda a figura de atores fundamentais a operação do sistema, primeiramente pelo Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU), criado pela Lei Nº 2.428 em 07 de maio de 2019, consistindo em uma “autarquia vinculada diretamente ao Prefeito, com o objetivo de elaborar, coordenar, executar e gerir as políticas públicas direcionadas ao trânsito e transporte urbano” (MANAUS, 2024). O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Amazonas (SINETRAM) corresponde por uma gestão realizada por um sindicato de representação das empresas que atuam no sistema⁵, além dessas duas articulações institucionais, foi criado pelo Decreto Lei N.º 2566, de 11 de outubro de 2013, o Acordo Operacional “entre as concessionárias do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, no Município de Manaus” visando “melhorar o nível de serviço do sistema de transporte coletivo e corrigir o desequilíbrio econômico e financeiro oriundo da tarifa única, observada a matriz de receita (...)” (MANAUS, 2013). Essa estrutura composta por diferentes engrenagens institucionais tiveram um papel impar no processo de reorganização atual do sistema, com aumento da troncalização e da redução de problemas como ônibus que começam e não terminam as viagens (A CRÍTICA, 27/05/2023).

Na realidade, o contexto “filantrópico” dessa regulamentação apresenta algumas contradições quando se analisa o arranjo espacial além das aparências. Observa-se que foram instituídos mecanismos que mantêm o sistema em operação, mas com as seguintes falhas:

- i) Renovação da frota focada apenas em otimizar o rendimento das operações, resultando na escolha por veículos rígidos (figura 2b, 2d e 2e) e não havendo aquisição de ônibus articulados ou biarticulados novos;
- ii) Aquisição de veículos seminovos de grande capacidade, com mais de seis anos de operação, provenientes do Rio de Janeiro (principalmente os articulados operados pela Viação São Pedro e pelo grupo Eucatur) e de Fortaleza (Vega Transportes);

⁵ “Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Amazonas – Sinetram, fundado em 1979, é uma organização sindical constituída para representar o consórcio de empresas responsáveis pelo transporte coletivo da cidade de Manaus” (SINETRAM, 2024).



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



iii) Inserção de veículos com a possibilidade de operar sem cobrador e outros na configuração midibus⁶ (figura 2a), sem espaço para cobrador, eliminando postos de trabalho;

iv) Estabelecimento de ligações entre os bairros da franja de expansão urbana e as estações com operações limitadas a poucas viagens por dia durante os dias úteis, reduzindo o acesso de grupos sociais ao sistema de transporte e condicionando os afazeres ao tempo de circulação dos ônibus dessas linhas;

v) Falhas de administração empresarial e sucateamento de frotas, como ocorreu com as empresas Global Green e Açai entre 2018 e 2021, resultando na redução da frota operante e na reorganização forçada do sistema, com deslocamento de ônibus de outras viações urbanas para atender as linhas sem material rodante.



Figura 2. No mosaico: a) “midiônibus” com capacidade de transportar aproximadamente 50 passageiros; b) ônibus convencional com capacidade de transportar 70 passageiros; c) ônibus seminovo com 15 metros de comprimento; d) ônibus do modelo Mercedes Benz “Super Padron” com 14 metros de comprimento; e) ônibus de motorização dianteira e 15 metros de comprimento. Imagens do autor entre dezembro 2023 e julho de 2024.

A cidade de Manaus apresenta um sistema de transporte que busca manter uma quantidade de empresas operando no setor. Desde a década de 1970, no entanto, um sistema complementar de maior capilaridade foi instituído por grupos sociais

⁶ Tipo de configuração de ônibus com tamanho inferior a 10 metros de comprimento e sem o cobrador.



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



marginalizados, inicialmente consistindo no transporte de pessoas em veículos do tipo Kombi. Esse sistema, visto com receio pelas viagens e rotulado como “clandestino”, operava em circuitos onde não havia serviço ou nas áreas onde o serviço regular apresentava problemas como superlotação e longos tempos de espera (acima de 45 minutos).

