

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MIGUEL SÁ DE SOUZA BRITO

PAISAGEM E LUGAR: UM ESTUDO SOBRE OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO  
DE MANAUS – AM

MANAUS/AM

2022

MIGUEL SÁ DE SOUZA BRITO

PAISAGEM E LUGAR: UM ESTUDO SOBRE OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO  
DE MANAUS – AM

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (PPGEOG-UFAM), área de concentração: Domínios da Natureza, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração Amazônia: Território e Ambiente.

Linha de Pesquisa: Domínio da Natureza na Amazônia

Orientadora: Profa. Dra. Mírcia Ribeiro Fortes

Coorientadora: Profa. Dra. Amélia Regina Batista Nogueira

MANAUS/AM

2022

## Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

B862p Brito, Miguel Sá de Souza  
Paisagem e Lugar : um estudo sobre os Terminais de Integração de Manaus - AM / Miguel Sá de Souza Brito . 2022  
99 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Mírcia Ribeiro Fortes  
Coorientadora: Amélia Regina Batista Nogueira  
Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Terminais de Integração. 2. Paisagens do Medo. 3. Lugar do Medo. 4. Manaus. I. Fortes, Mírcia Ribeiro. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

MIGUEL SÁ DE SOUZA BRITO

**PAISAGEM E LUGAR: UM ESTUDO SOBRE OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO  
DE MANAUS – AM**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (PPGEOG-UFAM), área de concentração: Domínios da Natureza, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração Amazônia: Território e Ambiente.

Linha de Pesquisa: Domínio da Natureza na Amazônia

Aprovado em: 11 de fevereiro de 2022.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profa. Dra. Mírcia Ribeiro Fortes

(Orientadora – Universidade Federal do Amazonas – PPGEOG/UFAM)

---

Profa. Dra. Amélia Regina Batista Nogueira

(Coorientadora – Universidade Federal do Amazonas – PPGEOG/UFAM)

---

Profa. Dra. Natacha Cintia Regina Aleixo

(Membro 1 – Universidade Federal do Amazonas – PPGEOG/UFAM)

---

Prof. Dr. Paulo Wendell Alves de Oliveira

(Membro 2 – Universidade Regional do Cariri – DEGEO/URCA)

À memória da minha avó Maria Regina por ser minha inspiração de Luta, para minha mãe Edna Sá por acreditar em mim, para o meu esposo Carlos Brito, por me aturar e incentivar sempre e, à memória da Pagú, minha filhota, que está do alto esperando nosso reencontro.

## AGRADECIMENTOS

Traduzir em palavras o sentimento de “Gratidão” é, demasiado, difícil. O risco de esquecer um nome ou nomes, de não conseguir expor a grandiosidade e importância que alguém possa ter em nossas vidas torna-se muito presente. Desde já peço desculpas caso esqueça de citar alguém ou se não conseguir expor a real importância que tenham em minha vida.

Devo agradecer, primeiramente, aos Orixás e todas as forças divinas que iluminam minha mente e me permitem “embarcar” nessa loucura que é produzir ciência no Brasil.

Agradeço à minha mãe Edna Sá, que me incentiva e se preocupa comigo “todo santo dia”, me colocando em suas orações e dando forças para continuar a estudar.

Agradeço ao meu esposo Carlos Brito, que me acompanha e luta ao meu lado, que me incentiva e aplaude a cada conquista, que tenta entender minhas ausências, minhas inquietações, meus aborrecimentos e estresses diários, mas sempre demonstrando sua admiração, me incentivando, se preocupando e construindo ao meu lado uma família linda e grande. Muito Obrigado!

Devo agradecer aos amigos e amigas que fiz e que mantive nesse processo árduo, à essas pessoas que me apoiaram e entenderam minhas ausências costumeiras, pois precisava estudar mais, ler mais, me “mandar” para os terminais. De forma nominal agradeço a Andreza, Juliana, Marilene e D. Fátima com as quais procurei forças e bases para as minhas lamúrias e dúvidas corriqueiras.

Agradeço à Amanda, Ivana, Cleverton, Gaspar, Gabriel, Suzy e Cinthia pela companhia que, por muitas vezes, foram essenciais para eu “não pirar” com a dissertação. Obrigado, também, aos que não foram aqui citados, mas que sabem da importância que tem em minha vida. Obrigado meu povo!

Agradeço à minha irmã Roseane e ao meu irmão Marcos, por terem me presenteado com sobrinhos lindos, que me acalentam nas vídeo-chamadas e me dão forças para ser um profissional melhor, um tio melhor, uma pessoa melhor sempre.

Agradeço à minha sogra, D. Patrícia, que se orgulha e comemora minhas conquistas de uma forma tão gratificante que acabam sendo “Nossas Vitórias”. Sou muito grato por todo carinho recebido.

Devo agradecer enormemente à minha querida gestora, Roquiline Ocampo, e à minha querida Denise Romero, por compreenderem a necessidade que tive de me ausentar em inúmeros momentos, para dar prosseguimento a esta dissertação e, por se importarem com minha saúde física e mental.

Agradeço aos participantes desta pesquisa, que me permitiram conhecer um pouco de seu cotidiano, de seus medos e aflições sobre as mazelas do nosso dia a dia.

Agradeço à Professora Dra. Mírcia Fortes, por aceitar me orientar e por ter tido a coragem de embarcar comigo nesse estudo sobre os terminais de integração, pelo auxílio, pelo apoio e pelo carinho com que sempre me recebe.

Agradeço à Professora Dra. Amélia Nogueira por aceitar me coorientar, mesmo estando com muitos “orientandos”, por me apresentar o debate acerca das Paisagens do Medo e por toda a alegria que transmite só por estar presente no mesmo ambiente. Me espelho e admiro seu trabalho. OBRIGADO

Meu muito obrigado aos professores e professoras do Programa de Pós-Graduação em Geografia, por todo o conhecimento construído.

Aos professores da Banca de Defesa, eu agradeço pela oportunidade do debate e construção da Ciência Geográfica, por me permitir ocupar seu tempo e por toda contribuição à essa dissertação.

Agradeço a Secretaria de Estado de Educação e Desporto do Amazonas, por me permitir cursar o Mestrado e à Universidade Federal do Amazonas, por possibilitar que continuemos produzindo e “fazendo ciência” mesmo neste cenário adverso e um tanto obscuro no qual a educação no Brasil se encontra. Continuemos na luta por uma educação pública, acessível, gratuita e de qualidade. VIVA À CIÊNCIA!

VIVA A UNIVERSIDADE PÚBLICA!

Seremos sempre resistência.

### **Congresso Internacional do Medo**

*Provisoriamente não cantaremos o amor,  
que se refugiou mais abaixo dos subterrâneos.  
Cantaremos o medo, que esteriliza os abraços,  
não cantaremos o ódio porque esse não existe,  
existe apenas o medo, nosso pai e nosso companheiro,  
o medo grande dos sertões, dos mares, dos desertos,  
o medo dos soldados, o medo das mães, o medo das igrejas,  
cantaremos o medo dos ditadores, o medo dos democratas,  
cantaremos o medo da morte e o medo de depois da morte,  
depois morreremos de medo  
e sobre nossos túmulos nascerão flores amarelas e medrosas.*

*Carlos Drummond de Andrade*



## RESUMO

Esta pesquisa tem seu marco principal o estabelecimento da relação existente entre os sujeitos e a produção cotidiana nos Terminais de Integração do transporte coletivo do município de Manaus. Para isso, buscou-se responder aos seguintes questionamentos: Em quais contextos os Terminais de Integração deixam de ser um Lugar de passagem e tornam-se uma Paisagem do Medo para os usuários do transporte coletivo de Manaus? De que forma a Pandemia COVID-19 alterou a forma como os usuários produzem o espaço dos Terminais? e; os trabalhadores e trabalhadoras dos Terminais de Integração concebem este espaço da mesma forma que os usuários do transporte e/ou transeuntes? Para isso, foram então, pensados/organizados dois procedimentos metodológicos, sendo que o primeiro se deu a partir do levantamento de referenciais que possibilitam o fortalecimento das bases para a mesma. O segundo procedimento metodológico para a construção desta pesquisa foi o trabalho/pesquisa de campo com o objetivo de entrevistar e identificar os perfis dos sujeitos que utilizam os terminais de integração de Manaus. Para a melhor compreensão da forma como os usuários dos terminais percebem a Paisagem, optou-se por priorizar os estudantes e trabalhadores/trabalhadoras ambulantes que têm os terminais enquanto lugar de passagem e espera para troca de transporte, assim como os que os utilizam enquanto fonte de renda, visto que estes sujeitos passam a ter uma relação mais rotineira com os espaços. Tendo por base uma Geografia de base fenomenológica, esta pesquisa buscou ir além da visão do pesquisador, voltando-se para o “olhar” do sujeito pesquisado e de sua experiência de vida. Desse modo, observou-se que as diferentes facetas e múltiplas vivências percebidas nos terminais os tornam locais de diversas experiências, seja como lugar de passagem, lugar do trabalho e, que também acabam tendendo para os perceberem enquanto Paisagens ou Lugares do Medo na cidade de Manaus. Por esta razão, acredita-se que esta pesquisa seja de grande relevância para o planejamento de ações futuras no ambiente dos Terminais de Integração de Manaus.

**Palavras-Chave:** Terminais de Integração. Paisagens do Medo. Lugar do Medo. Manaus.

## ABSTRACT

This research has as its main landmark the establishment of the existing relationship between the subjects and the daily production in the Integration Terminals of collective transport in the city of Manaus. For this, we sought to answer the following questions: In which contexts do the Integration Terminals stop being a place of passage and become a Landscape of Fear for users of public transport in Manaus? How has the COVID-19 Pandemic changed the way users produce the Terminals space? and; Do workers at the Integration Terminals conceive of this space in the same way as transport users and/or passers-by? For this, two methodological procedures were thought/organized, the first of which was based on the survey of references that enable the strengthening of the bases for it. The second methodological procedure for the construction of this research was the work/field research with the objective of interviewing and identifying the profiles of the subjects that use the integration terminals of Manaus. For a better understanding of the way users of the terminals perceive the Landscape, it was decided to prioritize students and street workers who have the terminals as a place of passage and waiting to exchange transport, as well as those who use them as a source. income, since these subjects start to have a more routine relationship with spaces. Henceforth phenomenologically based Geography, this research sought to go beyond the researcher's vision, turning to the "look" of the researched subject and his life experience. In this way, it was observed that the different facets and multiple experiences perceived in the terminals make them places of different experiences, whether as a place of passage, a place of work and, which also tend to perceive them as Landscapes or Places of Fear in the city of Manaus. For this reason, it is believed that this research is of great relevance for the planning of future actions in the environment of the Manaus Integration terminals.

**Keywords:** Integration Terminals. Fear Landscapes. Fear Place. Manaus.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>FIGURA 1</b>	– Equipamentos de Integração Previstos.....	38
<b>FIGURA 2</b>	– Mapa de Localização dos Terminais de Integração.....	41
<b>FIGURA 3</b>	– Localização dos Terminais de Integração em Funcionamento.....	42
<b>FIGURA 4</b>	– Localização do Terminal de Integração 1.....	43
<b>FIGURA 5</b>	– Vista Parcial das Plataformas do T1.....	44
<b>FIGURA 6</b>	– Passarela do T1.....	44
<b>FIGURA 7</b>	– Vista Parcial da Plataforma A, de embarque e desembarque T1.....	45
<b>FIGURA 8</b>	– Vista Parcial da Plataforma B, de embarque e desembarque T1.....	45
<b>FIGURA 9</b>	– Localização do Terminal de Integração 2.....	46
<b>FIGURA 10</b>	– Plataforma Sul de embarque e desembarque T2, 2015.....	47
<b>FIGURA 11</b>	– Plataforma Sul de embarque e desembarque T2, 2015.....	47
<b>FIGURA 12</b>	– Fachada/Entrada Estação de Conexão C2.....	48
<b>FIGURA 13</b>	– Vista Parcial da Plataforma de embarque e desembarque C2.....	48
<b>FIGURA 14</b>	– Localização do Terminal de Integração T3.....	49
<b>FIGURA 15</b>	– Plataforma Superior (Serviços) T3.....	50
<b>FIGURA 16</b>	– Vista Parcial da Plataforma Inferior (embarque e desembarque) T3.....	50
<b>FIGURA 17</b>	– Localização do Terminal de Integração Jorge Teixeira – T4.....	51
<b>FIGURA 18</b>	– Plataformas de embarque e desembarque T4.....	52
<b>FIGURA 19</b>	– Plataforma de embarque e desembarque T4.....	52
<b>FIGURA 20</b>	– Localização do Terminal de Integração T5.....	53
<b>FIGURA 21</b>	– Plataforma de embarque e desembarque T5.....	54
<b>FIGURA 22</b>	– Plataforma Superior (serviços) T5.....	54
<b>FIGURA 23</b>	– Autodeclaração de cor pelos participantes.....	56
<b>FIGURA 24</b>	– Orientação sexual dos participantes.....	56
<b>FIGURA 25</b>	– Frequência de uso dos terminais.....	57
<b>FIGURA 26</b>	– Terminal mais utilizado pelos participantes.....	58
<b>FIGURA 27</b>	– Serviços disponibilizados nos terminais.....	59
<b>FIGURA 28</b>	– Grupo de mulheres no Terminal 4.....	62
<b>FIGURA 29</b>	– Vendedora de objetos usados do T4.....	62
<b>FIGURA 30</b>	– Comentário sobre o Terminal 3.....	65
<b>FIGURA 31</b>	– Boxes novos e permissionários.....	66

<b>FIGURA 32</b> – Demonstração de insegurança dos usuários.....	75
<b>FIGURA 33</b> – Sentimento de segurança nos terminais.....	75
<b>FIGURA 34</b> – Porcentagem de sujeitos que evitariam os terminais.....	76
<b>FIGURA 35</b> – O Terminal 4 como Lugar do Medo.....	80
<b>FIGURA 36</b> – O Terminal 3 como Lugar do Medo.....	81
<b>FIGURA 37</b> – O Terminal 2 como Lugar do Medo.....	82
<b>FIGURA 38</b> – O Terminal 3 e a Covid-19.....	82
<b>FIGURA 39</b> – Gráfico sobre adequação dos Terminais contra Covid-19.....	83
<b>FIGURA 40</b> – Gráfico sobre protocolos de segurança nos Terminais.....	84

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>DECIN</b>	Departamento de Comércio Informal
<b>IMMU</b>	Instituto Municipal de Mobilidade Urbana
<b>LGBTQIA+</b>	Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transexuais, Travestis, Transgêneros, Queer, Intersexuais, Assexuais e mais.
<b>OMS</b>	Organização Mundial de Saúde
<b>PLANMOB</b>	Plano de Mobilidade Urbana
<b>SEMACC</b>	Secretaria de Agricultura, Abastecimento, Centro e Comércio Informal
<b>SEMPAB</b>	Secretaria Municipal de Feiras, Mercados, Produção e Abastecimento
<b>SMTU</b>	Superintendência Municipal de Transportes Urbanos
<b>SINETRAM</b>	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>2. PAISAGEM E LUGAR: UM BREVE HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO DESTES CONCEITOS</b> .....	20
2.1. Geografia Humanista e a Fenomenologia.....	20
2.2. Paisagem: para muito além do que a vista alcança.....	23
2.3. Lugar: o processo de consolidação de um importante conceito geográfico.....	31
<b>3. OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS: UM LUGAR DE DIFERENTES FACETAS</b> .....	37
3.1. Os Terminais de Integração de Manaus.....	42
3.2. Os Sujeitos e os Terminais.....	55
<b>4. OS TERMINAIS COMO PAISAGEM DO MEDO, ATRAVÉS DO OLHAR DOS SUJEITOS QUE OS VIVENCIAM</b> .....	67
4.1. O Medo da Cidade.....	70
4.2. Os Terminais de Integração como Lugar e Paisagem do Medo em Manaus.....	74
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	85
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	87
<b>APÊNDICE</b> .....	91

## 1. INTRODUÇÃO

Esta dissertação apresenta os resultados relacionados à pesquisa sobre os Terminais de Integração do Transporte Coletivo de Manaus e, surgiu em meio aos debates e reflexões originadas durante a disciplina “Paisagem, Território e Cultura”, ministrada pela Professora Dra. Amélia Regina Batista Nogueira no curso de Mestrado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas.

A escolha do lócus para a sua realização se deu pelo fato de que Manaus, capital do Estado do Amazonas, é a principal cidade da porção Ocidental da Região Amazônica e uma das principais capitais da Região Norte do Brasil.

Por tratar-se de um grande conjunto infraestrutural que tem por objetivo auxiliar no deslocamento de passageiros do transporte coletivo da cidade de Manaus, os terminais tornam-se locais de intensa presença de sujeitos de diferentes grupos sociais, faixas etárias e, que têm com os terminais, percepções distintas e ao mesmo tempo coletivas sobre a rotina dos mesmos.

Enquanto usuário do transporte coletivo de Manaus e, conseqüentemente, dos terminais de integração que interligam os bairros e zonas urbanas de Manaus, me deparei com inúmeros momentos em que a insegurança passou a tomar conta dos momentos que necessitava passar e, também, permanecer nos terminais para realizar a “baldeação” (troca de linha de ônibus). No entanto, comecei a me questionar o porquê dessa sensação de insegurança, pois anteriormente os terminais representavam um “Lugar de Segurança”, enquanto usuário dos mesmos.

Esta pesquisa assume, então, enquanto parte de sua proposta estabelecer a relação existente entre os sujeitos e a produção cotidiana no espaço, no qual se criam relações que nos permitem evidenciar a vivência dos sujeitos nos espaços a partir das categorias Paisagens e Lugar.

Os Terminais de Integração do transporte público de Manaus, são importantes instrumentos urbanos que auxiliam no modal rodoviário da cidade, pois possibilitam que os usuários realizem a baldeação e troca de linhas de ônibus sem a necessidade de pagamento de uma nova tarifa.

Além disso, são importantes, pois tem por objetivo diminuir o fluxo de veículos em direção ao centro da capital amazonense, ao passo que limitam as rotas e trajetos permitidos para algumas linhas de ônibus.

Nos grandes centros urbanos, com espaços comerciais dinâmicos, os terminais de integração, passam a “assumir”, através dos sujeitos, novas formas de uso, da mesma forma que passam a emanar novas formas de se vivenciar esses espaços.

Buscou-se, a partir desta imersão no cotidiano dos terminais, responder aos seguintes questionamentos: Em quais contextos os Terminais de Integração deixam de ser um Lugar de passagem e tornam-se uma “paisagem do medo” para os usuários do transporte coletivo de Manaus?; De que forma a pandemia COVID-19 alterou a forma como os usuários produzem o espaço dos Terminais? e; Os trabalhadores e trabalhadoras dos Terminais de Integração concebem este espaço da mesma forma que os usuários do transporte e/ou transeuntes?

Partindo destes questionamentos, teve-se como objetivo geral a análise dos Terminais de Integração do Município de Manaus enquanto paisagem ou “lugar do medo” para os seus usuários.

Deste modo, para alcançar este objetivo foram elencados os seguintes objetivos específicos: Abordar as categorias paisagem e lugar, dentro da perspectiva da Fenomenologia na Geografia; identificar os perfis dos usuários destes espaços; entender, a partir da percepção dos usuários, as mudanças na forma de vivência nos terminais e, se estes são concebidos enquanto uma “paisagem e/ou lugar do medo” em Manaus.

A “construção” desta pesquisa se deu pensando-a enquanto um estudo de caso que “[...] pode ser considerado um delineamento em que são utilizados diversos métodos ou técnicas de coleta de dados, como, por exemplo, a observação, a entrevista e a análise de documentos” (GIL, 2009, p. 06), ao passo que se parte da análise das relações dos usuários e trabalhadores dos terminais com o espaço observado.

Para dar prosseguimento à pesquisa, foram, então, pensados/organizados dois procedimentos metodológicos, no qual o primeiro se deu a partir do levantamento de referenciais que permitiram a consolidação do arcabouço teórico para o fortalecimento das bases para a mesma.



O segundo procedimento metodológico para a construção desta pesquisa foi o trabalho/pesquisa de campo, no qual “a coleta dos dados é feita nas condições naturais em que os fenômenos ocorrem, sendo assim diretamente observados, sem intervenção e manuseio por parte do pesquisador” (SEVERINO, 2007, p. 123) e, que teve como principal finalidade possibilitar um maior envolvimento do pesquisador nos lócus analisados, assim como permitir a imersão no cotidiano dos Terminais através de conversas com os sujeitos que vivenciam, produzem e reproduzem os espaços dos Terminais de Integração do município de Manaus.

O trabalho de campo desta pesquisa ocorreu em duas etapas. A primeira consistiu em visitas para observação de alguns aspectos dos terminais, como presença de policiamento, observação da infraestrutura, dos serviços oferecidos e, também, para possibilitar uma maior “aproximação” entre pesquisador e lócus pesquisado.

A segunda etapa foi realizada com o objetivo de entrevistar e identificar o perfil de alguns usuários dos terminais de integração, assim como de alguns trabalhadores e trabalhadoras dos mesmos.

No entanto, levando-se em consideração o contexto da pandemia Covid-19 (SARS-CoV-2), decretada pela Organização Mundial de Saúde (OMS) no mês de março do ano de 2020 e, sua grande transmissibilidade, o cronograma das visitas à campo foi interrompido. Desse modo, as entrevistas foram realizadas remotamente e, retomadas após a imunização de grande parte da população da capital amazonense, porém seguindo todos os protocolos de segurança, quando possíveis.

Para a melhor compreensão da forma como os usuários dos terminais percebem a paisagem, optou-se por priorizar os usuários que frequentam rotineiramente os espaços dos terminais, assim como os trabalhadores e trabalhadoras ambulantes que os têm enquanto fonte de renda, visto que estes sujeitos passam a ter uma relação mais cotidiana com os espaços.

Desse modo, foram desconsideradas, as pessoas que não utilizam os terminais cotidianamente, pois a forma destes sujeitos relacionarem-se com as Paisagens é diferente, sendo que muitas vezes não há o mínimo de afetividade (positiva e/ou negativa) que nos permitam atingir o objetivo desta pesquisa.

Foram entrevistados grupos de sujeitos em todos os terminais de integração, pois como estão localizados em diferentes zonas da cidade de Manaus, tornou a pesquisa mais abrangente, buscando-se conversar com pessoas de diferentes gêneros e orientação sexual. Esse critério se dá pelo fato de que há uma grande diferença na forma como mulheres e pessoas LGBTQIA+, vivenciam o medo nos espaços urbanos em relação às pessoas cis heterossexuais, principalmente homens.

Sendo assim, ao tratarmos da percepção com um grupo diverso e formado por sujeitos com diferentes vivências, buscou-se melhor compreensão da forma como os diferentes sujeitos percebem a mesma paisagem.

Outro procedimento metodológico adotado foram os mapas mentais, que resultaram da necessidade de continuar a pesquisa sem a possibilidade de frequentar os terminais de integração. A produção dos mapas mentais pelos estudantes, se deu por meio da realização de atividades avaliativas durante as aulas ministradas pelo pesquisador enquanto professor da Educação Básica, as quais propuseram identificar “áreas do medo em Manaus”, na expectativa de que os terminais fossem, e foram, identificados por alguns estudantes.

Cabe ressaltar que a utilização dos mapas mentais se deu como alternativa adotada frente à não possibilidade de frequentar os terminais de integração.

De um modo geral, sabe-se que os debates referentes à temática sobre violência urbana se fazem atuais e recorrentes na mídia e em produções acadêmicas. No entanto, não se torna um debate esgotado, visto que é de grande relevância conhecer e compreender a violência urbana a partir da percepção dos sujeitos que a vivenciam em seu cotidiano.

O “fazer geográfico” desta pesquisa pretendeu alcançar seu ápice a partir da perspectiva fenomenológica, a qual pode ser concebida enquanto uma filosofia transcendental que nos permite suspender as afirmações das atitudes naturais possibilitando que retornemos ao mundo que já estava “ali”, e que fora distanciado, reconhecendo as características que antes eram despercebidas/ “menosprezadas” atribuindo-lhes novamente um caráter filosófico (NOGUEIRA, 2014).

Nogueira (2014, p. 32), ressalta que

O homem, com suas experiências pessoais do lugar, com suas emoções em relação a ele, com suas experiências agradáveis e desagradáveis dele, foi pensado pela Geografia mas logo sufocado pelas críticas de que essas interpretações, que levam em conta o sujeito enquanto indivíduo, seria uma análise subjetiva e individual do mundo, e à ciência não interessaria. Retornou-se então, à discussão mais racional, onde o homem foi tratado enquanto população, povo, classe, recursos humanos.

Esta pesquisa buscou ir além da visão do pesquisador, voltando-se para o “olhar” do sujeito pesquisado e de sua experiência de vida.

Desta forma, a pesquisa acerca dos terminais torna-se relevante, pois permite compreender a forma como os usuários produzem e reproduzem este espaço, seja como “lugar do trabalho”, “lugar de passagem” e “lugar do medo”, assumindo-se assim os terminais como uma paisagem de diferentes facetas, dentre elas a de “paisagem do medo”.

Para uma melhor compreensão, esta pesquisa foi organizada em três capítulos, além dos elementos textuais necessários como Introdução e Considerações.

Portanto, no primeiro capítulo intitulado “Paisagem e Lugar: um breve histórico da construção destes conceitos” aborda-se o processo de consolidação conceitual de duas importantes categorias da Geografia: Paisagem e Lugar, partindo-se dos “olhares” da Geografia Humanista e, também, da Fenomenologia, que fundamentam o processo de análise e compreensão das vivências dos sujeitos.

Em seu segundo capítulo, intitulado “Os Terminais de Integração do Transporte Coletivo em Manaus: uma dinâmica de diferentes facetas”, esta dissertação volta-se para a análise dos Terminais de Integração enquanto lócus de diferentes usos e produções do espaço, evidenciando-se a multiplicidade de dinâmicas que estão presentes em seus espaços e cotidianos.

No capítulo três, denominado “Os Terminais como Paisagem do Medo, através do olhar dos sujeitos que os vivenciam”, a pesquisa volta-se para a análise dos Terminais de integração a partir de uma das diferentes facetas evidenciadas pela percepção dos sujeitos que vivenciam estes espaços.

Para finalizar, ou possibilitar o primeiro passo para novas análises, a dissertação apresenta suas considerações finais e referências e, busca a ousada pretensão de contribuir para as pesquisas geográficas na e da capital amazonense.

## 2. PAISAGEM E LUGAR: UM BREVE HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO DESTES CONCEITOS

Nesta primeira sessão busca-se realizar um breve histórico do processo de consolidação de importantes conceitos da Geografia: Paisagem e Lugar, porém busca-se alcançar tais conceituações a partir das correntes de pensamento da Geografia Humanista Cultural e na Perspectiva Fenomenológica.

### 2.1. Geografia Humanista e a Fenomenologia

“A tarefa da geografia é estabelecer um sistema crítico que envolva a fenomenologia da paisagem, de modo a captar em todo seu significado e cor a variada cena terrestre” (SAUER, 2012, p. 187).

A Geografia Humanista teve seu fortalecimento nos Estados Unidos, no período do Pós-Segunda Guerra Mundial, juntamente com as demais correntes do pensamento geográfico que propunham novos olhares para a ciência.

Holzer (1992), afirma que a Geografia Humanista foi um movimento de renovação, que teve por objetivo superar a proposta epistemológica que por muito tempo se consolidava e permanecia em voga. A Geografia Tradicional, não mais conseguia atender às demandas epistemológicas que as pesquisas necessitavam, visto que as abordagens eram cada vez mais humanizadas e buscavam a partir da experiência dos sujeitos compreender as relações do homem com o ambiente, assim como as relações entre os ambientes.

Desse modo, pode-se identificar diferentes momentos históricos que contextualizaram o processo de consolidação da Geografia em seu viés/perspectiva humanista e cultural.

Holzer (2008b), afirma que o “Humanismo” que fora preconizado por Tuan, no ano de 1976, buscou realizar uma análise das ações, produções e reproduções dos indivíduos, tendo como referência um “olhar” mais amplo da perspectiva científica cartesiana, de modo que passasse a incorporar os estudos das humanidades nas pesquisas geográficas.

Outro notável geógrafo norte-americano que, segundo Holzer (2008b), buscou realizar mudanças no “pensar” e no “fazer geografia” foi John Kirtland Wright. Apesar de possuir bases científicas diferentes de Tuan, pois suas pesquisas eram voltadas principalmente para uma Geografia Histórica, Wright propôs a incorporação da subjetividade nas pesquisas geográficas, acarretando assim em estudos cujo objetivo e resultados superassem as análises sistemáticas, originando uma “geosofia histórica”.

A Geosofia histórica foi definida, por Wright, como “[...] o estudo do conhecimento geográfico produzido por geógrafos e não geógrafos” (HOLZER, 2008b).

No início da década de 1960, David Lowenthal revisita as obras de Wright com o objetivo de propor uma renovação da Geografia Cultural. Sob os pressupostos de Lowenthal, a ciência geográfica, segundo Serpa (2019), deveria buscar caminhos que permitam a abrangência dos vários modos de observação, sejam “[...] o consciente ou o inconsciente, o objetivo e o subjetivo, o fortuito e o deliberado, o literal e o esquemático” (HOLZER, 2008b, p. 14).

De acordo com Serpa (2019) foi Edward Relph o primeiro geógrafo a buscar na Fenomenologia de Husserl, os suportes filosóficos necessários para uma Geografia mais “próxima” do Humanismo.

A proposta apresentada por Lowenthal, segundo Holzer (2008b), estava relacionada à busca por uma superação de um eixo de pensamento, que, à época dominava a produção científica geográfica a qual buscava “adequar” as metodologias de pesquisa à modelos matemáticos que permitissem a criação de uma “Teoria do Conhecimento Geográfico”.

A Geografia Humanista, surge enquanto corrente de pensamento na década de 1970, como forma de crítica e superação ao pensamento geográfico dominante à época, onde este era voltado à racionalidade de base positivista, passando assim a voltar-se para as filosofias do significado, tendo a Fenomenologia e o Existencialismo como principais formas de análise.

Essa corrente de pensamento geográfico, busca compreender os fenômenos geográficos a partir da percepção humana, ou seja, a produção do conhecimento ocorre a partir da experiência concreta.

Gomes (1996, p. 307) ressalta que

A definição da geografia humanista herda todos os problemas advindos da própria noção de humanismo, que nem sempre é utilizada com os mesmos limites, nem com o mesmo conteúdo. A primeira conotação, a mais forte, faz referência ao movimento que, em ruptura com a tradição da Idade Média, redefiniu a imagem do mundo e da sociedade. A delimitação espaço-temporal do humanismo não é de forma alguma consensual, pois ele exprime uma tendência geral fundada sobre uma mudança de atitude e de concepção que pode ser interpretada de diferentes maneiras.

Neste contexto de construção de um processo de renovação da Geografia, observa-se a incorporação dos sujeitos e de suas subjetividades e percepções, ao passo que os conhecimentos científicos diminuía e invisibilizavam os significados originais do mundo-vivido (SERPA, 2019).

Para Serpa (*op. cit.*), devemos compreender que os fatos e significados do mundo-vivido não se apresentam de forma óbvia, ao passo que eles precisam ser descobertos para, posteriormente, ser analisados e relacionados com os demais elementos da paisagem.

Ao iniciar os estudos sobre o mundo-vivido, tendo por base a Fenomenologia, Husserl destacou pontos importantes que devem ser considerados, principalmente, o fato que a ciência se tornou um campo e um viés de análise que muito se afastou das percepções originais dos sujeitos, passando assim a analisar a realidade e/ou os fatos do mundo-vivido a partir de seus próprios olhares.

As lentes da ciência não concebem as experiências que são vividas pelos sujeitos, em sua essência. No entanto, tentam erroneamente reconstituir o mundo-vivido a partir de suas cenas idealizadas (SERPA, 2019).

Relph, segundo Serpa (*op. cit.*), ao analisar as reflexões de Husserl, nos ressalta que se pode destacar e diferenciar duas concepções que compõem o mundo-vivido. A primeira está relacionada ao que foi denominado “mundo predeterminado ou natural”, onde este mundo apresenta formas, objetos e pessoas dispostas de uma maneira na qual podemos vê-las e senti-las, mas não há nada mais que isso.

O mundo natural, então, é composto por elementos dispostos, mas não relacionados, ou seja, não há significação e afetividade, não há vivência e conseqüentemente experimentação deste mundo.

A segunda concepção foi denominada “o mundo-vivido, social e/ou natural”. Nesta forma de conceber o cotidiano, faz-se um contraponto ao

mundo natural, pois busca-se compreendê-lo a partir das relações, ações, interesses, frustrações e trabalho dos seres humanos na e com a paisagem e com o espaço.

Nesta concepção, observa-se a busca pelo entendimento das relações entre as pessoas e o meio, entre a paisagem e as paisagens circundantes. A forma como a paisagem determina e, é determinada.

Desse modo, entende-se que a Geografia Humanista demanda uma mudança no objeto de estudo da ciência geográfica, pois de acordo com os pressupostos de Lowenthal, a Geografia deveria buscar caminhos que permitam a abrangência dos vários modos de observação.

Pensar o mundo-vivido, teve também como inspiração à obra de Dardel, onde Relph identifica que para o autor, pensar o espaço sob a ótica da fenomenologia, seria uma conjunção resultante de direções e distâncias percebidas em um nível mais complexo de integração e que resultam em categorias do mundo-vivido, sendo estas lugar e paisagem.

As propostas de Dardel corroboram para o fortalecimento de uma Geografia Humanista pois nos propõem, segundo Serpa (2019), analisar o mundo a partir da forma como este é visto e experienciado, ou seja, supera-se a percepção das paisagens como uma soma de objetos, passando-se assim a analisá-la considerando as relações entre o homem e sua vizinhança.

## 2.2. Paisagem: para muito além do que a vista alcança

Diversas interpretações para o estudo da paisagem foram propostas ao longo dos anos, algumas ligadas às correntes filosóficas de base marxista e outras ao positivismo, assim como algumas propostas estão fortemente ligadas à fenomenologia, ao passo que são essas diferentes correntes filosóficas que formam as bases que fundamentam proposições variadas sobre as paisagens humanizadas que foram estabelecidas pela Geografia.

Paisagem, enquanto categoria da Geografia, é concebida como uma forma de caracterizar a associação peculiarmente geográfica de fatos, podendo ser definida como uma área composta por formas distintas, sejam físicas e culturais (SAUER, 2012).



Para Santos (2012), as paisagens não podem ser caracterizadas enquanto fixas e/ou imóveis, visto que são transformadas ao longo do tempo, pois cada vez que as sociedades, a economia, as relações sociais e políticas são alteradas em suas relações, acarretam em mudanças nas Paisagens fazendo com que esta se adapte às novas demandas da sociedade.

O autor, ainda, ressalta que as paisagens representam diferentes momentos do desenvolvimento das sociedades e, conseqüentemente, são resultantes da acumulação de tempos. Porém, deve-se compreender que cada porção da paisagem apresenta uma forma de acumulação diferente, evidenciando assim os diferentes modos de produção e reprodução dos espaços e das paisagens.

Para Cosgrove (2004, p. 224) a Paisagem

é um conceito unicamente valioso para uma geografia efetivamente humana. Ao contrário do conceito de *lugar*, lembra-nos sobre a nossa posição no esquema da natureza. Ao contrário de *meio ambiente* ou *espaço*, lembra-nos que apenas por meio da consciência e da razão humanas esse esquema é conhecido por nós, e somente através da técnica podemos participar dela como seres humanos. Ao mesmo tempo, paisagem lembra-nos que a geografia está em toda parte, que é uma fonte de constante beleza e feiura, de acertos e erros, de alegria e sofrimento, tanto quanto é ganho e perda. (grifos do autor)

Na concepção apresentada por Sauer (2012) a paisagem é o fruto de uma construção identitária constituída a partir de limites e relações genéricas com outras paisagens, apresentando-se como elementos integrantes e dependentes. Portanto, a paisagem deixa de ser concebida apenas como a observação de uma cena em sua forma individual, passando a ser composta pela integração de diversas cenas individuais.

Neste sentido, as reflexões de Sauer (2012) nos remetem aos fatos de que as paisagens são, ao mesmo tempo, formas de observação individuais de um lugar e a observação de um conjunto integrado de cenas. Ela, a paisagem, não pode ser concebida como a simples observação feita por um sujeito, ao passo que a percepção dada a um recorte do espaço geográfico pode ser percebida de modos e com características diferenciadas por sujeitos distintos em um mesmo contexto.

Duarte (2019) afirma que nesta definição proposta por Sauer, o elemento destaque é a observação, sendo esta observação uma forma de

composição das qualidades físicas da área (paisagem natural) e de qualidades e fatos da cultura humana, ou seja, uma paisagem com elementos humanizados.

Neste contexto, o autor compreende a paisagem como uma paisagem cultural, formada por dois principais e importantes aspectos: o meio e o agente transformador desse meio.

No processo de formação da paisagem, temos primeiro o meio, composto de elementos naturais, exemplos a superfície, o solo, os minerais, a vegetação e o mar, de onde se extraem os materiais, com os quais o homem através das técnicas cria utensílios e artefatos, elementos estes que refletem diretamente na densidade e na mobilidade da população, na estruturação de habitações e na produção da comunicação, formas existentes a partir da cultura, estabelecendo de fato a paisagem cultural. (DUARTE, 2019, p. 24).

Há, ainda, que se deter em outras reflexões propostas por Sauer em relação à compreensão da paisagem enquanto uma categoria da Geografia e campo de pesquisa, visto que as ações do homem, ao longo da história, podem ser percebidas através de uma sucessão de paisagens, quando estas passam a vivenciar conjuntamente o mesmo tempo histórico com elementos que traduzem “produções do espaço” diferentes das adotadas na atualidade, o que Milton Santos denominou como “rugosidades”.

Estas rugosidades podem ser compreendidas para além da presença física de elementos construídos e pertencentes à paisagem cultural. As mudanças nos “usos”, “produções” e “reproduções do espaço”, principalmente em áreas urbanas devem ser consideradas enquanto rugosidades não táteis, ou seja, não visíveis e, que passam a alterar as rotinas dos sujeitos que vivenciam estes espaços.

A necessidade de se entender a categoria paisagem enquanto um entremeado de relações, parte das concepções resgatadas por Davis (1906 apud SAUER, 2012, p. 186) ao afirmar que

nem os elementos inorgânicos nem os orgânicos que entram nas relações geográficas são por si mesmos uma qualidade completamente geográfica; eles ganham essa qualidade somente quando dois ou mais deles são reunidos em uma relação de causa e efeito, sendo pelo menos um elemento na cadeia de causa orgânico, e outro, inorgânico [...] Qualquer afirmação é de qualidade geográfica

se contiver uma relação razoável entre alguns elementos inorgânicos da Terra agindo como controle e alguns elementos de existência orgânica [...] atuando como resposta.

Na reflexão apresentada por Sauer (2012) propõem-se o entendimento de que os objetos que estão presentes nas paisagens, estão e existem em uma inter-relação, ou seja, não se pode analisá-los ou a qualquer outra realidade como um todo, sem considerarmos as particularidades que cada uma das partes possui, sem ser direcionado ao “olhar determinista”.

Neste sentido, entende-se que os elementos integrados e integrantes da paisagem, apresentam forma, estrutura e função, estando assim, em um sistema, que está sujeito à desenvolvimento, mudanças e fim. Para Sauer (2012), quando deixamos de considerar as relações existentes entre os elementos da paisagem, passamos a não compreendê-la e/ou não analisá-la por um “olhar geográfico”.

No entanto, a análise da paisagem não se concentra na percepção de um único observador. Há complexidade na paisagem, ao passo que a paisagem geográfica é fruto de uma individualidade, ao mesmo tempo em que é oriunda da relação com outras paisagens, considerando-se também as relações entre os elementos (formas) que as compõem.

Desse modo, ao abordar o sentido genérico da Paisagem, Sauer (2012), nos ressalta que esta categoria geográfica é o resultado de uma generalização da observação de cenas individuais, pois ao mesmo tempo que as paisagens se apresentam de forma individual, estas também determinam e são determinadas por relações existentes com outras paisagens. Para o autor, não se pode caracterizar a paisagem como única, desorganizada ou não relacionada, ao passo que esta concepção a tornaria algo sem valor científico.

Sauer (2012), ao abordar a Paisagem em relação aos aspectos observáveis e descritos, nos afirma que de um modo geral, os julgamentos dos conteúdos da paisagem são frutos do interesse pessoal do geógrafo. Fato este, determinado pela Geografia ser uma ciência antropocêntrica e desse modo, buscar evidenciar o âmbito da paisagem na qual o homem habita, ou seja, torna-se integrante, buscando assim selecionar aquelas qualidades que são ou podem ser úteis ao homem enquanto sociedade.

Para Sauer (2012), a Paisagem é determinada por apresentar como forma de análise duas classificações. A primeira, diz respeito ao conteúdo da paisagem compreendida como sítio, onde a área física é oriunda de um somatório de todos os recursos naturais que o homem tem a sua disposição, não o permitindo acrescentar qualquer coisa a esses recursos, sendo possível apenas “desenvolvê-los”, ignorá-los em parte ou explorá-los.

A segunda metade da Paisagem, corresponde à sua expressão cultural, que marca a ação do homem sobre a área, ou seja, grupos de pessoas associadas, dentro de uma área, por descendência ou tradição, assim como podemos pensar nas pessoas como associadas dentro de uma área e com ela, ou seja, como pertencentes ou fazendo parte desta área. Nesse sentido, a cultura passa a ser compreendida como expressão geográfica, composta por formas que são uma parte da Fenomenologia Geográfica.

Para Holzer (2008a), a aplicação da análise da paisagem partindo da proposta de Merleau-Ponty e o uso da fenomenologia, exige que se conheça uma enorme variação real do recorte pesquisado, utilizando-se *a priori* de trabalhos científicos, literários e/ou artísticos, que sejam produzidos por inúmeros autores para que assim sejam analisados a partir da redução fenomenológica.

O método fenomenológico propicia a utilização desse recurso, como demonstrara magistralmente Bachelard e Dardel. No entanto, para nos aproximarmos da *Lebenswelt*, acredito que precisamos, na geografia cultural-humanista, dar um salto epistemológico, proposto aqui em termos bachelardianos; realizar a redução fenomenológica a partir de estudos de casos, ou seja, a partir de variações reais que retroalimentem as reduções e nos auxiliem na determinação das essências. (HOLZER, 2008a, p. 156).

Partindo das reflexões propostas por Berque, Holzer nos evidencia que a apropriação do método fenomenológico nos permite compreender e analisar o mundo e assim construí-lo a partir do lugar, de modo a gerar essências que enunciam espaços mais amplos como os de território e de espaço.

O método fenomenológico permite a Berque contrapor-se à Geografia enquanto ciência positiva [...] e sua utilização na elaboração de novos conceitos, expressos por muitos neologismos que reelaboram os

conceitos espaciais antigos segundo uma ontologia fenomenológica. (HOLZER, 2008a, p. 156).