No entanto, conforme denomina Santos (2019; 2020), esse sistema complementar passou por mudanças e foi transformado em um formato em que as operações de transportes são realizadas com micro-ônibus e uma organização interna baseada em cooperativas, com denominações como Sistema Alternativo e Executivo. Apesar dessas mudanças, no período atual, esses veículos frequentemente têm mais de 10 anos de operação, apresentam lataria amassada e uma organização interna que destoia dos princípios básicos de uma cooperativa.

A capilaridade do sistema de transporte urbano revela, por um lado, a existência de uma malha com diversas conexões dentro do município de Manaus, interligando diferentes bairros e ramais ao eixo tronco-alimentador, terminais e estações. No entanto, apesar de haver uma capilaridade com ligações longas e alimentadoras diversas, as baldeações e os desconfortos gerados por longos tempos de espera ou superlotação dos veículos representam problemas contínuos na atividade.

Reorganização, novas centralidades e perspectivas

O transporte coletivo urbano da cidade de Manaus passou por pelo menos duas reestruturações e alterações contínuas. A primeira ocorreu com intervenções em objetos geográficos fixos, como estações e terminais, no início do século XXI. A segunda, na segunda década do século XXI, envolveu a modernização do sistema Expresso (operante entre 2001 e 2005) para criar um novo arranjo que visa potencializar a troncalização do sistema, estabelecendo um eixo central de deslocamento e ligações entre os bairros e o sistema central. No entanto, outras configurações espaciais também foram estabelecidas com as transformações urbanas e comerciais na cidade.



As mudanças espaciais centradas em uma periferia ampliada⁷ e na estruturação de estabelecimentos comerciais, serviços do Estado e privados nesta periferia, resulta na formação de novas centralidades urbanas (figura 3) que são constituídas por novas coesões espaciais⁸ de comércios de um mesmo segmento e também de segmentos diversos, isso repercute espacialmente em deslocamentos de pessoas para essas novas centralidades, sendo instituída ligações com linhas de ônibus que perpassam por esses subcentros, relativizando a tradicional centralidade que era constituída pelo bairro Centro da cidade.

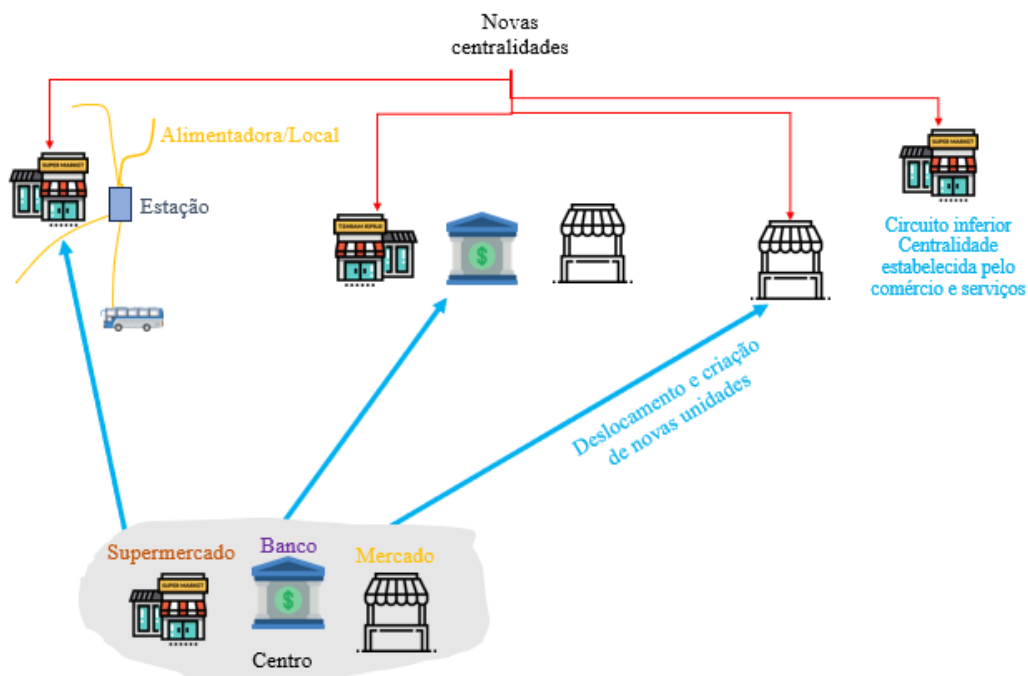


Figura 3. Novas centralidades na cidade. Org. o autor.