Ainda de acordo com Holzer (2008a), Berque, ao refletir acerca dos postulados de Tetsuro, compreende que a relação entre o meio humano e o ambiente físico existe a partir de um elo, o qual foi denominado *mediance*, traduzido como mediância, e que denota a intersubjetividade entre a essência dos dois meios. Essa mediância, identificada por Berque, é o que mais se aproxima do termo Geograficidade (*Geographicité*), que fora proposto por Dardel em 1952.

Apesar da proximidade, observada pelo próprio Berque, Holzer nos alerta para a existência de uma importante diferença entre os dois conceitos, pois de acordo com o autor, o termo mediância está voltado à contingência da história, enquanto que geograficidade visceralmente atrelado à memória. Em relação a essa diferença Holzer (2008a) afirma que

O primeiro refere-se à construção coletiva da relação meio humano e ambiente físico, enquanto que o segundo se refere, principalmente, à relação intersubjetiva indivíduo/mundo [...] O primeiro sugere a análise da essência da paisagem, e o segundo nos impele a estudar a essência do lugar. (p. 158).

Há outro elemento que interfere na essência dos processos intersubjetivos e presta-se a intermediar a mediância e a geograficidade. Essa essência é a *trajeção*.

A *trajeção*, deve ser concebida enquanto a compreensão e defesa das ideias de que a percepção transita entre o sujeito e o objeto, sem cessar, e, essa *trajeção*, para o pensamento fenomenológico de Husserl, é denominada de *intencionalidade*.

Compreender o conceito de intencionalidade é importante, pois trata-se do caminho que nos permite o retorno à essência dos fenômenos para assim conhecê-los, pois a intencionalidade é a situação original que nos permite uma volta/retorno para a concretude das coisas.

A partir da reflexão proposta por Berque, Holzer (2008a), nos ressalta que se deve compreender que a realidade do sujeito e do objeto não pode ser dada e/ou limitada, somente, ao aspecto físico (objetivo) ou, apenas, ao

aspecto mental (subjetivo) cabendo assim, sua concepção por uma essência trajetiva.

Entender a proposta conceitual de trajeção, nos direciona à ideia de que o objeto e o sujeito são passíveis a mudanças que seguem uma lógica determinada por eles próprios e, que mesmo após essas mudanças, ocorre um momento em que estes se reencontram. Sobre o conceito de trajeção, Holzer (2008a, p. 159) afirma que "Resumidamente, a trajeção é definida como 'o movimento reversível (cíclico, mas não circular) de dar forma [...] ao mundo, na apropriação recíproca de um povo e um país (pays), da humanidade e da Terra".

Da mesma forma como podemos identificar elementos diversos em um conjunto de paisagens, há, também, uma sucessão de culturas sobre esta, o que acarreta em uma diversidade de formas de produzir e reproduzir o lugar, agregando-lhe novas formas de concepção do mesmo, atribuindo-lhe novos conceitos e, principalmente, (pré)conceitos.

Sobre as diferentes concepções da paisagem ao longo do tempo e através da cultura, Sauer (2012) afirma que a paisagem cultural é fruto do meio natural com a cultura e; sob a influência de determinada cultura, levando em consideração o aspecto mutável desta, a paisagem apresentaria estágios de desenvolvimento e, provavelmente, atingindo no final o término de seu ciclo de desenvolvimento.

Diversas mudanças podem acarretar em alterações das paisagens culturais, a exemplo, consideremos a introdução de um novo grupo de agentes sociais - ou seja, uma cultura diferente -, com este novo grupo estabelece-se um "rejuvenescimento" da paisagem cultural ou uma nova paisagem passa a existir e, conseqüentemente, sobrepõem-se aos elementos restantes da paisagem antiga (SAUER, 2012).

Descobrir as conexões existentes entre os fenômenos é a força motriz da pesquisa em Geografia, visto que

Os fenômenos que compõem uma área não estão simplesmente reunidos, mas sim associados ou interdependentes. Descobrir essa conexão e a ordem dos fenômenos em área é uma tarefa científica e, de acordo com nossa posição, a única à qual a geografia deveria dedicar suas energias. (SAUER, 2012, p.184).

Berque (2012) compreende a paisagem em seu sentido plurimodal, onde é vista/percebida por um olhar, valorizada por uma consciência e experiência, julgada por uma ética moral e gerada por uma política. Da mesma forma, esta paisagem assume um caráter de matriz e determinante do olhar, da consciência e da experiência que a percebe, da moral que a julga e da política que a gera.

Neste sentido, Berque nos traz que a paisagem determina e é, ao mesmo tempo, determinada pelas relações dos sujeitos, enquanto um todo coletivo, e o espaço e ambiente. Todavia, segundo o autor, a Geografia Cultural não busca limitar-se, apenas, na definição da relação existente, pois

[...] o que está em causa não é somente a visão, mas todos os sentidos; não somente a percepção, mas todos os modos de relação do indivíduo com o mundo; enfim, não é somente o indivíduo, mas tudo aquilo pelo qual a sociedade o condiciona e o supera, isto é, ela situa os indivíduos no seio de uma cultura, dando um sentido a sua relação com o mundo (sentido que, naturalmente, nunca é exatamente o mesmo para cada indivíduo). (BERQUE, 2012. p. 241).

Pode-se exemplificar este contexto a partir da ideia de “medo”. O medo de um lugar, se consolida nas diferentes concepções que ao longo do tempo e através da cultura lhes foram impostos, visto que as percepções dos sujeitos podem variar sobre os lugares.

Cosgrove (2004) corrobora ao abordar a concepção de “local”, nesta pesquisa ampliada para o entendimento do lugar, enquanto conceito precursor de alta complexidade, ao permitir uma grande possibilidade de significados e simbologias, ocasionando o encontro de muitas culturas e, conseqüentemente, de conflitos.

Desse modo, para esta pesquisa, a Paisagem enquanto categoria, foi compreendida para além da simples observação de uma cena individual ou como somatório de elementos individualizados, passando a ser compreendida enquanto composta por uma integração entre diversas cenas individuais e tendo uma intensa integração e interrelação entre os elementos que as compõem, da mesma forma que ocorrem sucessões de paisagens e interrelações entre diferentes paisagens.

### 2.3. Lugar: o processo de consolidação de um importante conceito geográfico

O estudo e as pesquisas sobre o lugar, enquanto categoria geográfica ou conceito, não se apresentava como um dos mais relevantes, como afirma Relph (2014), ao destacar que em meados da década de 1970, pouco se havia publicado em relação a este tema. Inclusive, segundo o autor, mesmo sendo a Geografia na época definida como a ciência dos estudos dos lugares, pouco se havia debatido e produzido de forma significativa.

Para Holzer (2014) o conceito de lugar foi por muito tempo marginalizado pela Geografia, a qual o associava ao conceito de locação ou localização de um determinado ponto no espaço. Fato este que o desvalorizava enquanto categoria e o fadava a marginalidade e ao esquecimento.

No entanto, a partir da década de 1990, houve uma mudança no cenário acadêmico das pesquisas geográficas em relação ao lugar enquanto categoria, de modo que

Lugar tem sido interpretado a partir das perspectivas comportamental, humanista e fenomenológicas; estudado como um problema da neurociência, na teoria locacional e em SIG; os trabalhos de filósofos, artistas e poetas foram reinterpretados para identificar suas compreensões sobre lugar; lugar tem sido criticado por feministas, marxistas e por teóricos críticos; tem sido promovido por economistas neoliberais e empresas como um meio de comercializar seus produtos de forma mais eficaz; tornou-se inspiração para projetos de arquitetos e urbanistas; e numerosas organizações não governamentais e agências governamentais têm surgido para promover a construção do lugar (placemaking). (RELPH, 2014, p. 18)

Nas décadas de 1970 e 1980, no seio da Geografia, o debate em defesa do lugar se deu principalmente pelo viés humanista, visto que o lugar é um fenômeno da experiência, tornava-se primordial que este passasse a ser estudado e explicado a partir de uma abordagem fenomenológica, que fora desenvolvida por Husserl e Heidegger e, que embasou os trabalhos de inúmeros pesquisadores, a exemplo Yi-Fu Tuan, Anne Buttimer, entre outros (RELPH, 2014).

Outro ponto que demonstra o aumento no número de pesquisas direcionadas e/ou relacionadas ao estudo do lugar, segundo Relph (2014), está ligado ao surgimento de muitos trabalhos em arquitetura moderna, que visavam



a construção de paisagens em qualquer forma de conexão com a história dos locais, ou seja, emergiram nesse momento as paisagens sem-lugar, ocasionando assim uma perda considerável da identidade geográfica.

Em meio a todo esse cenário de desvalorização e, posteriormente, a rápida emergência e importância acadêmica, é importante entendermos como se deu o processo de desenvolvimento do lugar enquanto categoria.

A definição de lugar apresenta inúmeros sentidos, podendo ser atribuído o sentido de povoação, localidade, região, assim como posição, categoria, situação, origem e, em muitos casos a ideia de lugar se mescla com o sentido de *espaço ocupado* (OLIVEIRA, 2014). De qualquer forma, segundo a autora, deve-se partir da compreensão de que o lugar não é algo imóvel e, tampouco, único em sentido.

De acordo com Relph (2014), é de grande relevância que saibamos diferenciar e, conseqüentemente, compreender as particularidades e limitações do fenômeno lugar.

A distinção entre *lugar* e *lugares* é fundamental. Geografia como estudo dos lugares se refere à descrição e comparação de diferentes partes específicas do mundo; geografia como estudo do lugar baseia-se (e ao mesmo tempo transcende), naquelas observações particulares para esclarecer as maneiras como os seres humanos se relacionam com o mundo. (RELPH, 2014, p. 22, grifos do autor).

O lugar enquanto categoria muito nos remete ao pensamento de afetividade com determinado recorte do espaço geográfico, muitos elementos são importantes para assimilar identidade e “novos valores” ao lugar. Tuan (2013) exemplifica essas mudanças ao abordar uma experiência que fora vivenciada por dois físicos, Niels Bohr e Werner Heisenberg, quando estes visitaram o Castelo de Kronberg na Dinamarca.

Não é interessante como este castelo muda tão logo a gente imagina que Hamlet viveu aqui? Como Cientistas, acreditamos que um castelo consiste só em pedras, e admiramos a forma como o arquiteto as ordenou [...] Nada disto deveria mudar pelo fato de que Hamlet morou aqui e, no entanto, muda completamente [...] Ninguém poderá provar que ele realmente existiu, e menos ainda que aqui viveu. Mas todo mundo conhece as questões que Shakespeare o fez perguntar, a profundidade humana que foi seu destino trazer à luz; assim teve também que encontrar para si um lugar na Terra, aqui em Kronberg. Uma vez que sabemos disso, Kronberg se torna, para nós, um castelo bem diferente. (TUAN, 2013, p. 12).

Neste contexto, podemos compreender que o espaço geográfico passa por um processo de mudanças de significação quando atribuímos algum sentido para além do visual, ou seja, quando há o acréscimo de uma afetividade o espaço passa a emanar outros sentidos e significados.

Tuan (2013), no entanto, nos questiona acerca de como o ser humano percebe e atribui significado e organização ao lugar. Para o autor, a cultura é um dos principais elementos que causam ao ser humano uma “sensação” de estranheza ou pertencimento no espaço, visto que “A cultura é desenvolvida unicamente pelos seres humanos. Ela influencia intensamente o comportamento e os valores humanos” (TUAN, 2013).

Todavia, a cultura abarca alguns pontos comuns entre sujeitos, mas não abrange em sua totalidade às necessidades e perspectivas dos indivíduos. Desse modo, o autor elenca três pontos que ao se entrelaçar exacerbam sentimentos de pertencimento e afetividade ao espaço e lugar, dentre os quais destaca-se:

2) As relações de espaço e lugar. Na experiência, o significado de espaço frequentemente se confunde com o de lugar. “Espaço” é mais abstrato do que “lugar”. O que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor [...] As ideias de “espaço” e “lugar” não podem ser definidas uma sem a outra [...] Além disso, se pensamos no espaço como algo que permite movimento, então lugar é pausa [...] 3) A amplitude da experiência ou conhecimento. A experiência pode ser direta e íntima, ou pode ser indireta e conceitual, mediada por símbolos [...] Um antigo habitante da cidade de Minneapolis conhece a cidade, um chofer de táxi aprende a andar por ela, um geógrafo estuda Minneapolis e a conhece conceitualmente. Essas são três formas de experienciar. Uma pessoa pode conhecer um lugar, tanto de modo íntimo como conceitual (TUAN, 2013, p. 14-15).

A partir deste contexto, deve-se entender que para Tuan (2013) o lugar traz em sua essência a “experiência” com o espaço, ao passo que esta experiência pode ser dada em diferentes contextos e resultar em diferentes percepções sobre o mesmo espaço. O lugar, necessita de vivência e experimentação, assim como demanda afetividade.

A esse sentimento de pertencimento através da experiência cotidiana, Relph (2014), denominou de “raízes e enraizamento”, o qual deve ser entendido sob a perspectiva de que o lugar é onde fixamos “nossas raízes”, o

que direciona para o sentido de imobilidade tanto quanto para o de pertencimento. No entanto, o autor ressalta que os sujeitos podem apresentar “raízes” em muitos ambientes distintos, nos forçando a considerar uma reformulação para a ideia de lugar fixo ou imóvel.

Desse modo, torna-se de extrema importância conhecer “a diferença de lugares”, o que para Oliveira (2014) nos permite diferenciar os objetos físicos entre eles e, também, uma diferenciação entre pessoas, denominado pela autora como “fatores de representação”. Estes fatores de representação nos permitem visualizar o representado e o que representa, em outras palavras, significados e significantes. Esse “olhar” demonstra o quão complexo se torna o entendimento do conceito de lugar para a Geografia.

Muntañola (1973), ao abordar o conceito de lugar para a arquitetura, nos faz o seguinte questionamento: “O que é um lugar para viver?” (tradução nossa), o qual busca responder afirmando que o lugar é fruto de uma relação sociofísica entre o falar e o habitar, entre o meio físico e o meio social.

Oliveira (2014), responde ao segundo questionamento feito por Montañola (1973): “Como se estrutura esta interpenetração sociofísica?” (tradução nossa), afirmando que se trata de uma resposta estruturada de várias maneiras simultâneas, mas que podem ser entendidas da seguinte forma:

- A. Cruzando o meio físico e o meio social, o lugar assume a forma de um campo funcional “radiante”, em que as linhas de força são as formas físicas do lugar e, às vezes, os possíveis itinerários funcionais que permitem esse lugar. as linhas expressam a ordem e a hierarquia sociofísica que o lugar possui, ou seja, seu poder simbólico real, ao mesmo tempo emocional;
- B. O lugar pode se estruturar cruzando a conceitualização e a figuração a fim de procurar um constante e incansável equilíbrio lógico entre a inteligibilidade conceitual e figurativa no lugar, entre a itinerância e a radiância;
- C. Em resumo, o lugar é um signo constante de reconciliação sociofísica não apenas de razões, mas também de emoções. (OLIVEIRA, 2014, p. 11).

Oliveira (2014) nos conduz ao pensamento que afirma que o lugar, ao ser compreendido enquanto concreto, é sempre atingido por todos os nossos sentidos e pela experiência, tanto real quanto simbólica, ou seja, a nossa percepção sobre os lugares não é oriunda de um pensamento do “eu-sujeito”,

mas sim, em inúmeras vezes, fruto do que carregamos através da cultura, “eu-coletivo”, que nos vem sendo repassado e que assimilamos como se fossem experiências por nós vividas.

De um modo geral, a Geografia Humanista, sempre apresentou dimensões significativas que na realidade são consequências de atribuições que lhes foram/são feitas (o meu, o seu ou o nosso lugar), e esse processo de agir no Lugar, ou seja, de experimentar a si mesmo, relacionar-se com o outro e a efetivação da existência com o lugar é, segundo Chaveiro (2014), uma marca do arcabouço da fenomenologia nas análises do Lugar.

A Geografia Humanista e Cultural permite que a análise do lugar seja norteada pela ação da percepção, contendo a presença da consciência em si e definindo a subjetividade enquanto experiência no lugar. Desse modo, Chaveiro (2014, p. 264) destaca que “[...] sentir é aprender o lugar ou dotá-lo de sentido mais fundo que apenas o julgamento teórico-apriorístico”. No entanto, da mesma forma como ocorre a “criação” ou a consolidação de afetividade com determinado Lugar, há a ocorrência do inverso.

Relph (2014) aborda a questão do lugar-sem-lugaridade e não-lugar, partindo da constatação de que toda parte é um lugar, mas quando analisamos em um nível mais complexo, o lugar passa a apresentar novas formas de entendimento, pois necessita ser compreendido como lócus de reunião de coisas, atividades e significados, ou seja, passa a diferenciar-se do seu entorno.

Importante entendermos que no momento em que o lugar passa a ser um foco “enfraquecido” de reunião de coisas e significados, este passa a ser compreendido como não-lugares ou lugares-sem-lugaridade. Desse modo, a ausência da afetividade com o lugar, torna-o em um não-lugar. A compreensão de lugares-sem-lugaridade é um pouco mais complexa, ao passo que se faz necessário entender a diferença.

Os processos que levam à diferenciação de lugar estão em toda parte comprometidos em uma luta contra aqueles que levam à ausência-de-lugaridade. Assim, qualquer parte, não importa o quão uniforme possa ser, tem alguns elementos de lugar. Não importa quão forte seja o espírito de lugar, este possuirá alguns aspectos de ausência-de-lugaridade compartilhados com outros lugares. A identidade de alguma parte não é ser lugar nem ausência-de-lugaridade, mas a

expressão do equilíbrio entre particularidade e uniformidade. (RELPH, 2014, p. 25).

A não-lugaridade ou o lugares-sem-lugaridade nos auxiliam na compreensão de que a ausência de uma afetividade acarreta em uma grande mudança no sentido dado ao recorte espacial, um local onde não se tem pertencimento, onde não se cria uma afetividade, não apresenta uma significação para os sujeitos, logo não há o mesmo valor. Em muitos casos, essa ausência de pertencimento é consequência de um contexto cultural que incute no imaginário popular que determinados locais não podem ser considerados locais, surge aí o medo a partir de noções pré-estabelecidas.

Nesta pesquisa o Lugar, enquanto conceito geográfico, será compreendido a partir dos vieses da Geografia Humanista Cultural, o qual o concebe enquanto experiências intersubjetivas dos sujeitos com os recortes do espaço geográfico, onde ocorrem trocas de experiências e consolidação de afetividade ou não (lugares-sem-lugaridade).

A partir da contextualização e compreensão dos conceitos de paisagem e lugar, passamos à análise do conjunto infraestrutural formado pelos Terminais de Integração de Manaus e sua concepção enquanto paisagem e lugar no centro urbano manauense.

### **3. OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS: UM LUGAR DE DIFERENTES FACETAS**

De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana do município de Manaus – PlanMob (IMMU, 2015), até meados de 1960 a cidade contava apenas com três vias coletoras principais, além de três avenidas principais no sentido Norte-Sul: Avenidas Eduardo Ribeiro, Joaquim Nabuco e Epaminondas e; no sentido Leste-Oeste com a Avenida Sete de Setembro e as ruas Ramos Ferreira e Leonardo Malcher.

Porém, a partir de 1964, com a implantação dos programas que visavam à integração nacional, trouxe como benefício a instalação da Zona Franca e, conseqüentemente, iniciou-se o desenvolvimento da cidade em direção à Zona Leste da capital, visto que nesta zona estavam localizadas as indústrias que compunham o Distrito Industrial. Desse modo, passou-se a “ocupar” toda área, que até então não possuía habitações, principalmente no bairro da Cachoeirinha, que era o limite urbano à leste (IMMU, 2015).

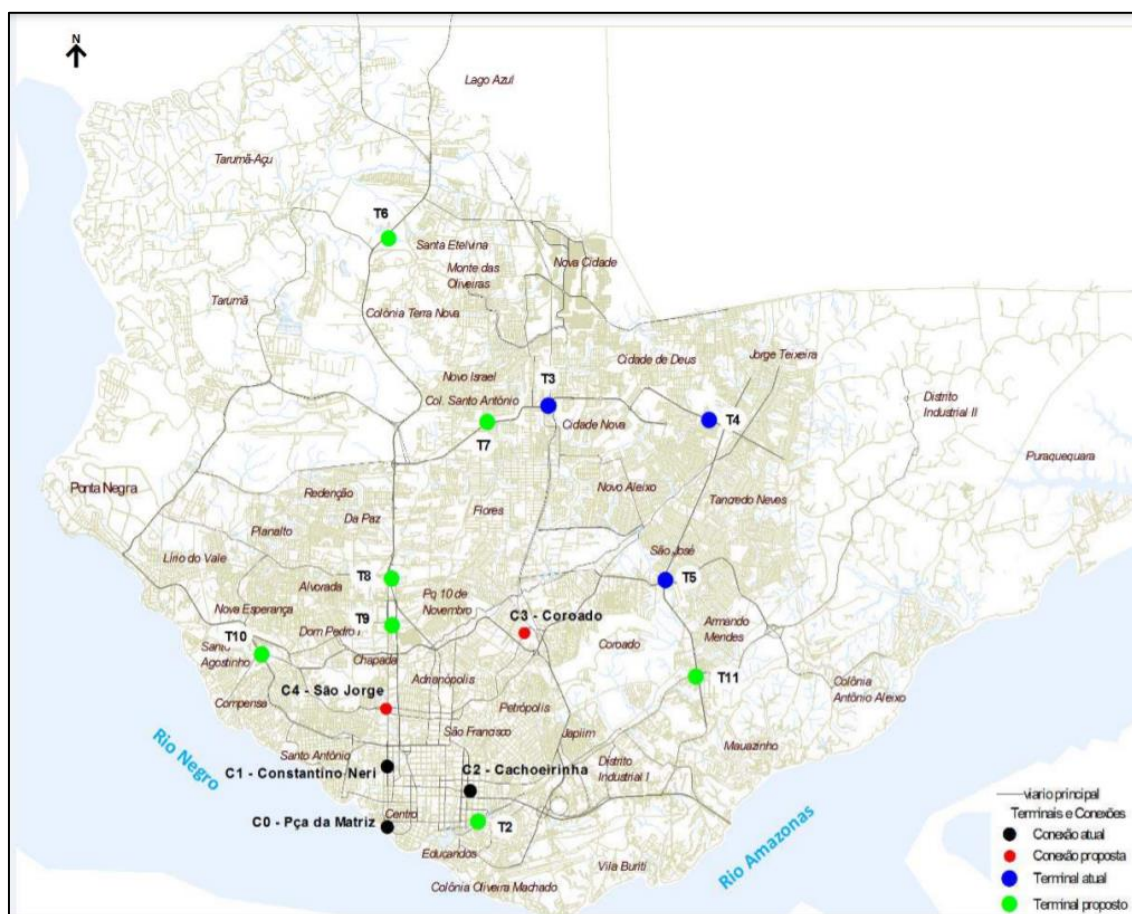
Já na década de 1970, com a consolidação do Distrito Industrial, iniciou-se um grande e intenso processo migratório para a cidade de Manaus, o que a tornou foco intenso para a chegada de imigrantes, causando dificuldades de absorção desses novos habitantes, da mesma forma como as ações do poder público, assim como no restante do país, não conseguiu realizar um planejamento adequado. Desse modo, segundo IMMU (2015), inicia-se um grande problema relacionado à circulação e/ou ausência de vias coletoras que possibilitassem a interligação dos novos bairros que emergiam.

Nas décadas de 1980 e 1990, a cidade passou a se expandir para os limites urbanos da Zona Norte, a partir dos projetos de implantação da Cidade Nova e Nova Cidade. E, apesar da implantação de vias coletoras que atendessem à demanda surgida dos habitantes da Zona Leste, houve um maior “congestionamento” no transporte coletivo urbano. A segunda metade da década de 1980, trouxe o estabelecimento de um sistema de integração do transporte público municipal, com o início da implantação dos Terminais de Integração.

Ainda de acordo com o PlanMob, as crescentes demandas do transporte urbano municipal acarretam na necessidade da ampliação e

integração das linhas. Essa integração conta com a criação de inúmeros equipamentos de conexão como terminais e estações (Figura 01).

Figura 1 – Equipamentos de integração previstos e instalados



Fonte: PLANMOB (2015, p. 208).

Dentre os equipamentos propostos, estão previstos a criação de Terminais de Integração e Estações de Conexão, além de uma possível integração hidroviária, todos com o objetivo principal de atender às demandas dos usuários do transporte coletivo urbano da capital amazonense.

No entanto, por uma questão de limitação do tempo para a realização desta pesquisa e delimitação do objeto e objetivos, optou-se por pesquisar nesta dissertação apenas os Terminais de Integração e a Estação de Conexão – C2. Um “parêntese” deve ser incluído neste ponto, pois a Estação de Conexão C2, está sendo nomeada nesta pesquisa como Terminal de Integração 2 – T2, pois a mesma foi renomeada para atender à proposta do PlanMob e, desse modo será tratada nesta pesquisa como T2.

Os Terminais de Integração de Ônibus de Manaus são estruturas criadas com o objetivo de facilitar o fluxo de veículos, pois com a integração

entre os coletivos não há a necessidade de que as linhas do transporte público sejam direcionadas ao centro da capital, ao passo que podem ser realizadas a “troca” de ônibus nos terminais, sem que isso venha a gerar ônus aos usuários.

Os terminais devem ser compreendidos enquanto importantes instrumentos urbanos que auxiliam no modal rodoviário da cidade, pois possibilitam que os usuários realizem a baldeação e troca de linhas de ônibus sem a necessidade de pagamento de uma nova tarifa.

Além disso, são importantes, pois tem por objetivo diminuir o fluxo de veículos em direção ao centro da capital amazonense, ao passo que limitam as rotas e trajetos permitidos para algumas linhas de ônibus.

Em suas estruturas, também são ofertados alguns serviços, tais como a disponibilização de caixas eletrônicos da Rede 24h, banheiros públicos, vendas de alimentos pelos ambulantes, Ronda da Guarda Municipal, com a presença de um posto de atendimento ao Cidadão e, Ronda da Polícia Militar com a presença de viaturas e policiamento a pé, assim como o serviço de venda de crédito para os cartões de passagem e meia-passagem estudantil, realizada pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Amazonas – Sinetram.

Manaus possui uma estrutura que conta com seis Terminais de Integração do Transporte Público (Figura 02). No entanto, para a realização desta pesquisa optou-se por analisar apenas os cinco<sup>1</sup> terminais que estão em funcionamento.

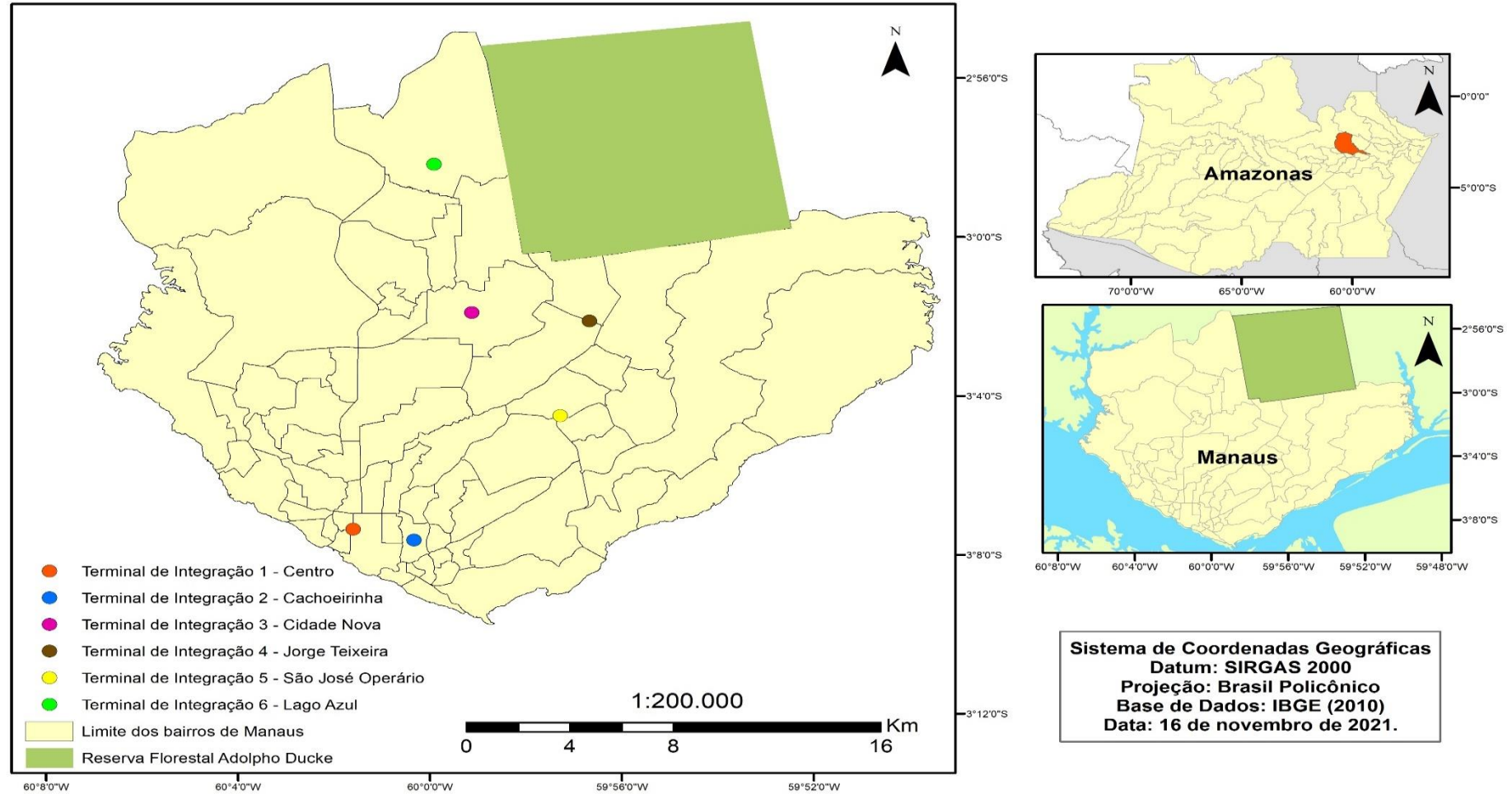
---

<sup>1</sup> O Terminal Helso do Carmo Ribeiro (T6 – Viver Melhor), localizado no bairro Lago Azul na zona norte, foi inaugurado em dezembro de 2020, porém não está em uso devido ao fato de que a Prefeitura de Manaus (2021a), em janeiro de 2021, constatou a necessidade da realização de estudos e ajustes na sinalização, além de se ter constatado a necessidade de mudanças no fluxo de algumas linhas de ônibus para justificar/criar movimento no T6. Porém, no mês de agosto de 2021, a Prefeitura de Manaus (2021b), por meio de seu site oficial, anunciou a construção do Terminal de Integração 7 (T7), também na zona norte, mas em uma área com maior demanda, pois de acordo com a prefeitura o T6 vai abrigar o Terminal Rodoviário de Manaus, que está localizado na zona centro-sul da capital, garantindo assim viabilizar/“melhorar” a fluidez do trânsito na área e criar uma maior utilidade para o Terminal 6.



Figura 2 – Mapa de Localização dos Terminais de Integração

## TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DISTRIBUIDOS NA CIDADE DE MANAUS, AM.



Fonte: Organizado pelo autor (2021).

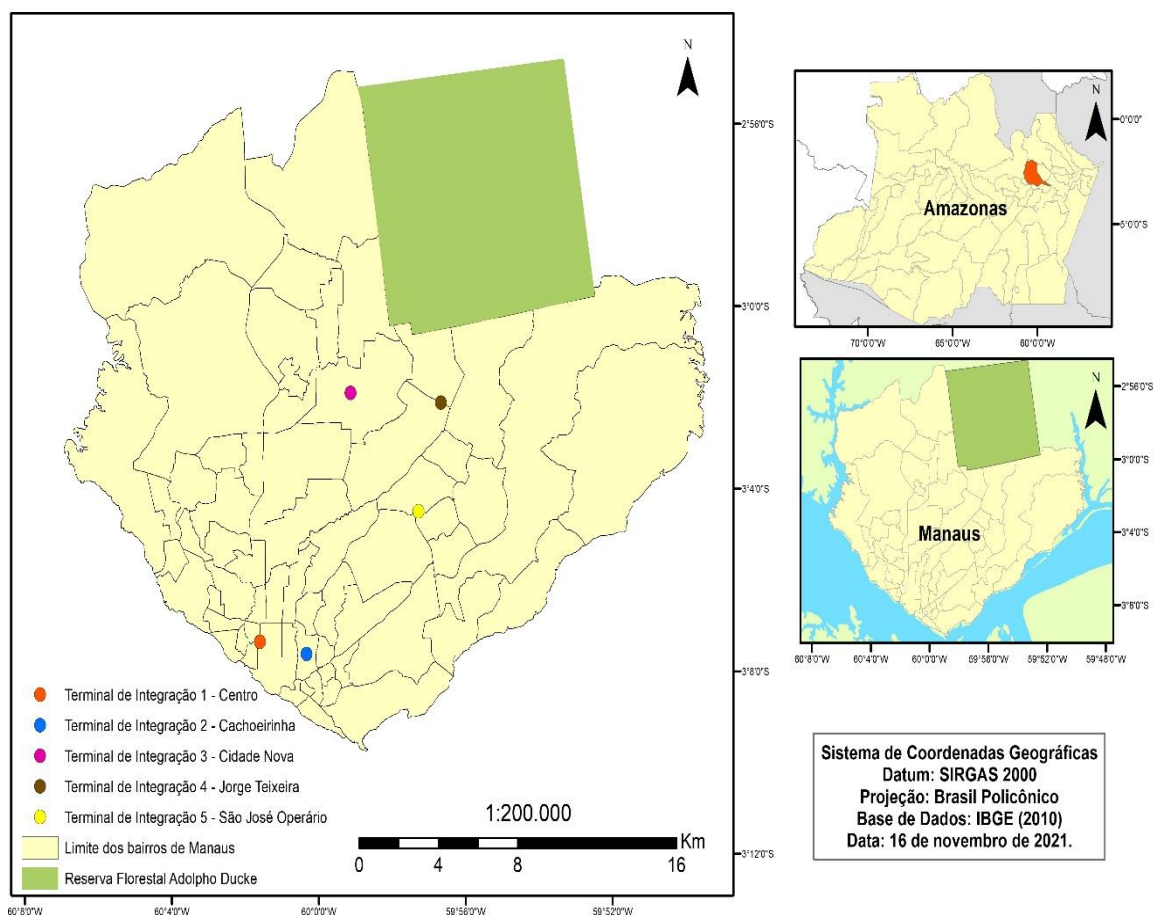
Por tratar-se de um grande conjunto infraestrutural que tem por objetivo auxiliar o deslocamento de passageiros do transporte coletivo da cidade de Manaus, os terminais tornam-se locais de intensa presença de sujeitos de diferentes grupos sociais, faixas etárias e, que têm com os terminais percepções distintas e ao mesmo tempo coletivas sobre a rotina dos mesmos.

### 3.1. Os Terminais de Integração de Manaus

Neste subcapítulo, são apresentados os cinco terminais de integração que estão em funcionamento (Figura 03) e suas particularidades.

Figura 3 – Localização dos Terminais de Integração em funcionamento

#### TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO EM FUNCIONAMENTO NA CIDADE DE MANAUS, AM.



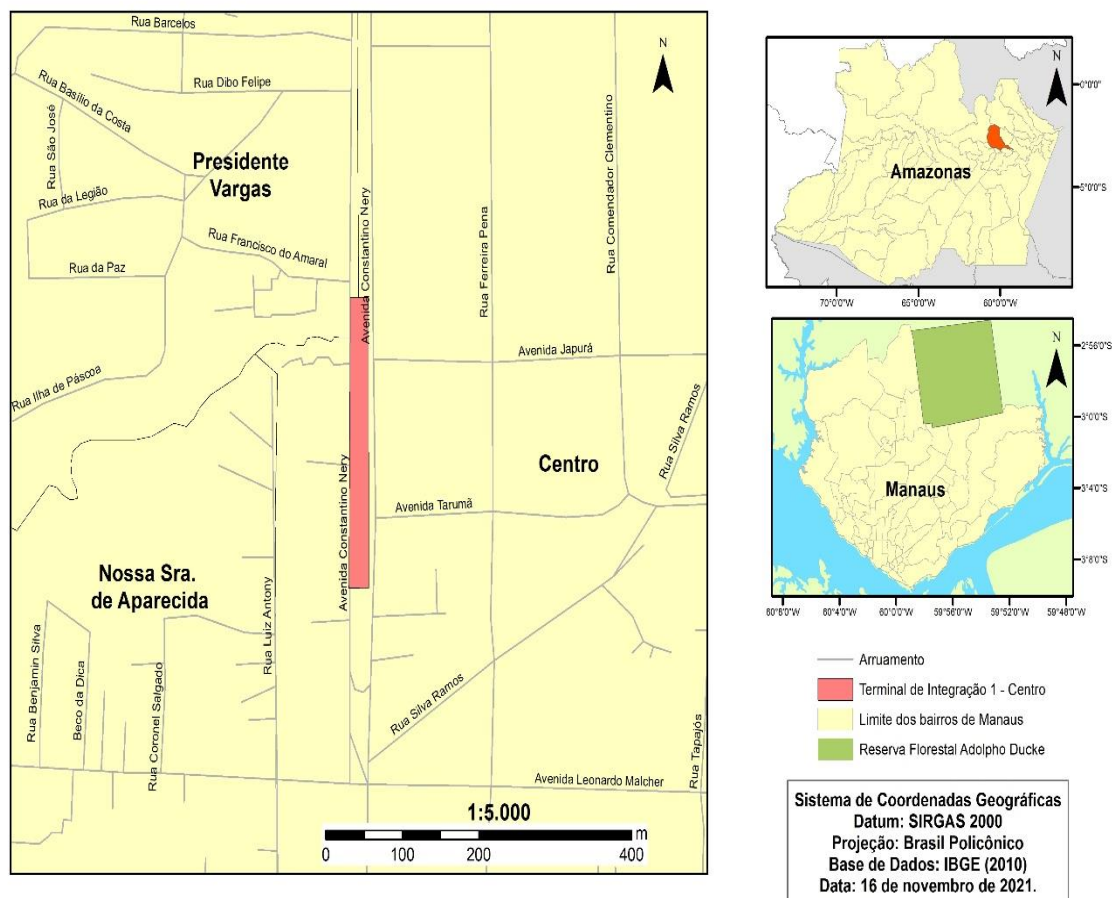
Fonte: Organizado pelo autor (2021).

## Terminal de Integração – T1

O Terminal de Integração Constantino Nery - T1 foi inaugurado em 1984, na gestão municipal de Amazonino Mendes. O T1 está localizado no centro da Capital amazonense, em uma das principais vias da cidade, a Avenida Constantino Nery (Figura 04).

Figura 4 – Localização do Terminal de Integração 1

### TERMINAL DE INTEGRAÇÃO CENTRO - T1, MANAUS, AM.



Fonte: Organizado pelo autor (2021).

O T1 possui uma área de 6.400 m<sup>2</sup> e, sua localização privilegiada o torna um dos principais pontos de embarque e desembarque na área central. A estrutura foi reformada em 1995 para melhorar a eficiência do terminal que atende, aproximadamente, 45 mil usuários diários (SMTU, 2020).

Desse modo, como observa-se na Figura 05, o terminal passou a contar com a oferta de serviços de permissionários (vendedores autônomos), além de banheiros e passarela de ligação para troca de plataforma (Figura 06).

Figura 5 – Vista parcial das Plataformas do T1., na Av. Constantino Nery



Fonte: Portal Tucumã, jan./ 2021.

Figura 6 – Passarela do T1



Fonte: Portal Tucumã, jan./ 2021.

Como se pode observar na Figura 06, as estruturas já se apresentavam deterioradas e, por este motivo no ano de 2020 o T1 passou por uma revitalização total de sua estrutura e ajustes operacionais, sendo finalizadas em maio de 2021.

Houve uma completa mudança na estrutura do T1 (Figuras 07 e 08), a qual passou a ser composta por duas plataformas distintas (A e B), com banheiros, fiscalização e, também, houve a retirada dos permissionários.

Figura 7 – Vista parcial da Plataforma A, de embarque e desembarque T1.



Fonte: Trabalho de Campo, jul./ 2021

Figura 8 – Vista parcial da Plataforma B, de embarque e desembarque T1.



Fonte: Trabalho de Campo, jul./ 2021.

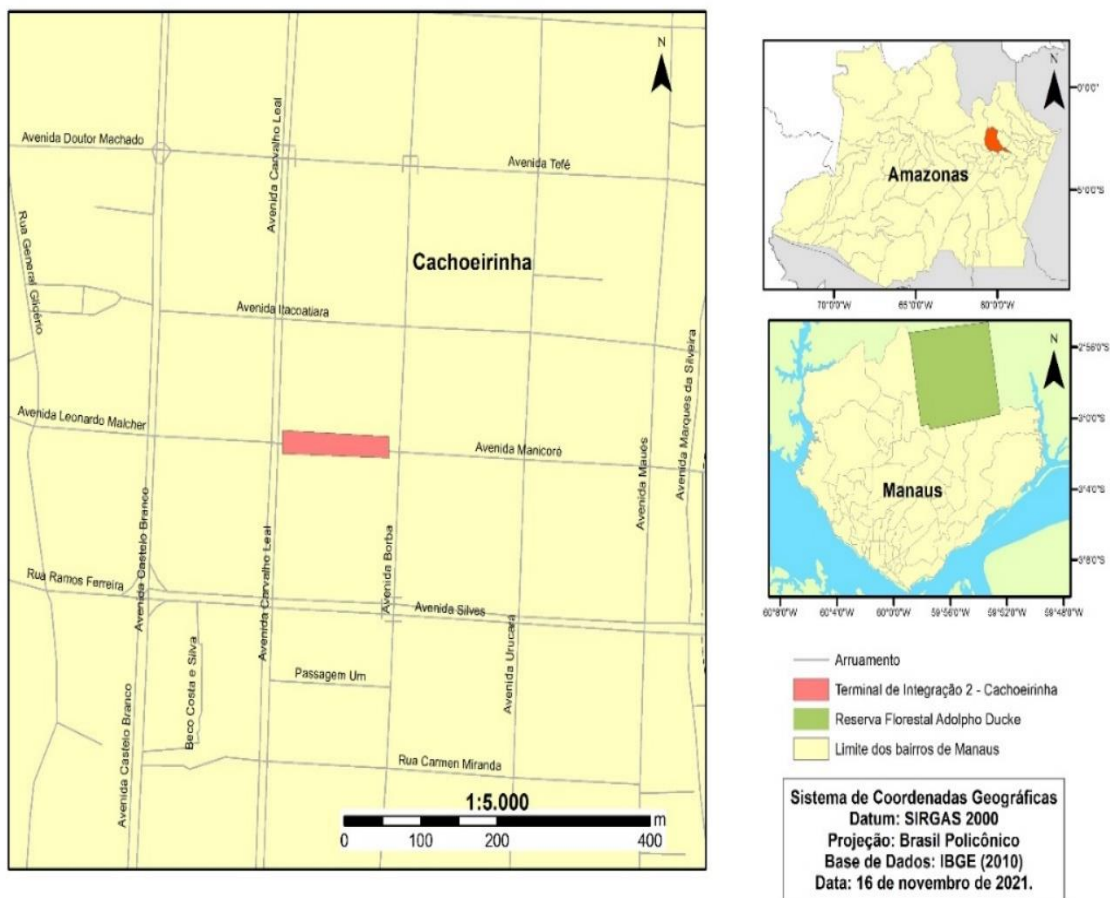
De acordo com Vasconcelos (2021), a ausência dos 127 permissionários do T1 é explicada pelo diretor-presidente do IMMU, com a justificativa de que o projeto atual tem por objetivo diminuir o fluxo de usuários nos terminais, deixando-os mais próximos aos pontos de embarque/desembarque e, por esse motivo não caberia no projeto a inserção dos permissionários.