Essas centralidades estabelecidas na cidade de Manaus refletem na organização das linhas de ônibus, que passaram a operar de maneira diferente. As linhas deixaram de percorrer os trajetos entre os bairros e o centro histórico, reduzindo seus percursos e deslocando-se até a Praça da Saudade (bairro Centro), o Terminal 2 (denominado C2, bairro Cachoeirinha), ou uma estação ou terminal na Zona Norte e Leste.

⁷ Termo usado por Armando Corrêa da Silva.

⁸ Termo usado por Roberto Lobato Corrêa.



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



Além disso, devemos destacar que na cidade foram instituídas centralidades voltadas ao lazer (festivals, Réveillon, parques) nas periferias. Essas centralidades promovem deslocamentos de pessoas e o estabelecimento de serviços e comercialização de produtos (principalmente circuitos inferiores da economia). O objetivo dessas centralidades de lazer é evitar os longos deslocamentos dos bairros periféricos para os tradicionais locais de lazer, como a Praia da Ponta Negra, que é frequentada principalmente por grupos sociais abastados que residem em edifícios na região.

A inserção de linhas que conectam as franjas de expansão urbana ou as áreas com vilas e ocupações em regiões descontínuas da área urbana revela o papel fundamental do serviço no deslocamento dos passageiros e na realização de suas compras. Isso é particularmente importante, pois nesses bairros e vilas frequentemente não existem atacarejos.

A estruturação de um arco de circulação urbana na cidade de Manaus, propalado pelo Governo Estadual como “Anel Leste” e recentemente como “Rapidão Metropolitano” (figura 4), significa uma adequação de parte da cidade no sentido de ampliar a fluidez territorial urbana com um novo caminho de circulação de cargas, atendendo os interesses econômicos referentes a circulação das mercadorias aos locais de conectividade rodoviária (BR-174 e AM-010) e ao aeroporto internacional.



Figura 4. Obras do Anel Leste (Parte do Rapidão) com fluxos de caminhões e uma linha de ônibus alimentadora. Imagens do autor em 02 de maio de 2024.



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



A pulverização do uso de aplicativos para os deslocamento cotidianos não ocasionou apenas mudanças no âmbito do transporte coletivo, houve uma captura de quase todo o sistema inferior de mobilidade que era baseado no serviço prestado pelos mototaxistas, estes passaram a atuar enquanto “motorista parceiro” via aplicativos como Uber e 99 em decorrência da psicoesfera instaurada por essas empresas que remete a uma pulverização de corridas e de rentabilidade, enquanto que para o passageiro frisam o deslocamento mais rápido na metrópole “ao seu tempo”.

A reestruturação de parte da cidade de Manaus se dá, portanto, por meio da formação de novas centralidades e o aprofundamento do uso de aplicativos para o deslocamento urbano, são elementos que impulsionaram mudanças substanciais no transporte urbano coletivo, sendo este reorganizado enquanto um planejamento da prefeitura e das empresas em uma busca por racionalizar o uso do material rodante de tal maneira que o sistema gere renda, mesma com a perda de passageiros, isso repercute negativamente na prestação do serviço, podendo ser identificado as seguintes mudanças e problemas:

- 1) O aprofundamento da precarização do trabalho de motorista, este passando a realizar duas atividades que consiste em conduzir o veículo e ser cobrador;
- 2) Aquisição de veículos com baixa potência para atuar apenas como alimentadora;
- 3) Redução do uso de veículos de grande capacidade como o caso de ônibus articulados e biarticulados em decorrência do elevado custo de manutenção e de consumo de combustíveis;
- 4) Lotação em excesso nas linhas troncais com a operação de veículos convencionais ou três eixos;
- 5) Necessidade de manter e de ampliar mecanismos de subsídios e de repasse de recursos públicos ao sistema de transporte para manter e equilibrar as receitas



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



empresariais e manter o valor tarifário cobrado dos passageiros (tarifa integral e meia passagem) e manter as gratuidades, principalmente os estudantes do ensino básico das escolas públicas.