## Terminal de Integração 2

O Terminal de Integração da Cachoeirinha – T2, está localizado na Avenida Manicoré no bairro Cachoeirinha, Zona Sul de Manaus (Figura 09).

Figura 9 – Localização do Terminal de Integração 2.

### TERMINAL DE INTEGRAÇÃO CACHOEIRINHA - T2, MANAUS, AM.



Fonte: Organizado pelo autor (2021).

O T2 foi inaugurado em 1984, contava com uma estrutura simples (Figuras 10 e 11). Com 3.000 m<sup>2</sup>, é composto pelas plataformas de embarque/desembarque e banheiros, além da presença dos permissionários, o que acarretava em uma ocupação maior das áreas destinadas aos usuários.

Figura 10 – Plataforma Sul de embarque /desembarque T2 - 2015.



Fonte: G1 Amazonas, jun./ 2020.

Figura 11 – Plataforma Sul de embarque e desembarque T2 - 2015.



Fonte: G1 Amazonas, jun./ 2020.

Como nota-se nas figuras 10 e 11, a estrutura do T1 atendia as demandas da população que o utilizava, porém não satisfatória. Por esta razão, o T2 passou por uma revitalização total (Figuras 12 e 13) no ano de 2015, sendo entregue à população apenas em agosto de 2016.

Figura 12 – Fachada da Estação de Conexão – C2.



Fonte: Trabalho de Campo, out./ 2021.

Figura 13 – Vista parcial da Plataforma de embarque /desembarque C2.



Fonte: Trabalho de Campo, out./ 2021.

Nesse processo de revitalização, o Terminal de Integração 2 foi renomeado para Estação de Conexão – C2, como propunha o PlanMob, visto que seriam construídas novas estruturas para dar continuidade a proposta de integração do transporte urbano em Manaus. No entanto, o terminal continua



sendo “conhecido” e nomeado popularmente como “T2”. E, por este motivo, considera-se nesta pesquisa a nomenclatura Terminal 2 ou T2.

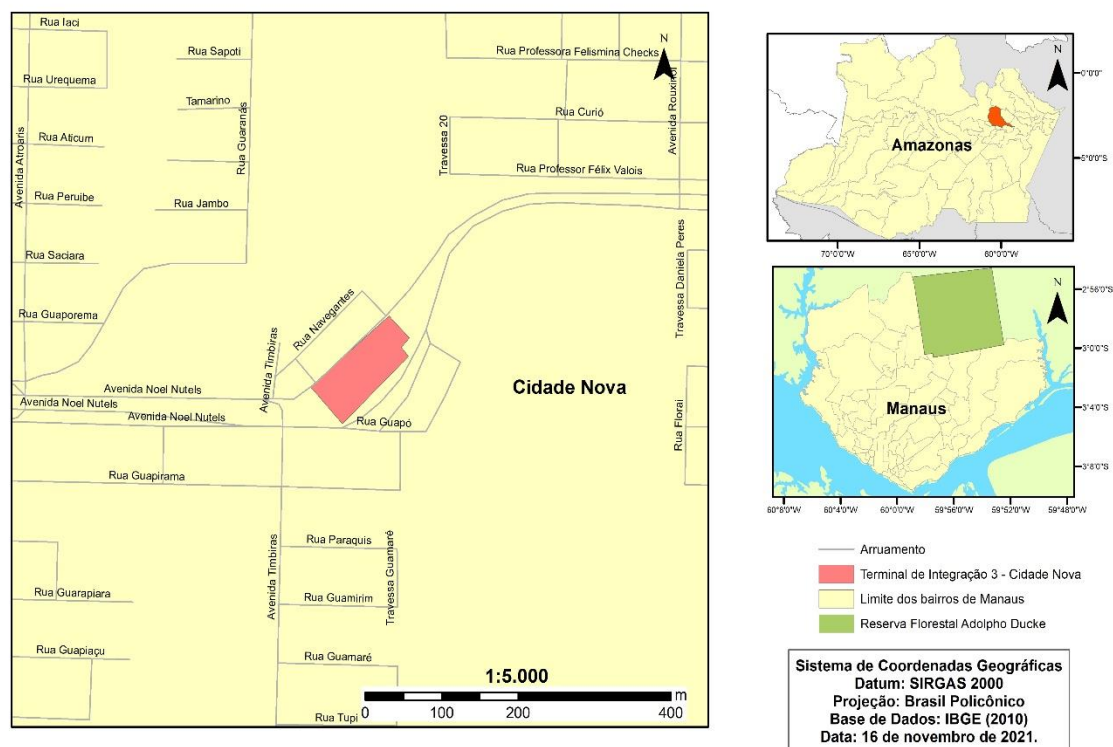
Outra mudança ocorrida no T2, está relacionada ao número de linhas e usuários que são atendidos, pois antes da reforma, em 2016, atendia em média de 50 mil usuários/dia (SMTU, 2012), alocando aproximadamente 59 linhas de ônibus e sendo considerado um dos terminais mais movimentados da capital. Após a reforma, ficaram 35 linhas, assim como houve uma redução no número de permissionários autorizados, passando de 56 para 42 (EMTEMPO, 2020).

### Terminal de Integração 3

O Terminal de Integração Cidade Nova – T3, está localizado na Avenida Noel Nutels, Zona Norte de Manaus (Figura 14).

Figura 14 – Localização do Terminal de Integração Cidade Nova – T3.

#### TERMINAL DE INTEGRAÇÃO CIDADE NOVA - T3, MANAUS, AM.



Fonte: SEMMAS, 2014; IBGE, 2010. Organizado pelo autor (2021).

O T3 foi inaugurado no ano de 1994, passando por uma total revitalização no ano de 2001, porém não foram encontrados registros fotográficos do período anterior à 2001. O T3 possui uma área total 12.736, 24

m<sup>2</sup>, e área construída de 3.499,96 m<sup>2</sup> (Figuras 15 e 16). De acordo com dados da SMTU (2012), o terminal atende 43 linhas de ônibus e, aproximadamente, 40 mil usuários do transporte público.

Figura 15 – Plataforma Superior (Serviços) T3.



Fonte: Trabalho de Campo, jan./ 2020.

Figura 16 – Vista parcial da Plataforma Inferior (Embarque e Desembarque) T3.



Fonte: Trabalho de Campo, jan./ 2020.

Um ponto importante deve ser ressaltado, a partir da inauguração do Terminal 3 e, conseqüentemente, dos Terminais 4 e 5, foi criada uma área para a oferta de serviços e atendimento ao público, próximo às catracas de entrada

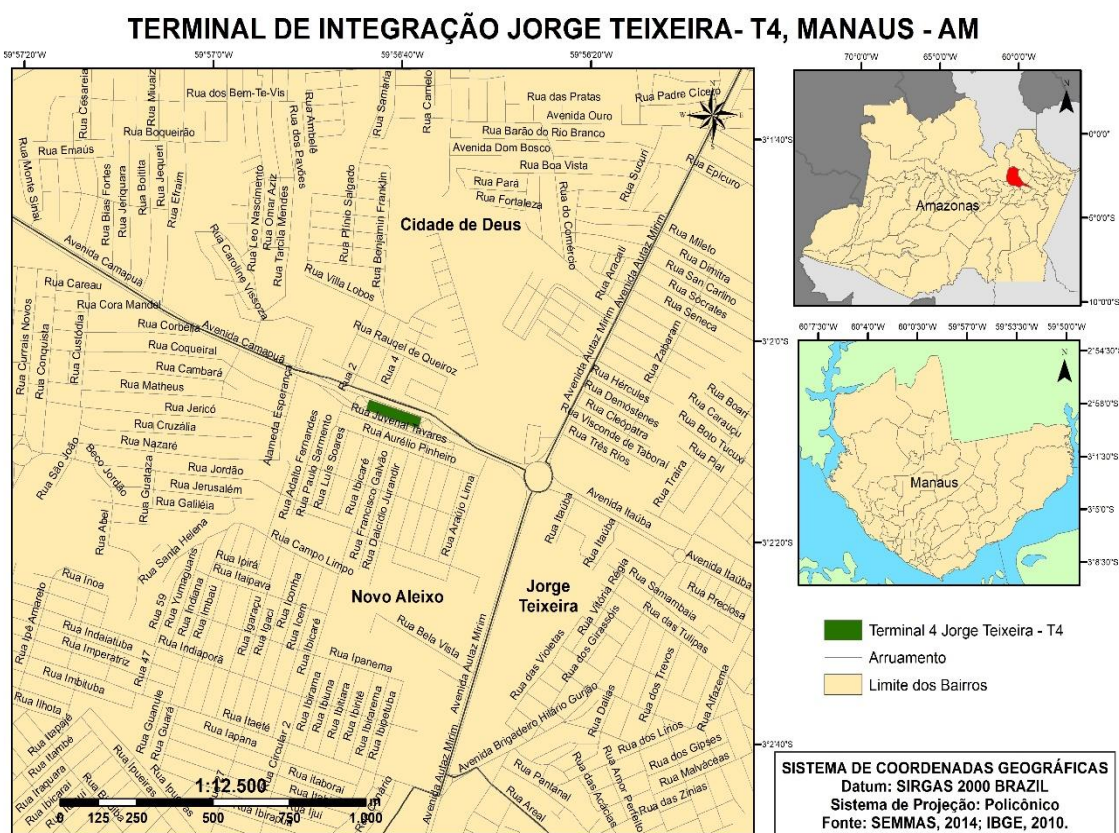
e saída, onde estão localizados os postos do SINETRAM, a administração dos terminais, os postos da Guarda Municipal, banheiros e caixas eletrônicos.

No ano de 2020 o T3 passou por uma revitalização, porém não houveram mudanças significativas em relação à sua estrutura, ao passo que foram realizadas ações de recapeamento das vias, pintura e manutenção elétrica, além da reforma dos banheiros. Essas mudanças são importantes de serem destacadas, pois permitem “novos usos” dos terminais, além do convencional embarque e desembarque.

#### Terminal de Integração 4

O Terminal de Integração Jorge Teixeira – T4, foi inaugurado no ano de 2002, na gestão municipal de Alfredo Nascimento e, está localizado na Avenida Camapuã no bairro Jorge Teixeira, na zona Leste da capital amazonense (Figura 17).

Figura 17 – Localização do Terminal de Integração Jorge Teixeira – T4.



Fonte: SEMMAS, 2014; IBGE, 2010. Organizado pelo autor (2020).

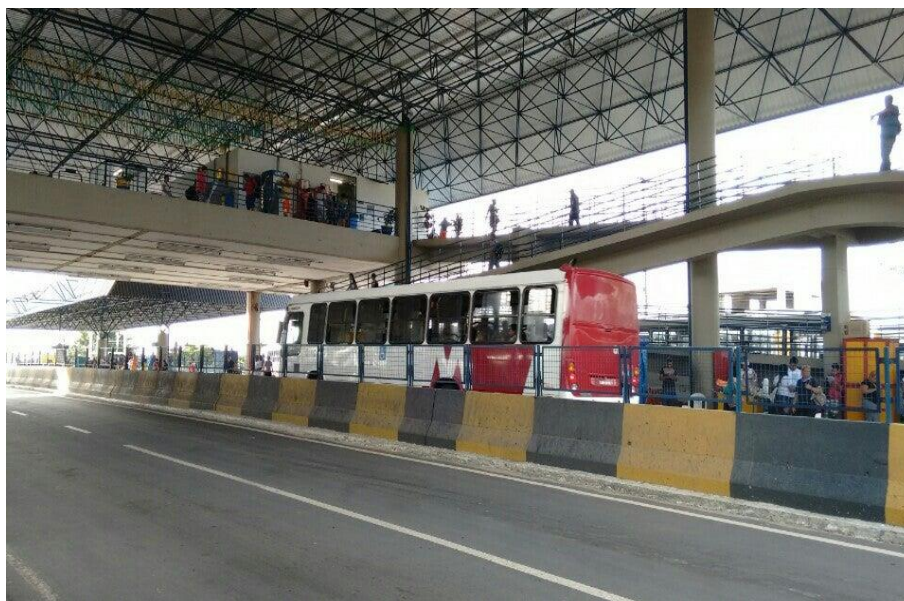
O Terminal 4 está situado em uma região estratégica da capital, pois atende as duas zonas mais populosas (Norte e Leste), com cerca de 25 linhas circulando no terminal e 28 mil passageiros por dia em integração temporal (SMTU, 2012). Também, pode-se observar a existência do posto do SINETRAM, permissionários, posto da administração, posto de atendimento da Guarda Municipal, banheiros e caixas eletrônicos (Figuras 18 e 19).

Figura 18 – Plataformas de embarque e desembarque – T4.



Fonte: Trabalho de campo, jun./ 2021.

Figura 19 – Plataforma de embarque e desembarque T4.



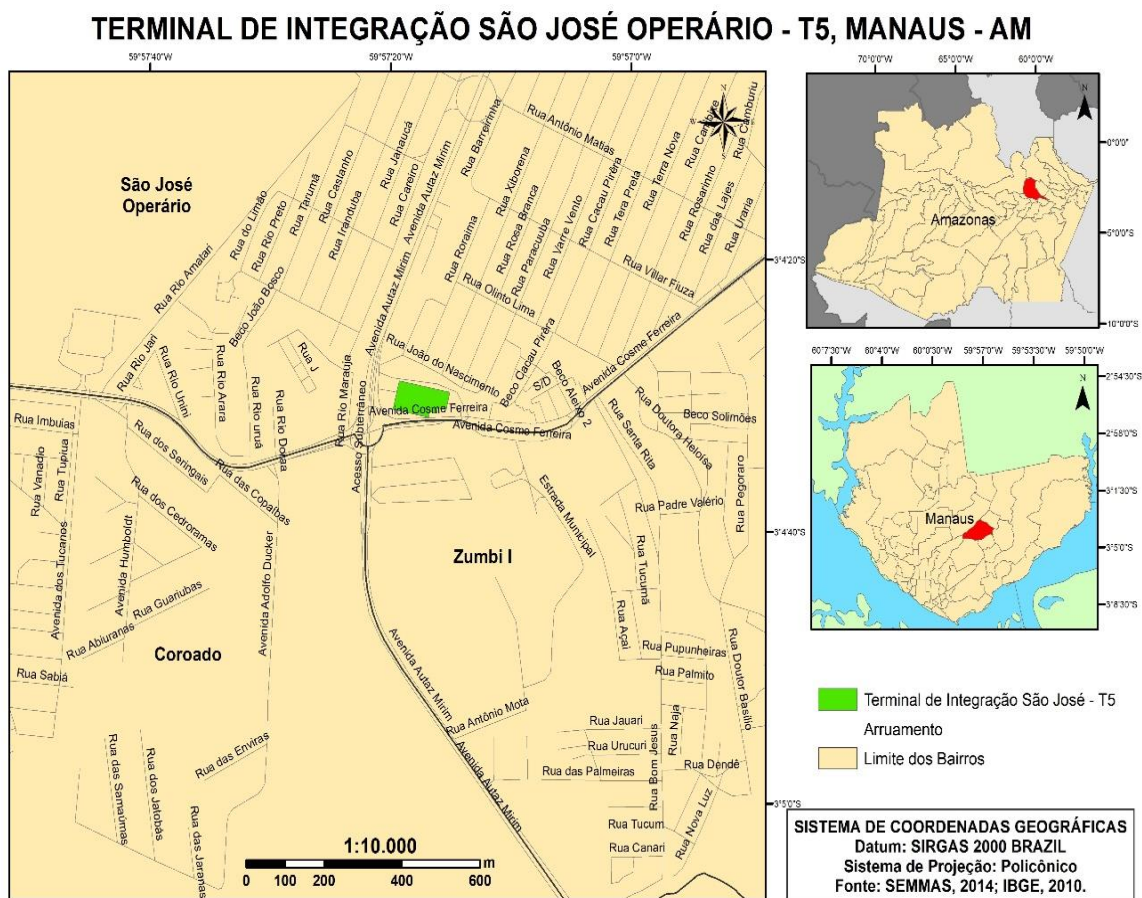
Fonte: Trabalho de campo, jun./2021.

No ano de 2020, o T4 passou por revitalização de sua estrutura, pintura, recapeamento e reorganização dos permissionários com a instalação de boxes para alocação dos mesmos.

### Terminal de Integração 5

O Terminal de Integração São José Operário – T5, está localizado na Avenida Autaz Mirim, Zona Leste da capital amazonense (Figura 20).

Figura 20 – Localização do Terminal de Integração São José Operário – T5.



Fonte: SEMMAS, 2014; IBGE, 2010. Organizado pelo autor (2020).

O Terminal 5 foi inaugurado em dezembro de 2002, possui uma área de 19 mil m<sup>2</sup>. De acordo com SMTU (2012), o T5 atende 23 linhas de ônibus e, aproximadamente, 30 mil passageiros.

O T5 conta também com posto do SINETRAM para recarga de passagem, posto de atendimento da Guarda Municipal, posto da administração e caixas eletrônicos, além da presença dos permissionários (Figuras 21 e 22).

Figura 21 – Plataforma de embarque e desembarque - T5.



Fonte: Trabalho de Campo, jun./ 2021.

Figura 22 – Plataforma Superior (serviços) - T5.



Fonte: Trabalho de Campo. iun/ 2021.

Assim como os demais terminais da cidade, o T5 também passou por revitalização no ano de 2020 para recapeamento, pintura, ajustes elétricos e reorganização dos permissionários.

Ao conhecermos os espaços físicos dos terminais, podemos passar a compreender de que forma os sujeitos produzem e reproduzem esses espaços.

### 3.2. Os sujeitos<sup>2</sup> e os Terminais

Para conhecer os sujeitos que vivenciam, produzem e reproduzem as paisagens dos terminais optou-se, em um primeiro momento, pela “imersão” nos espaços dos terminais de integração, ocorrida no período anterior ao decreto da pandemia Covid-19 e, no período em que houve o avanço da imunização da população manauense, para evitar maior exposição e risco de contaminação do pesquisador e dos sujeitos participantes.

Outra forma de incursão nas vivências dos sujeitos sobre os terminais foi de forma remota, sendo realizada a partir da aplicação de questionários organizados na plataforma Google (Apêndice A) e disponibilizados via redes sociais, como forma de alcançar um maior número de sujeitos.

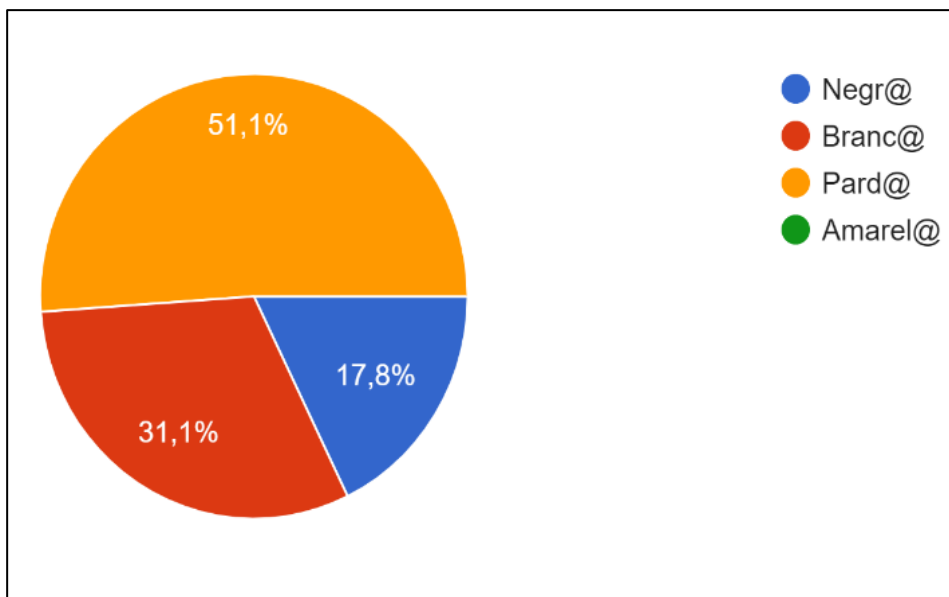
Desse modo, a pesquisa de campo aconteceu nos meses de janeiro e fevereiro de 2020 e, nos meses de julho a novembro de 2021, sendo que foram escolhidas datas aleatórias que permitissem frequentar os terminais em horários distintos, podendo assim abranger diferentes grupos de usuários.

Esta pesquisa contou com a participação de 45 pessoas, sendo 53,3% do gênero feminino, 42,2% do gênero masculino e 4,4% não-binários. Primeiramente, foi solicitado aos participantes que se autodeclarassem em relação à cor (Figura 23).

---

<sup>2</sup> Como uma forma de “humanizar” os sujeitos participantes desta pesquisa, optou-se pela não utilização de nomenclaturas genéricas para identifica-los e sim pela utilização de nomes fictícios, porém foram mantidas todas as falas e demais informações dos sujeitos.

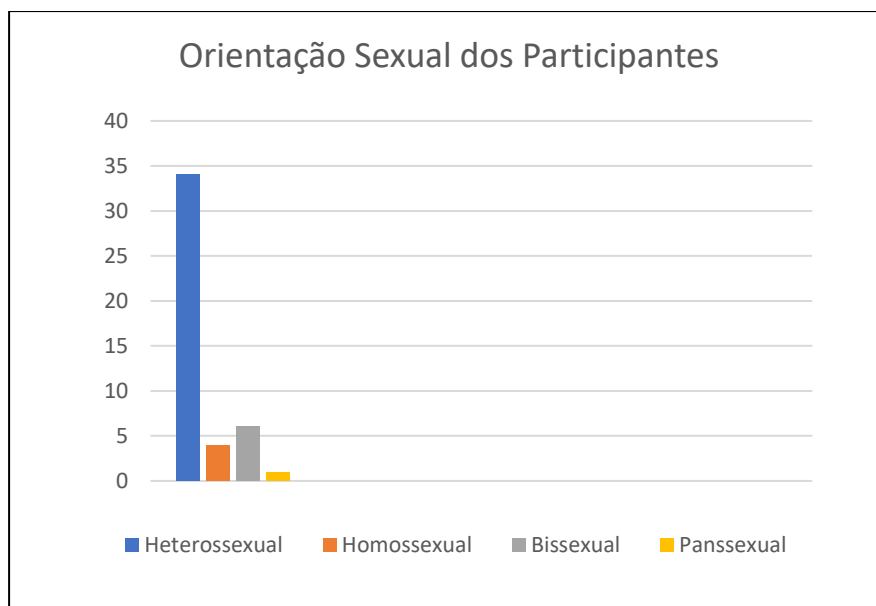
Figura 23 – Autodeclaração de cor pelos participantes.



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

Em relação à orientação sexual, observou-se (Figura 24) uma maior participação de sujeitos heterossexuais. Porém é de grande relevância evidenciar as diversas sexualidades que vivenciam as dinâmicas nos terminais de integração.

Figura 24 – Orientação Sexual dos Participantes (números absolutos).



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.



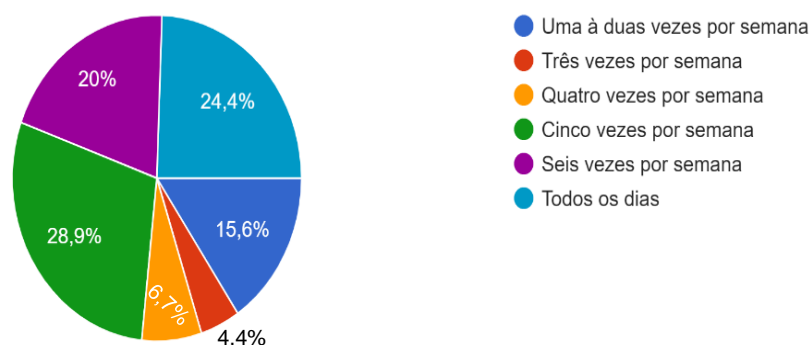
É importante salientar a sexualidade, auto declaração e gênero dos sujeitos, pois como nos ressalta Tuan (2012) são variadas as formas como as pessoas percebem e avaliam os espaços e as paisagens.

Duas pessoas não veem a mesma realidade. Nem dois grupos sociais fazem exatamente a mesma avaliação do meio ambiente. A própria visão científica está ligada à cultura – uma possível perspectiva entre muitas [...] a abundância desorientadora de perspectivas, nos níveis tanto individual quanto de grupo, torna-se cada vez mais evidente; e corremos o risco de notar o fato de que, por mais diversas que sejam as nossas percepções do meio ambiente, como membros da mesma espécie, estamos limitados a ver as coisas de uma certa maneira. (TUAN, 2012, p. 21).

Os diferentes modos de vivenciar os terminais são importantes de ser observados e evidenciados, pois analisá-los a partir de “lentes” que nos permitem nos afastar dos fenômenos, podemos imergir para uma versão do “expectador” ou do sujeito que não está envolvido diretamente na cena de forma emocional.

Ao questionar-se a frequência no uso dos terminais, observou-se que grande maioria utiliza e vivencia os espaços entre cinco à sete vezes por semana (Figura 25).

Figura 25 – Frequência de uso dos Terminais.

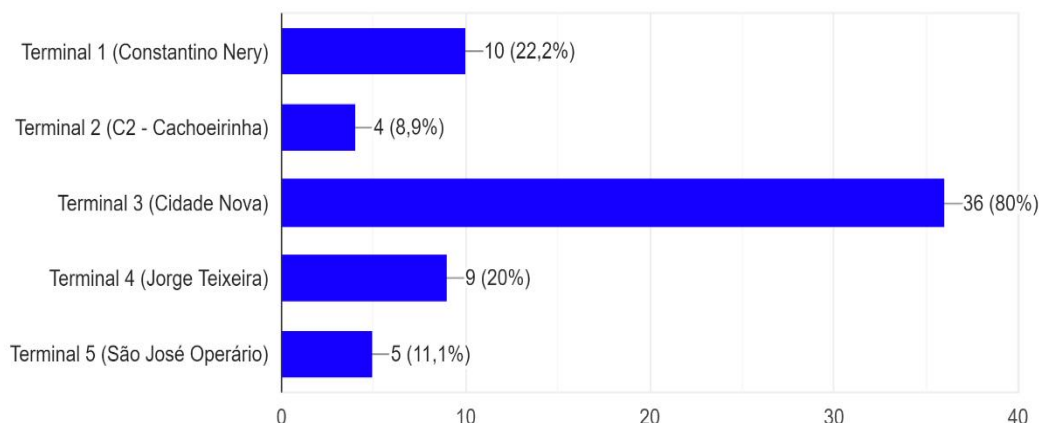


Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

A figura 25, permite perceber que muitas pessoas frequentam os terminais e tem uma vivência cotidiano com esses espaços e, quando questionados em relação ao principal terminal ou terminais utilizados (Figura 26), observou-se que a grande maioria dos sujeitos utiliza, principalmente, o

Terminal 3, o que evidencia a importância do referido terminal no processo de expansão urbana em direção à Zona Norte.

Figura 26 – Terminal mais utilizado pelos participantes.



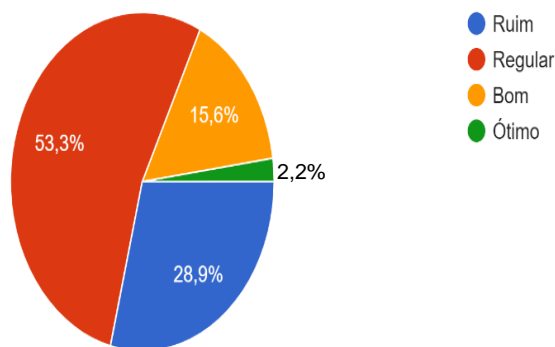
Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

O uso do terminal 3, pela maioria dos participantes evidencia, também, a importância deste espaço como forma de minimizar os custos com passagens de ônibus, com a realização da integração/baldeação.

No interior dos terminais, observou-se a presença de trabalhadores autônomos, compreendidos e nomeados nesta pesquisa como “permissionários”, assim como também há a oferta de outros serviços nestes espaços, como o serviço de limpeza efetivado por trabalhadores municipais, segurança e caixas eletrônicos, além da presença do posto do SINETRAM para venda e recarga de créditos de passagem de ônibus.

Sobre a oferta dos serviços ofertados nos terminais e os que fazem parte da estrutura existente, foi questionada a opinião dos participantes em relação à qualidade dos mesmos (Figura 27).

Figura 27 – Serviços disponibilizados nos terminais.



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

Um ponto importante a ser destacado, está relacionado diretamente aos permissionários dos terminais. A senhora Josiane, 36 anos, possui um quiosque na plataforma superior do T3 há quatro anos, é estudante de medicina veterinária, e moradora da Zona Norte de Manaus.

Durante as conversas informais, para compreender como se dá o seu cotidiano de trabalho no terminal, a permissionária ressalta a dificuldade que é ser trabalhadora informal em Manaus

[...] na verdade é ruim ser trabalhador em todo o Brasil, os governantes não querem saber dos pobres, só dos que participam dos esquemas que eles criam e isso acaba dificultando a vidas das pessoas que querem trabalhar de forma honesta [...]. (JOSIANE, Transcrição de entrevista, 2020).

A participante deixa claro sua insatisfação em relação ao emprego informal que precisa manter, visto que não há outra forma de custear seus estudos na Faculdade e de garantir o sustento da família.

Outro ponto ressaltado pela referida permissionária, diz respeito ao projeto de modernização dos terminais, pois afirma que desde o início das obras do T1 foi observado que os permissionários daquele terminal foram indenizados, mas não foram remanejados para outro espaço:

[..] aí que tá o problema, mano! Quem ganhou o dinheiro foram os donos da autorização e lá assim como aqui no T3, muitos boxes são alugados pra terceiros e, não é quem trabalhava de fato lá no T1 que ganhou a indenização, foram os donos [...]. (JOSIANE, Transcrição de entrevista, 2020).

Esta questão levantada pela permissionária, também, é uma preocupação presente nas falas informais que ocorreram com outros trabalhadores e trabalhadoras, assim como de alguns usuários, pois ficou evidente que os projetos de modernização dos terminais não levaram em consideração os permissionários, como no caso do Terminal 1.

Com a conclusão da reforma no ano de 2021 observou-se, como dito anteriormente, a ausência dos vendedores informais que antes possuíam boxes no T1. Surge então a preocupação da D. Josiane:

[...] o que a gente faz se eles resolverem tirar os vendedores de todos os terminais? Eles querem tirar a gente e pagar um valor que não compensa e não garantem um camelódromo ou espaço que a gente possa ir. Pelo menos, aqui no T3 a gente ainda tem como trabalhar e com esses boxes novos que eles colocaram dá a sensação de segurança em relação ao trabalho. (Transcrição de entrevista, 2020).

No decorrer da incursão presencial para conversas com os sujeitos que estão presentes nos terminais, observou-se que muitos permissionários se conhecem, mas nem todos são “donos” dos pontos autorizados para o trabalho.

Há nos terminais, um processo de sublocação dos boxes e/ou espaços para vendas, sendo que “oficialmente” não é permitido o acúmulo de boxes por uma mesma pessoa. No entanto, de acordo com Everaldo, permissionário e sublocatário de box no Terminal 4, ocorrem outras dinâmicas nos terminais.

[...] Eu pago um valor para o dono desse box, mas pelo que soube ele tem mais 2 boxes aqui no terminal, mas no nome de outras pessoas [...] é complicado porque a gente quer conseguir autorização para ter o box, mas a SEMPAB<sup>3</sup> não deixa mudar o registro e nem quer colocar novas pessoas, porque os espaços não suportam mais e eles não vem fiscalizar se uma pessoa tem mais de um box aqui. (EVERALDO, Transcrição de entrevista, 2021).

Ao nos depararmos com o contexto de que determinados sujeitos são detentores de mais de um box ou espaço autorizado para comercialização nos terminais de integração, volta-se ao conceito de “microterritorialização”

---

<sup>3</sup> A SEMPAB (Secretaria Municipal de Feiras, Mercados, Produção e Abastecimento) hoje é nomeada como Secretaria de Agricultura, Abastecimento, Centro e Comércio Informal – SEMACC, órgão municipal responsável pelo cadastro, organização e autorização para o trabalho nas feiras, camelódromos e terminais de Manaus.

proposto por Holzer (2013), o qual compreende que o território e o lugar são constituídos a partir da vivência dos seres no espaço geográfico, os “seres-no-mundo”.

É importante compreender essa proposta, pois a abordagem sobre o cotidiano nos terminais, no caso mais específico dos trabalhadores e trabalhadoras, emerge-se em um espaço de vivências, espaços construídos pela experiência destes “seres-no-mundo”, pois só é possível produzir e reproduzir os espaços, paisagens e lugares quando ocorre ou quando se permite “habitar” esses espaços quando estes são constructos subjetivos das experiências que temos com aqueles lugares.

Desse modo, os sujeitos que estão construindo ou que já consolidaram seu cotidiano nos terminais, nem sempre são os mesmos que possuem os nomes nos cadastros autorizados para uso.

Observa-se, também, que surgem conflitos quando novos grupos ou sujeitos buscam “compartilhar” o espaço, que conta com a territorialização dos permissionários.

[...] como não tem uma forma de barrar esse pessoal (vendedores ambulantes que adentram os terminais via transporte coletivo), eles ficam por aqui, vendendo a mesma coisa que a gente, tirando o que seria nosso e que no final a gente acaba perdendo. Aqui no T4, nós somos poucos vendedores, mas tem um monte de ‘bombonzeiros’ que entra vendendo trufa, banana frita ou bala de mangarataia (gingibre), tirando uma ‘graninha’ que devia ser nossa. (EVERALDO. Transcrição de entrevista, 2021).

Além da questão dos ambulantes, que adentram os terminais a partir dos ônibus, foi ressaltado pelo Sr. Everaldo que novos grupos passaram a “invadir” os terminais e causar mudanças nas dinâmicas do Terminal 4. Aos sábados, grupos de mulheres passaram a frequentar alguns terminais para a realização de vendas de materiais usados e produtos diversos (Figura 28).

Figura 28 – Grupo de mulheres no Terminal 4



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Desse modo, buscou-se maiores informações acerca do funcionamento e organização dos grupos de mulheres que se organizam nos terminais de integração para a realização de vendas (Figura 29).

Figura 29 – Vendedora de objetos usados do T4



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Durante a oportunidade de conversa informal com a vendedora Sara, teve-se o conhecimento que o grupo de vendedoras passou a se organizar no período da pandemia da Covid-19, a partir do Whatsapp, onde foi criado um grupo para a realização de vendas de produtos diversos que são negociados e a entrega e pagamento são feitos aos sábados nos terminais. Por isso a importância da placa de identificação.

Os grupos se encontram todos os sábados nos terminais 2, 4 e 5 das 11h às 14h, ao passo que somente às pessoas “cadastradas” podem participar presencialmente nos terminais. Os cadastros são feitos por indicação, ou seja, uma pessoa que já faz parte do grupo solicita à administradora que adicione uma nova pessoa. Porém, ainda assim pessoas que não fazem parte participam das vendas, no entanto são impedidas de ficar próximas ao grupo de mulheres, pois são impedidas por esta.

Observa-se assim, que há uma mudança na territorialidade dos terminais, pois os grupos se organizam nas plataformas de embarque e desembarque ficando longe dos permissionários e que, de acordo com o Sr. Everaldo, “atrapalhando” as pessoas de embarcar nos ônibus ou transitar mais confortavelmente pelo terminal.

Outra questão levantada pelo Sr. Everaldo, está relacionada à não preocupação com os protocolos de segurança para evitar o contágio pela Covid-19, pois há muita aglomeração e poucas pessoas utilizam máscaras ou álcool em gel, como pode ser observado nas duas figuras 28 e 29. Além, do fato de que não há uma fiscalização por parte do Departamento de Comércio Informal (DECIN) deixando-os, segundo o permissionário, livres para ocupar todos os espaços disponíveis.

Outros conflitos observados estão relacionados à forma e/ou organização/distribuição dos permissionários no espaço dos terminais, visto que não houve qualquer forma de aproximação entre os sujeitos alocados nos espaços, ou seja, não houve uma preocupação em deixar que os permissionários optassem por sua localização, pela proximidade às pessoas de maior intimidade ou vivência.

A construção do lugar se dá pela vivência e afetividade criada ao longo do tempo entre os sujeitos e, quando não se permite que essa construção se dê harmoniosamente, e sim a partir de uma determinação, muitos conflitos

podem surgir, pois passamos a ter sujeitos buscando forma de ser estabelecer e determinar seus territórios.

Outra abordagem de destaque incluída pelos usuários foi a segurança. A exemplo, a funcionária da prefeitura, D. Maria, 57 anos, que trabalha na limpeza do T3 a quatro anos, sente-se insatisfeita, pois gostaria de retornar ao seu antigo local de trabalho – o Terminal 4. Segundo ela

[...] lá (Terminal 4) eu fazia parte de uma equipe muito legal, gente de trabalho, que organizava e fazia tudo direitinho [...] fiquei oito anos naquele terminal e é mais perto de casa, eu chegava ‘rapidinho’ porque meu filho ia me buscar de moto e em 10 minutos eu já ‘tava’ em casa. (MARIA, Transcrição de entrevista, 2021).

Segundo essa funcionária, são 4 pessoas, por turno, para limpar o terminal, fator este que torna o seu trabalho muito desgastante.

[...] somos só quatro pessoas ‘pra’ limpar tudinho esse terminal, sendo que precisa ficar alguém auxiliando na limpeza dos banheiros, então a gente se organiza pra fazer as coisas antes ou depois do horário de pico [...] as pessoas são ‘mal-educadas’ e sujam muito, por isso a gente espera ‘aquietar mais’”. (MARIA, Transcrição de entrevista, 2021).

Um grande problema no T3, de acordo com essa funcionária são os assaltos recorrentes, sobre essa problemática a funcionária ressalta que

[...] é muito comum, [...], ter assalto aqui. Eles ‘tão’ lá embaixo, no meio do povo, têm uns caras que entram aqui armados, a gente não sabe o que fazer porque todo mundo pode entrar aqui no terminal, não tem fiscalização e a polícia vem ‘rapidinho’ aqui. (MARIA, Transcrição de entrevista, 2021).

Para a mesma, um dos fatores que transformam o terminal em um “lugar perigoso” está relacionado ao posto do SINETRAM, pois “lá, eles (funcionários do SINETRAM), trabalham com muito dinheiro e esses galerosos<sup>4</sup> sabem que os policiais não vão fazer nada”.

---

<sup>4</sup> O Termo “Galeroso” é um regionalismo amazonense que faz referência à sujeitos, que praticam roubos e furtos, anteriormente utilizados para referir à jovens que integravam grupos de gangues, conhecidas em Manaus como “Galeras”.



Outro exemplo pode ser visto em uma simples busca sobre os comentários em relação aos terminais no Google Maps (Figura 30) e que corroboram as percepções sobre a violência nos terminais.

Figura 30 – Comentário sobre o Terminal 3



Fonte: Google, nov./2021.

De fato, durante às visitas nos terminais, não foi percebida de forma efetiva a participação da ronda da Polícia Militar e/ou da Guarda Municipal que possui um posto nos terminais 3, 4 e 5.

Com relação as “melhorias”, consequentes da reforma pela qual passou o terminal no ano de 2021, D. Maria afirmou que houveram grandes melhorias, principalmente em relação ao restauro de algumas áreas dos terminais, porém os novos boxes dos permissionários foram instalados, mas não entregues (Figura 31).

Figura 31 – Boxes novos e permissionários



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Com relação a problemática dos novos boxes, foi identificado que, segundo os relatos dos permissionários, há problemas contratuais entre Prefeitura e a Empresa, no que diz respeito ao pagamento referente a eles por parte prefeitura e, por essa razão, as empresas não podem ser abertas ou ser autorizadas a instalação elétrica por parte da empresa distribuidora de energia.

Muitos usuários dos terminais acabam voltando-se para a questão da sensação de segurança ou ausência desta. Nesse caso, pode-se compreender e/ou perceber os terminais enquanto locais que “carregam”, também, em sua essência, o medo.

Por essa razão cabe compreender os espaços dos terminais enquanto paisagens e/ou lugares do medo na cidade e, desse modo percebeu-se a necessidade de um capítulo que abordasse melhor a temática e a justificasse.

#### **4. OS TERMINAIS COMO PAISAGEM DO MEDO, ATRAVÉS DO OLHAR DOS SUJEITOS QUE OS VIVENCIAM**

Sabe-se que são inúmeras as problemáticas que, direta ou indiretamente, afetam a produção do espaço urbano pelos sujeitos em seu cotidiano.

O medo faz parte dos momentos cotidianos de muitas pessoas. Diariamente, somos “bombardeados” com muitas notícias sobre o aumento nos índices de violência, sejam relacionados à assaltos ou a homicídios, da mesma forma como os moradores dos grandes centros urbanos passam a ficar cada vez mais reclusos nas suas residências, acarretando assim em uma inversão de cenários, tornando-os “privados de liberdade”.

A mídia impressa e televisiva, assim como a mídia on-line de grande repercussão, noticia massivamente o aumento nos índices de violência e o aumento da criminalidade nos centros urbanos, tornando esses índices os mais alarmantes da paisagem citadina.

Felix (2002) ressalta que, de fato, a criminalidade hoje deve ser vista enquanto uma das principais mazelas da sociedade e, esta problemática deve ser analisada e compreendida de forma inter e multidisciplinar, pois não é mais possível analisá-la por um único viés científico.

Para Amaral (2018) partindo-se desta perspectiva, os geógrafos, pela perspectiva da “geografia do crime”, vêm demonstrando cada vez mais interesse nessa forma de analisar a produção do espaço urbano, visto que a ciência geográfica nos permite subsidiar teórica e metodologicamente tal problemática tendo como base as suas dinâmicas socioespaciais.