Ademais, pensar no transporte coletivo urbano significa analisar e compreender um segmento daquilo que corresponde por mobilidade urbana, tendo este serviço uma centralidade enorme na mobilidade das pessoas na cidade, contudo essa mobilidade é pensada apenas para o deslocamento da força de trabalho e dos estudantes durante a semana, enquanto que nos finais de semana as frotas são reduzidas e algumas linhas deixam de operar, reduzindo a capacidade de mobilidade dos cidadãos na cidade, sendo necessário pensar o ato da mobilidade também para as atividades de lazer e de conhecer a própria cidade, com isso poderiam na figura do Estado e de aparatos institucionais municipais instituir meia passagem aos domingos, uma maneira de estimular a circulação das pessoas na cidade.

Considerações finais

O transporte urbano na cidade de Manaus apresenta diversas transformações espaciais vinculadas à inserção de novos objetos geográficos, à refuncionalização daqueles existentes e às alterações nos percursos das linhas, tanto no sistema como um todo, quanto em casos específicos.

Parte dessas transformações está relacionada às mudanças espaciais na cidade, que apresentam um dinamismo produtivo expresso em novos condomínios, galpões industriais, novas ocupações de grupos sociais marginalizados e áreas de especulação sem a construção de objetos geográficos. No entanto, é importante destacar que a mudança em curso no serviço de transporte coletivo urbano também está centrada na inserção de novos atores que potencializam a concorrência pelos passageiros. Isso é formado por cerca de 45 mil motoristas⁹ com seus automóveis operando para duas (Uber e 99) ou três

⁹ Ver em:

<https://globoplay.globo.com/v/12150191/#:~:text=Bom%20Dia%20Amazonas%20%7C%20Manaus%20t em,de%20aplicativo%2C%20mostra%20estudo%20%7C%20Globoplay>



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



empresas de tecnologia (InDrive). Quando essas empresas iniciaram suas atividades, impuseram uma nova racionalidade de operação nos deslocamentos, colocando pessoas e automóveis na prestação de serviços sem a criação de vínculos trabalhistas e com toda a operação mediada por tecnologia e um sofisticado nível de burocratização.

Essas outras operações, a pandemia de Covid-19 e a própria expressão caricata e real da psicosfera do transporte coletivo (lotado, ônibus antigos¹⁰, perigosos e longos tempos de espera) constituíram elementos que condicionaram, em parte, a reorganização do transporte coletivo que estamos observando na cidade. No entanto, essa necessidade de reorganização já estava prevista no Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMobi), que mencionava a necessidade de otimizar o sistema e aumentar a troncalização. Assim, foi criado um reordenamento das ligações, canalizando a circulação de passageiros em eixos centrais de deslocamento, renovação parcial da frota e com ar-condicionado e suspensão pneumática. Contudo, não houve um adequado ajuste na frota de ônibus, com a aquisição de veículos novos e de grande capacidade, incluindo material rodante articulado e biarticulado, para proporcionar maior conforto nos deslocamentos e reduzir a superlotação¹¹.

Referências

A CRÍTICA. IMMU aponta queda de 34% no número de coletivos em pane mecânica. [27/05/2023]. Disponível em: <https://www.acritica.com/manaus/immu-aponta-queda-de-34-no-numero-de-coletivos-em-pane-mecanica-1.305946> Acesso em: 04 de ago. de 2024.

CORRÊA, R. L. Processos espaciais e a cidade. **Revista Brasileira de Geografia**, n. 43, v. 3, 1979, pp. 100-110.

¹⁰ Abordamos em Oliveira Neto (2024a) a existência por mais de uma década de operações de veículos reencarroçados, principalmente ônibus articulados que tiveram o uso do chassi por mais de 15 anos com a realização da troca da carroceria, correspondendo por uma modernização parcial do material rodante.