A influência que o medo e a sensação de insegurança acarretam na sociedade não podem ser desconsideradas, visto que são responsáveis direta e indiretamente por mudanças importantes no comportamento e na forma como se dá a produção espacial dos sujeitos.

De acordo com Amaral (2018), a insegurança tem se tornado um fator de grande presença no contexto das cidades brasileiras e vem ganhando, cada vez mais, destaque no dia a dia dos habitantes dos centros urbanos nacionais, tendo como principal explicação, ou elemento atenuante, o medo, que de um

modo geral, é fruto da criminalidade violenta e que ganha uma maior proporção nos ambientes citadinos.

O ambiente citadino não é fator determinante para que os crimes ocorram, entretanto, as suas características contribuem para a ocorrência dos mesmos, por fatores como a segregação socioespacial, a concentração populacional e a desigualdade na distribuição de renda. (AMARAL, 2018, p. 20).

Atualmente, as cidades tornaram-se o *lócus* principal do medo ou da sensação do medo e da insegurança. No entanto, essa situação vem ganhando uma proporção muito grande e acarreta em mudanças alteram e/ou modificam a rotina dos sujeitos. Neste contexto, Felix (2002, p. 138) afirma que

A manifestação espacial do crime modifica os valores e as percepções espaciais, deteriora os espaços urbanos, altera os níveis de concentração ou esvaziamento e cria espaços de medo. A relação crime e insegurança determina a geometria socioespacial urbana que ultrapassa as classes sociais e as condições físicas do ambiente, relacionando-se especialmente ao medo como as pessoas sentem o ambiente urbano com as suas contradições.

Desse modo, o discurso do crime, exaltado nas mídias, acaba por transformar a forma como os sujeitos concebem os espaços urbanos, principalmente os públicos, tornando-se assim um dos responsáveis diretos pela cristalização do sentimento de medo e, também, pela organização da paisagem urbana, modificando o cenário e a paisagem das interações sociais deixando a cidade cada vez mais “murada”.

Tuan (2005) nos afirma que os jovens adultos com acesso à educação, não são tão passíveis de vivenciar a forma mais “agressiva” do medo, diga-se a experimentação física deste medo, mas passam a apresentar neste no século XXI, uma nova forma deste temor. O medo psicológico, causado pela preocupação com o próprio futuro e com os rumos seguidos pela humanidade, passam a ser cada vez mais presentes nas queixas destes sujeitos, fato este que nos evidencia que a concepção de medo está além da percepção de seu viés físico, tornando-o presente, também, em um âmbito psicológico.

Ainda, de acordo com Tuan (2005), estes “medos contemporâneos” incentivam as pessoas a cada vez mais almejar por um mundo melhor, principalmente no que diz respeito à segurança, optando sempre por espaços

que os façam sentir-se cada vez mais resguardados, visto que “O medo não é apenas uma circunstância objetiva, mas também uma resposta subjetiva” (TUAN, 2005, p. 334).

Neste contexto, devemos compreender que muito do que trazemos em nossa essência sobre o medo é constituído por uma construção subjetiva que temos em relação às paisagens e ou lugares.

Uma das formas de compreender a concepção do medo, está no crescente distanciamento e na perda dos laços íntimos entre as pessoas. Partindo dessas suposições, Tuan (2005) ressalta que o medo, por muito tempo, foi e permanece sendo a razão comum para a criação e estreitamento de laços entre as pessoas, tendo como principal objetivo a diminuição e/ou extinção dos perigos externos, ou seja, do ambiente.

Com o passar o tempo, os elementos naturais e as forças desta “natureza selvagem” deixaram de amedrontar às sociedades, ao passo que estas chegaram, praticamente, a dominá-la. Por exemplo, muitas sociedades que antes vivenciavam o medo constante de fenômenos geológicos (abalos sísmicos) deixaram de tê-lo com o avanço tecnológico, passando a ser mais afetados por problemas econômicos que pelos “desastres naturais”.

No entanto, o ano de 2020, representou um novo momento para a humanidade. A descoberta e rápida disseminação do Sars-Cov2 (Covid – 19) trouxe de volta o medo de elementos desconhecidos, visto que esse novo vírus passou a afetar de forma drásticas os seres humanos, acometendo-os de forma grave e resultando, em muitos casos, em óbito.

Desse modo, o medo, nesta pesquisa passa a ser entendido como uma impressão de receio, um aspecto de perigo, impaciência e/ou como algo inesperado e indeterminado, tornando-se uma ameaça ao convívio social, pois tende a "enfraquecer" ou eliminar as regularidades do cotidiano. Ainda sobre a noção de medo, Delumenau (1989, p. 19) afirma que:

O medo é ambíguo. Inerente a nossa natureza, uma defesa essencial, uma garantia contra os perigos, um reflexo indispensável que permite ao organismo escapar provisoriamente à morte, mas se ultrapassa uma dose suportável, ele se torna patológico e cria bloqueios.

Tuan (2005) reforça que os medos são experimentados pelos indivíduos e, nesse sentido, são subjetivos. De modo que alguns são produzidos por um meio ambiente ameaçador, outros não.

Alguns medos oprimem povos “primitivos” que vivem em ambientes hostis, outros aparecem nas complexas sociedades tecnológicas que dispõem de amplos poderes sobre a natureza [...] Em todos os estudos sobre o indivíduo e sobre a sociedade humana, o medo é um tema – esteja implícito, como nas histórias de coragem e sucesso, ou explícito, como nos trabalhos sobre fobias e conflitos humanos. (TUAN, 2005, p. 08).

Neste contexto, o medo tende a transformar a vida das pessoas, pois coloca sua vivência cotidiana em constante estado de alerta, modificando assim o comportamento de grupos e, conseqüentemente, da sociedade ao passo que pode retirar a normalidade do “ir” e “vir” das pessoas.

Lima e Pereira (2007, p. 09) ressaltam que

O medo tornou-se uma importante variável no cotidiano urbano, pois sua presença altera padrões de comportamentos banais, como o caminho que realizamos para voltar para casa, o modo que as mulheres seguram suas bolsas na rua, onde moramos e assim por diante. Novas relações estabelecem-se no espaço devido ao medo. A cidade modifica-se em sua forma, função e processo a partir da influência deste.

Duarte (2019) comenta que a violência e a criminalidade, vistas enquanto um fenômeno, alimentam a insegurança e contribuem para a formação de paisagens que representam medo para os habitantes das cidades.

Portanto, as paisagens do medo estão relacionadas aos estados psicológicos e ao meio ambiente real que são vivenciados pelos sujeitos. Ainda, de acordo com o autor, as paisagens do medo “são as quase infinitas manifestações das forças do caos, naturais e humanas. Sendo as forças que produzem caos onipresentes” (TUAN, 2005, p. 12).

#### 4.1. O medo da cidade

Com o processo de urbanização, intensificado no Brasil a partir da década de 1950, o país passou por um intenso cenário de mudanças em sua dinâmica e distribuição populacional. Desse modo, o que era então

compreendido enquanto rural, passa a apresentar características populacionais urbanas.

As mudanças políticas havidas na década de 1930, com a regulamentação do trabalho urbano (não extensiva ao campo), incentivo à industrialização, construção da infraestrutura industrial, entre outras medidas, reforçaram o movimento migratório campo-cidade (MARICATO, 2003, p. 152).

Tuan (2005, p. 338), nos afirma que “A cidade é uma dessas grandes realizações humanas. Construir esse mundo artificial, necessariamente à custa do meio ambiente natural, provocava, em tempos passados, sentimentos de ansiedade e culpa”, e desse modo, o ritmo no qual essas mudanças, de rural para urbano, ocorreram não pode ser desconsiderado.

Essa alteração no cenário populacional implica não somente na expansão quantitativa, mas também qualitativas, ou seja, essa condição acarreta em transformações no âmbito das relações “dentro e entre diferentes formas urbanas, processos de urbanização e as forças heterogêneas que os geram” (CUNNINGHAM, 2010, p. 14).

A dificuldade no acesso aos serviços e infraestruturas urbanos (transporte público, saúde, educação, segurança, saneamento, entre outros) são frutos da segregação urbana ou ambiental e, somados a menos oportunidades de emprego formal, profissionalização e ao lazer, são elementos que nos permitem compreender as faces das desigualdades sociais que passam a ser cada vez mais presentes nas sociedades metropolitanas.

Segundo Haesbaert (2006) o espaço metropolitano, ao revelar as várias conexões dos sentidos atribuídos à espacialidade, se mostra extremamente enfático no que diz respeito às mudanças e a permanência, o caos e a ordem, sem os justapor, mas reunindo-os em uma dinâmica que constitui a natureza dos processos de metropolização.

A metropolização propaga a transformação e a mudança do espaço por meio do processo de expansão contínua e a diferenciação crescente da malha metropolitana, ambos os processos agindo de forma simultânea. Por conta disso, as mudanças na malha urbana criam diferenciações nas paisagens e nas leituras de determinados espaços simbólicos.

Esses processos e modificações afetam também a população dessas metrópoles, Haesbaert (2006, p. 89) afirma que

Trata-se de um constante rearranjo de valores, formas, funções e significados. Para isso, os ritos de renovação são celebrados cotidianamente, através da permanente destruição/construção da qual a metrópole é testemunha. Analogamente, é como se para permanecer crescendo ela tivesse de devorar sua prole, e que este fosse o único meio de se manter viva e de assegurar sua potência.

Cunningham (2010, p. 04) corrobora ao afirmar que

A metrópole é, portanto, o lugar de um conflito necessário e irreduzível. Hoje, mais do que nunca, a luta de classes se inscreve no espaço. Na verdade, é a luta que impede o espaço abstrato de assumir a totalidade do planeta e omitir diferenças. Apenas a luta de classes tem a capacidade de diferenciar, gerar diferenças que não são intrínsecas ao crescimento econômico.

O “urbano” que antes era considerado como uma temática de pequena importância, passa a partir do processo de estruturação espacial contemporânea – tendo a globalização e o intenso fluxo e informações, pessoas e capital –, emergido a partir de lógicas que visam ir para além do âmbito da análise industrial, passando assim por uma “renovação” nas formas de analisar o papel da lógica de produção e das relações sociais que são concebidas neste “novo urbano”, ao passo que permite uma forma de compreensão por novos horizontes e adquirindo, conseqüentemente, características de transdisciplinaridade (CUNNINGHAM, 2010).

Como elemento chave para a compreensão dos processos de mudanças ocorridas nas metrópoles e, conseqüentemente, no “novo urbano”, observa-se a Cidade, pois segundo Tuan (2005, p. 231) “A cidade representa a maior aspiração da humanidade em relação a uma ordem perfeita e harmônica, tanto em sua estrutura arquitetônica como nos laços sociais”.

No entanto, segundo Maricato (2003) a sociedade brasileira postergou por muito tempo as providências necessárias para enfrentar e sanar os problemas urbanos emergidos no intenso processo migratório do século XX, dos quais o não acesso à moradia, a ausência de políticas sociais eficientes e o investimento na educação e na universalização desta, têm agravado cada vez mais o quadro das desigualdades presentes nas metrópoles do país.



Neste contexto de intensas mudanças no cenário urbano das metrópoles, Bauman (2009, p. 33)) contribui ao observar que “as cidades se transformaram em depósitos de problemas causados pela globalização” e, essa concepção, ainda segundo o autor, pode ser analisada pelo fato de que as políticas que são pensadas para as mazelas vivenciadas nas cidades metropolitanas, como é o caso de Manaus, são pensadas apenas em escala local. E, para o autor este fato significa que

*A política local – e particularmente a política urbana – encontra-se hoje desesperadamente sobrecarregada, a tal ponto que não consegue mais operar. E nós pretendíamos reduzir as consequências da globalização incontrolável justamente com os meios e com os recursos que a própria globalização tornou penosamente inadequados. (BAUMAN, 2009, p. 33 – grifos do autor).*

As cidades, – que originalmente foram construídas para garantir a segurança de todos os seus habitantes –, passam, a partir deste contexto metropolitano globalizado, a estar cada vez mais associadas à sensação de perigo.

Tuan (2005) nos ressalta que o medo da cidade, enquanto um ambiente físico, não pode desconsiderar e/ou isolar o medo dos habitantes da cidade. Ao fazer essa abordagem, o autor nos remete ao fato de que muitas crianças ocidentais objetivam crescer para assumir como trabalho o serviço de bombeiros ou policiais, de modo que expressam assim “uma necessidade de assumir autoridade e superar sua sensação de impotência e ansiedade tanto diante do ambiente físico quanto de adultos estranhos” (TUAN, 2005, p. 250).

Em relação à sensação de insegurança nas cidades, Castel (2003 *apud* BAUMAN, 2009) assevera que esta insegurança moderna está baseada na busca contínua pela proteção e seguranças, ao passo que quando o sujeito se depara com o possível fracasso ou com a ideia de que não irá alcançá-la passa então a atribuir o seu “fracasso” a um ato mal e premeditado, ou seja, passa a relacionar essa insegurança a algum “delinquente”.

Poderíamos dizer que a insegurança moderna, em suas várias manifestações, é caracterizada pelo medo dos crimes e dos criminosos. Suspeitamos dos outros e de suas intenções, nos recusamos a confiar (ou não conseguimos fazê-lo) na constância e na regularidade da solidariedade humana [...] pelo dever individual de cuidar de si próprio e de fazer por si mesmo foi construída sobre a

areia movediça da contingência: a insegurança e a ideia de que o perigo está em toda parte. (BAUMAN, 2009, p. 16).

O medo de viver a e na cidade está cada vez mais frequente, e isso pode ser resultado do crescimento cada vez mais expressivo do número de pessoas que chegam e não tem acesso às políticas sociais eficazes, deixando-os à margem da sociedade.

A exclusão de parte dessa população que chega às cidades e fica ausente de auxílio governamental, amplia as mazelas urbanas, dentre elas o aumento no número de “ocupações” desordenadas nas áreas periféricas dos centros urbanos, assim como o índice da violência.

Esse aumento da violência pode ser percebido em relação ao constante e crescente número de assaltos realizados nos transportes coletivos urbanos, passando a fazer parte do cotidiano da grande parcela da população que necessita e utiliza, como único meio de locomoção, os transportes coletivos.

Essa violência crescente, deixa de ser uma vivência apenas do transporte coletivo passando a estar presente em locais públicos com grande aglomeração de sujeitos, tornando os terminais de integração locais propícios a furtos, assaltos e demais formas de violência, assim como, atualmente, o medo passa a ser direcionado à contaminação ou não pelo Covid-19, pois buscamos tratar nesta pesquisa, o medo para além do viés da usurpação de bens, compreendo-o como toda e qualquer forma de opressão física ou psicológica causada no ambiente dos terminais.

#### 4.2. Os terminais de integração como Lugar e Paisagem do Medo em Manaus

A compreensão da paisagem do medo, se dá pelos postulados de Tuan (2005), a partir dos sentidos, pois esta forma de perceber as paisagens está vinculada, de forma direta, ao grau de afetividade que os sujeitos criam ou constroem com os lugares, passando assim a sentir medo ou segurança em relação à determinado local. Em muitos contextos, essa forma de percepção dos lugares se dá a partir de construções culturais que acabam por incutir

certos graus de violência ou medo a lugares sem que se tenha a real vivência nos mesmos.

Nas primeiras percepções acerca da questão da (in)segurança, observou-se que culturalmente o espaço dos terminais demandam um cuidado especial em relação à “proteção” dos bens dos usuários (Figura 32).

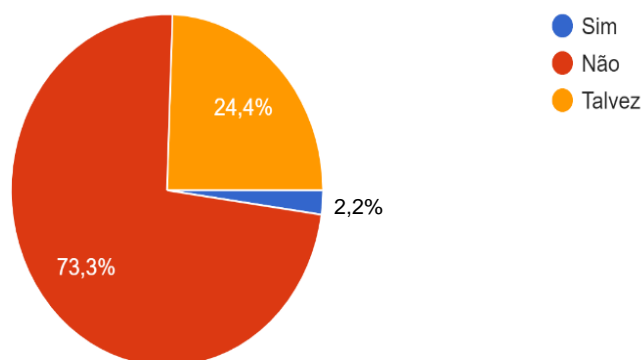
Figura 32 – Demonstração de insegurança dos usuários



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Nesta perspectiva, questionou-se aos participantes sobre a sensação de segurança nos terminais (Figura 33), sendo constatado que a maioria dos participantes não conseguem sentir segurança em relação ao espaço dos terminais.

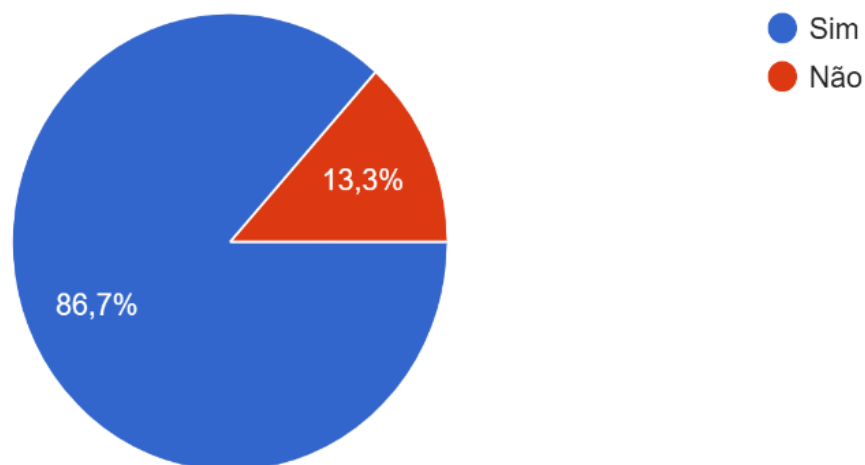
Figura 33 – Sentimento de Segurança nos terminais



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Outro questionamento, foi sobre a possibilidade de evitar-se o uso dos terminais, e obteve-se como resposta que grande maioria não gosta de utilizar os terminais (Figura 34).

Figura 34 – Porcentagem de sujeitos que evitariam os terminais



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

Ao retornarmos à conversa com a Sra. Josiane, sobre à sensação de segurança no terminal, a mesma afirmou que já presenciou diversas situações, tais como pequenos furtos:

[...] na verdade nós (ela e o esposo) nós vemos muito mais a questão dos assaltos de pequena relevância, a gente fica sabendo, ouve falar que acontece mais “lá embaixo” (fazendo referência a plataforma inferior onde ocorrem o embarque desembarque de passageiros) e quando eles (os usuários do transporte) acreditam que a pessoa seja ladrão aí o clima aqui fica bem pesado mesmo. (transcrição de entrevista, 2020).

A entrevistada afirma, ainda, que se sente segura pois seu local de trabalho está próximo ao posto de atendimento da Guarda Municipal e à administração do Terminal, além do fato de estar longe de “todo o tumulto da área lá embaixo”.

Vanessa, mulher cis, usuária do terminal de T5, 18 anos e estudante, moradora da Zona Norte de Manaus, afirma que utiliza o terminal todos os dias, mesmo em horários diferentes, para “ir e vir” da escola e, ressalta que se pudesse evitaria frequentar o terminal, pois não se sente segura em nenhum horário, visto que além da longa espera para a chegada do transporte, há uma

grande sensação de insegurança, sendo que a mesma já fora vítima de furto e assédio sexual.

Anderson, homem cis, 16 anos, morador da Zona Leste da capital, estudante de Ensino Médio, utiliza os terminais de integração durante a semana, principalmente, como lugar de passagem para a escola. O participante ressalta que gostaria de evitar sua permanência no espaço do terminal.

Se eu pudesse, evitaria usar o T5 por causa de muito roubo aqui [...] uma vez tentaram me assaltar aqui [...] eu 'tava' sentado e um cara chegou pedindo informação das horas no meu telefone, só que tinha 'uns colegas meus' e na hora que ele ia tomar os meus colegas chegaram junto e como tinha muita gente ele "saiu fora". (transcrição de entrevista, 2020).

Ainda de acordo com o participante, a sensação de insegurança não se dá em todos os terminais, pois para ele o T2, situado na Zona Sul, é um terminal mais seguro, pelo fato de ser menor e, aparentemente, ter mais fiscais.

Em relação à segurança no T5, nos voltamos para a fala de Yago, 24 anos, trabalhador no terminal e estudante, usuário do transporte coletivo, morador da Zona Leste, afirma que se sente seguro no terminal, pois está próximo ao setor da administração, mas

[...] no horário do almoço é muito comum acontecer roubos e furtos aqui no terminal, por que é horário que os estudantes 'tão' voltando 'pra' casa e os outros estão indo 'pra' escola [...] já aconteceu de um rapaz fardado ser pego pela Guarda Municipal por que ele 'tava' roubando uma aluna do colégio militar, a gente pensa que não, mas tem muito 'galeroso' fardado só pra roubar o pessoal aqui e os guardas municipais não podem usar armas mas a maioria dos roubos aqui os cara tem armas, então não adianta muito. (YAGO, Transcrição de entrevista, 2021).

Nota-se que os terminais de integração são importantes para a população, mas há uma grande ausência de manutenção e a sensação de insegurança faz com que os terminais se tornem "um lugar desagradável".

A usuária Gabriela, 20 anos, homossexual, moradora da Zona Norte de Manaus, estudante de Gastronomia, maquiadora e "trancista", afirma que utiliza o terminal 3 por ser a única forma de "pegar" o ônibus que faz linha para o seu bairro.