¹¹ A superlotação de passageiros no material rodante ocasiona em um primeiro momento uma maior geração de lucros as empresas, vista com maus olhos pelos passageiros e com bons olhos aos empresários, porém a operação dos ônibus com superlotação constante gera danos e uma fadiga das peças pelo excesso de carga constante que é transportada, podendo contribuir para reduzir o tempo de uso de peças e até mesmo do veículo.



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



LIMA, M. C. **O ir e vir urbano: uma análise sobre o transporte coletivo em Manaus entre 1980 e 2000.** (Dissertação de Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia). Manaus: UFAM, 2005.

MANAUS. Decreto nº 2566, de 11 de outubro de 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/am/m/manaus/decreto/2013/257/2566/decreto-n-2566-2013-aprova-o-acordo-operacional-entre-as-concessionarias-do-transporte-coletivo-urbano-de-passageiros-no-municipio-de-manau-e-da-outras-providencias> Acesso em: 04 de ago. de 2024.

MANAUS. Plano de Mobilidade Urbana de Manaus. Manaus: Oficina de Consultores, 2015.

MANAUS. Nossa História. Disponível em: <https://immu.manau.am.gov.br/index.php?r=site%2Fnossahistoria> Acesso em: 04 de ago. de 2024

MELO, F. M.; SILVA, F. B. A. “Os três núcleos produtivos do imobiliário em Manaus-AM”. **Geoamazônia**, v. 10, n. 20, 2022.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. “O transporte rodoviário de passageiros no Brasil”. **Revista Território y Transportes**, n. 17, 2017.

OLIVEIRA NETO, T.; CANDIDO DOS SANTOS, B. Transporte rodoviário de passageiros e os novos aplicativos. **Revista Transporte Y Território**, v. 24, 2021.

OLIVEIRA NETO, T. “Transporte público em Manaus: elementos iniciais para um debate contemporâneo”. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 11, n. 32, 2022.

OLIVEIRA NETO, T. Transporte coletivo urbano: as práticas de reencarroamento e de transformação de chassi convencional em articulado operados na cidade de Manaus/AM. **Revista Verde Grande: Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 6, p. 341-368, 2024a.

OLIVEIRA NETO, T. Transporte urbano coletivo de Manaus: breve nota sobre as mudanças contemporâneas. **Contexto Geográfico**, 2024b.

OLIVEIRA NETO, T.; CASTRO DE JESUS, A. B.; SILVA, F. B. A.; NOGUEIRA, R. J. B. Novos elementos espaciais na relação entre transporte coletivo público e expansão urbana de Manaus/AM. **Textos para Discussão LABCIT/GEDRI**, v. 5, p. 01-44, 2024.

OLIVEIRA, J. A.; MAGALHÃES, S. P. “A circulação na Manaus da Belle Époque: modernização e exclusão”. **Mercator**, vol. 2, n. 4, 2003.

SANTOS, G. A. N. **Idas e vindas das metrópoles amazônicas: estudo de caso dos sistemas de transporte coletivo de Manaus e Belém.** (Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Geografia). Manaus: UFAM, 2019.



Amazonas: o agrário, o político e o urbano na contemporaneidade



Universidade Federal do
Amazonas

Departamento de
Geografia

Laboratório de Geografia
Humana

03 e 04 de setembro de 2024



SANTOS, G. A. N. “Informal, formal e oficial: a operação do transporte coletivo nos municípios da Região Metropolitana de Belém”. **Geoamazônia**, v. 8, 2020.

TOZI, F. “As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil”. Anais do XV Coloquio Internacional de Geocrítica Las Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2018.

TOZI, F. “From cloud to national territory: a periodization of ridesharing platforms in Brazil”. **Geosp**, vol. 24, n. 3, 2020.

TOZI, F. et al. “O serviço Uber Moto no Brasil: operação às margens da legalidade e vampirização das formas de transporte popular”. **Ateliê Geográfico**, vol. 17, n. 2, 2023.

WRIGHT, C. L. “A regulamentação econômica dos Transportes”. **Revista Brasileira de Economia**, vol. 36, n. 2, 1982.

 10.29327/amazonas-o-agrario-o-politico-e-o-urbano-na-contemporaneidade-467757.903483

ISBN 978-65-272-0652-1