Quando questionada se “gosta de frequentar os terminais ou se evitaria”, Gabriela afirma que

Se tivesse como eu não viria aqui, é muito sujo e fedido, os ônibus demoram ‘uma vida’ pra passar [...] deveria ter os horários dos ônibus pra gente saber [...] sempre tem gente tentando assaltar aqui o pessoal ia pra cima, estudantes das escolas próximas roubam aqui, aí o pessoal bate mesmo. Eu já presenciei mais a noite isso [...] durante o dia eu me sinto mais segura aqui, tanto que até pego o celular e coloco o fone de ouvido, mas a noite eu escondo, quando dá eu nem ando de bolsa ou mochila pra evitar qualquer situação que me deixe chamando a atenção. (transcrição de entrevista, 2020).

O Patrick, homossexual, 36 anos, trabalhador, morador da Zona Leste, usuário do T5, geralmente, às 5h40min e a noite, quando retorna do trabalho, expõe que se pudesse não iria para o terminal, porque não gosta do ambiente: “[...] acho que é muito sujo, uma situação precária e tem algumas pessoas aqui que eu prefiro não ficar por perto”.

Quando questionado sobre a sensação de segurança nos terminais, o entrevistado ressalta que já fora assaltado duas vezes e, que não compreende a “razão” de existir um posto da Guarda Municipal se, de acordo com ele, não há uma ronda efetiva.

Ainda de acordo com o participante, é muito complicado ser homossexual e frequentar os terminais, pois

[...] como eu te disse, eu já não gosto de vir pra cá, por que tem muita gente ‘mau encarada’, que até dá medo e ainda tem sempre um alguém olhando a gente de forma esquisita, as vezes é pelo fato de eu ser gay [...] eu sei porque sempre tem gente zombando, mas eu não me escondo não. Só tenho medo de alguém querer agredir, até porque tem uns caras que acham que só porque eles ‘gostam de mulher’ se acham no direito de vir bater “nas gays” (PATRICK, transcrição de entrevista, 2020).

Por sua vez, a usuária Ana, 65 anos, moradora da Zona Leste, aposentada, utiliza os terminais durante a semana em horários diferenciados, pois acompanha a neta no trajeto da escola e, também, para locomoção pela cidade.

Durante a entrevista, a citada usuária, afirmou que demorar-se nos terminais se torna uma experiência desagradável, pois há um grande número de usuários e poucos ônibus que fazem as linhas. Desse modo, os terminais

tornam-se locais muito cheios e “as pessoas são mal-educadas [...] parece que tem gente que tem raiva de pessoas mais velhas”.

Continuando, embora tenha uma sensação desagradável do lugar, sente-se segura nos terminais, pois sempre procura ficar próxima aos fiscais das linhas, visto que já presenciou situações de criminalidade, mas que de um modo geral, não sente medo no ambiente dos terminais.

Ainda de acordo com a mesma, a reforma do T1 evidenciou a importância dos permissionários:

[...] meu filho, o T1 ‘tá’ muito bonito, mas ele ficou muito estranho e, também, tiraram os ‘bombonzeiros’ de lá. Ficou estranho, por que antes a gente conseguia ficar perto deles e, quando a gente tinha dúvidas eles nos ajudavam. Agora sem eles, eu fico com medo por que nem sempre os fiscais novos ficam perto da gente. (ANA, Transcrição de entrevista, 2021).

A reforma do Terminal 1, traz à tona um novo cenário para os usuários do espaço, pois no processo de modernização houveram mudanças que devem ser ressaltadas, como a questão da ausência dos permissionários.

Este fato nos releva a importância que os mesmos possuíam para os usuários do transporte, pois a estadia cotidiana nos terminais acaba por promover a criação de laços de afetividade e segurança, visto que a presença rotineira e o contato com estes sujeitos permitem que isso ocorra.

Desse modo, a retirada destes sujeitos torna a paisagem do terminal em um ambiente inédito, afastando a “sensação do conhecido”, ou seja, transforma o dia a dia das pessoas, pois aquele sujeito que ali estava e representava um ponto de segurança deixa de existir.

Portanto, o processo de modernização dos terminais não representa a manutenção da “sensação de segurança” que existia para alguns sujeitos, pois a exemplo do Terminal 1, os permissionários foram retirados e com isso alterou-se a vivência cotidiana dos sujeitos, além de evidenciar a insegurança na manutenção do emprego e geração de renda.

Outro ponto que deve ser ressaltado é que algumas pessoas não conseguiram explicar a sua sensação de medo de fato. A estrutura deteriorada dos terminais, o contato com muitas pessoas desconhecidas, a forma como os usuários seguram suas bolsas, tentando proteger seus pertences, faz com que

outros perpetuem esse costume, mesmo que nunca tenham sido furtados realmente.

A sensação de insegurança atinge todos os grupos de usuários dos terminais, porém as principais reivindicações estão relacionadas a ausência de uma ronda efetiva e armada por parte da Polícia Militar e, também, da Guarda Municipal.

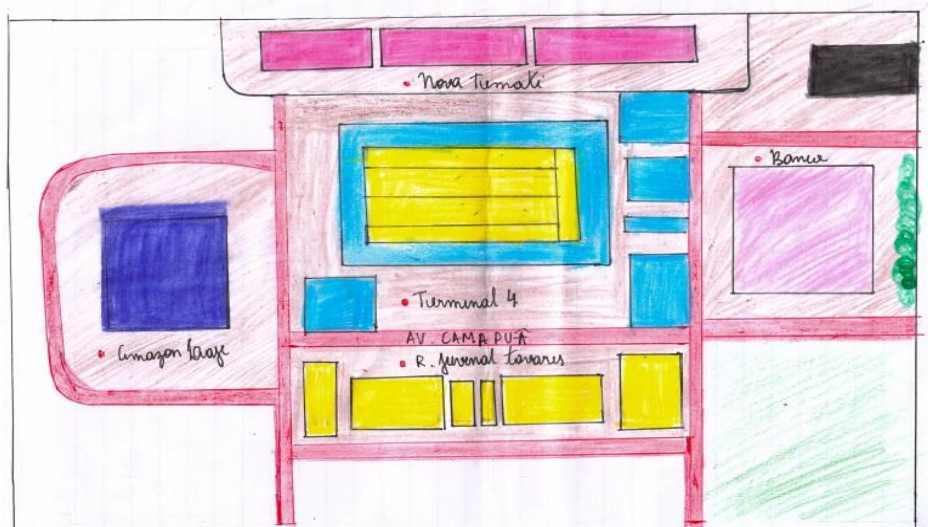
Outro fato que deve ser ressaltado, está relacionado a insegurança que a maioria dos entrevistados demonstraram quando o pesquisador buscou se aproximar para conhecê-los e assim iniciar as entrevistas.

Uma outra forma de evidenciar os terminais enquanto paisagem ou lugar do medo, ocorreu durante minha prática docente. No período em que ministrei o conteúdo sobre as “Categorias da Geografia”, ao abordar as categorias paisagem e lugar, propus uma atividade voltada para o objeto desta dissertação.

As atividades foram direcionadas para a produção de mapas mentais que evidenciassem e/ou identificassem lugares e paisagens que lhes remetesse ao sentimento de medo. Dentre os mapas mentais elaborados pelos estudantes, foi possível identificar alguns representando os terminais de integração de Manaus.

A estudante Julia, identificou o Terminal 4 como um lugar do medo (Figura 35).

Figura 35 – O Terminal 4 como Lugar do Medo



Fonte: JULIA. Organizado pelo autor, 2021.

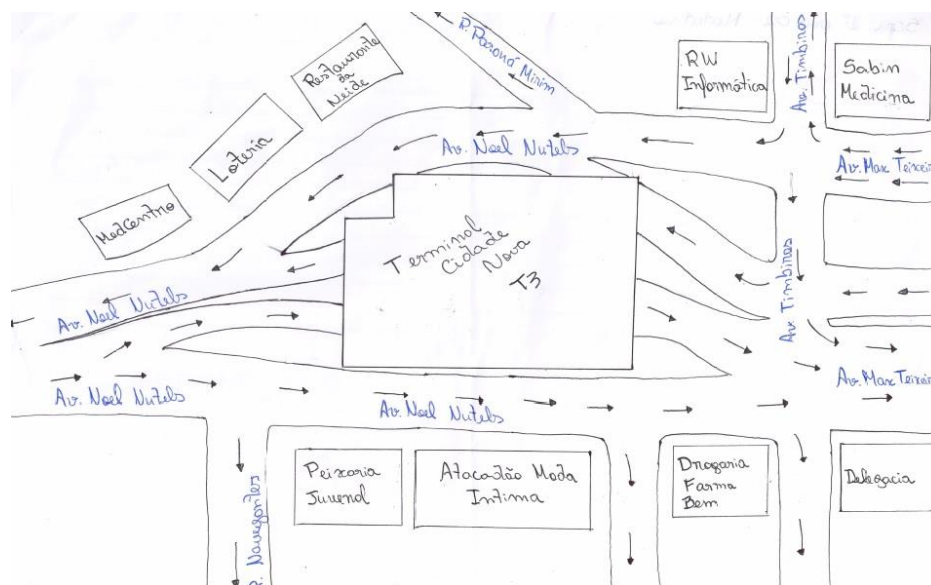


De acordo com a estudante, o T4 tornou-se um “lugar do medo” devido às experiências negativas vivenciadas pela mesma, além do fato de que este espaço já remetia às impressões e experiências negativas vivenciadas por seus familiares e que foram assimiladas por ela.

A percepção de Julia, em relação ao espaço do terminal, nos permite relacionar às discussões de Tuan (2005), que ressalta sobre o fato de que muitas percepções que temos durante nossa vivência com os espaços, pode ser fruto do aparato e da construção cultural da qual somos oriundos.

O estudante Marcelo, identificou o Terminal 3 (Figura 36) como um lugar do medo, pois segundo ele já ouvia “muitos boatos que neste local é muito perigoso, porém, quando vou pra lá sempre deixo minha bolsa aonde posso ver, para, assim, nada acontecer comigo”.

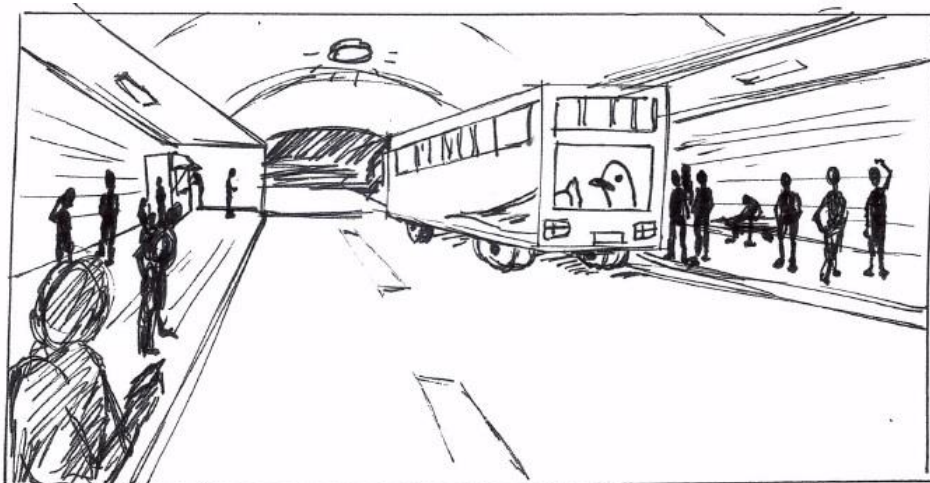
Figura 36 – O Terminal 3 como Lugar do Medo



Fonte: MARCELO. Organizado pelo autor, 2021.

A estudante Caroline, ressaltou que um lugar do medo é o Terminal 2 (Figura 37). Mais uma vez, evidencia-se que o espaço do terminal é um lugar do medo não por experiências vivenciadas, mas sim por experiências coletivas, de histórias contadas e da cultura do medo que se construiu acerca dos terminais.

Figura 37 – O Terminal 2 como Lugar do Medo

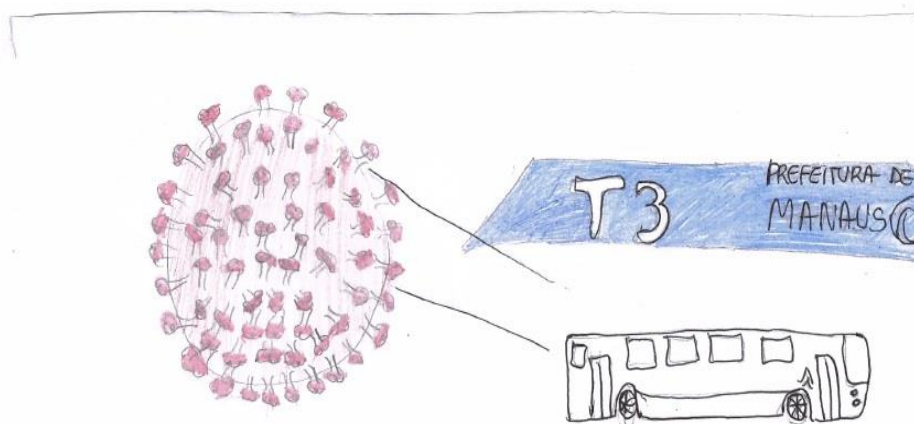


Terminal 2, Sentido Av. Borba, Cacheirinha

Fonte: CAROLINE. Organizado pelo autor, 2021.

O Terminal 3 reaparece como uma paisagem/lugar do medo, no relato da estudante Daiane (Figura 38), porém a partir de um outro e novo viés.

Figura 38 – O Terminal 3 e a COVID-19



Fonte: DAIANE. Organizado pelo autor, 2021.

Para a estudante, a aglomeração constante e o não seguimento dos protocolos de segurança para evitar a transmissão da Covid-19, são algumas das razões que a fazem ter com o terminal a vivência do medo.

A exposição ao vírus em um ambiente com aglomeração e correr o risco de transmitir aos familiares são pontos que devem ser ressaltados. Como afirma a estudante: “Eu tenho medo da aglomeração que concentra no

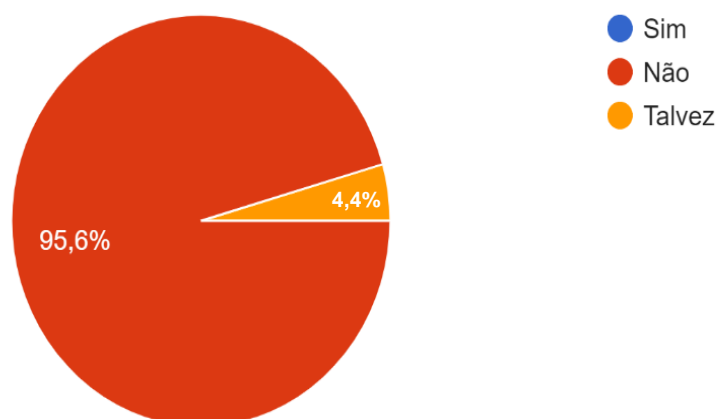
Terminal 3, tenho medo de pegar/trazer esse vírus para minha casa e colocar em risco a minha vida e a vida da minha família”.

Neste contexto, devemos nos voltar para o cenário atípico vivenciado pela humanidade nos anos 2020 e 2021. Presenciamos um momento de grande dificuldade para a população mundial com a declaração da pandemia Covid-19 (SARSCOV-2) pela OMS.

O cotidiano das pessoas passou a ser afetado, incluindo o dia a dia da população manauense. Desse modo, tornou-se necessário questionar aos sujeitos que utilizam os terminais de integração acerca deste período. Primeiramente, precisamos compreender que, aproximadamente, 73% dos participantes precisaram utilizar os terminais durante os meses de pandemia.

Quando questionados se consideram os terminais “adequados” para evitar a contaminação por Covid-19 (Figura 39), observou-se que a grande maioria acredita que os espaços dos terminais não são ambientes seguros.

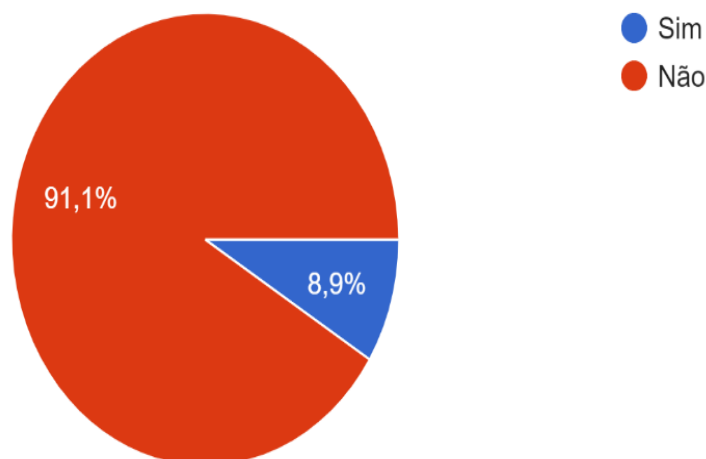
Figura 39 – Gráfico sobre adequação dos Terminais contra Covid-19



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

Cerca de 87% dos participantes consideraram os terminais como locais de fácil propagação e contaminação pelo vírus, visto que em sua maioria as pessoas não seguem os protocolos de segurança (Figura 40).

Figura 40 – Gráfico sobre protocolos de segurança nos Terminais



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

Dentre as justificativas para não considerar os terminais como locais seguros, em relação à contaminação à Covid-19, está relacionado principalmente a aglomeração, falta de sinalização e o não seguimento dos protocolos de saúde pela população que utiliza os terminais, assim como a falta de fiscalização por parte dos órgãos de saúde.

Desse modo, observamos os terminais de integração como paisagens ou lugar do medo em Manaus, quando analisamos que estes nos remetem à sensação da insegurança física e material, presente nas percepções dos sujeitos participantes dessa pesquisa, assim como pela faceta da segurança do trabalho que pode ser compreendida pelo medo/receio de perder o local de trabalho com as reformas que estão sendo propostas.

Também como lugar do medo em relação à saúde, pois como um local de grande aglomeração e pouca conscientização das pessoas os protocolos deixam de ser seguidos, acarretando em uma maior exposição dos sujeitos aos riscos de contaminação.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização desta pesquisa e construção desta dissertação, evidenciou grandes dificuldades, pois a mesma teve seu início em um momento muito difícil para a população mundial e que refletiram de forma muito significativa no “fazer geográfico”.

Evidenciou-se a necessidade dos cuidados com a saúde dos pesquisadores e dos sujeitos que vivenciam o cotidiano das cidades e grandes centros urbanos, da mesma forma que alterou a rotina de seus habitantes.

Para a realização desta pesquisa era de extrema importância que houvessem incursões presenciais nos terminais de integração, assim como era necessário conversar e conhecer as realidades dos sujeitos que produzem e reproduzem os espaços. Neste contexto deparou-se com o medo.

O medo de vivenciar a cidade está cada vez mais presente no cotidiano dos usuários dos transportes públicos das metrópoles e, em Manaus, não ocorre de forma diferente.

A sensação de insegurança não se limita aos Terminais de Integração, mas pelo que se pode observar, a partir das entrevistas com os sujeitos que utilizam esses locais, esse sentimento de medo e insegurança passa a ser mais forte, pois os mesmos sentem-se vulneráveis nos terminais por serem locais em que diversas pessoas transitam o dia inteiro.

De forma geral, a grande diversidade de sujeitos que transitam nos terminais nos permite observar que um mesmo cenário permite a interação de grupos diferenciados e com isso múltiplas formas de ocupar o espaço, ocasionando, conseqüentemente em problemáticas cotidianas para os grupos minoritários como assédio, racismo e homofobia.

Além de expor as facetas dos problemas sociais como o aumento do número de trabalhadores informais, assim como da violência física e material destacado pelo crescente número de furtos e assaltos.

Da mesma forma, com a declaração da pandemia no ano de 2020 aconteceram mudanças muito significativas no cotidiano da população mundial, inculcando mais uma faceta do medo nos ambientes de maior presença de sujeitos.

As paisagens do medo, são frutos da experiência cotidiana no ambiente, sendo que nossa percepção passa a ser formada a partir dos valores que os sujeitos já possuíam, em relação a insegurança, medo e criminalidade, e, os valores que são construídos com base no ambiente.

Em relação às paisagens do medo no espaço urbano, observa-se que emerge uma ambivalência, pois surge a necessidade de sentir-se seguro. Neste contexto, os sujeitos passam a buscar formas e/ou criar mecanismos que lhes tragam essa sensação de segurança para assim amenizar as mazelas de conviver com essas paisagens.

Estes fenômenos alteram as rotinas, diminuem a confiança nas pessoas e passam ser o principal elemento considerado no dia a dia, principalmente, em relação à mobilidade urbana, no uso do transporte coletivo e, conseqüentemente, no uso dos terminais de integração.

Por esta, razão considera-se a grande importância para o fortalecimento das pesquisas geográficas, retornarmos aos fenômenos em sua essência, ou seja, a partir da percepção dos sujeitos que os vivenciam e que são “atingidos”, direta e/ou indiretamente, por eles.

Dada a importância da realização de pesquisas tendo como princípio a percepção que os sujeitos têm do espaço no qual convivem, espera-se poder contribuir, com esta dissertação, de forma efetiva no processo de planejamento urbano nos âmbitos da segurança pública, da economia formal e informal nos terminais e de políticas sociais de assistência aos trabalhadores e usuários dos transportes coletivos e Terminais de Integração.

## REFERÊNCIAS

- AMARAL, J. F. **Paisagens do Medo e da Insegurança**: uma análise da arquitetura do medo na cidade de Viçosa – MG e no bairro Santa Clara. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia). Universidade Federal de Viçosa, 2018.
- BAUMAN, Z. **Confiança e medo na cidade**. Trad. Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 2009.
- BERQUE, A. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Geografia cultural**: uma antologia (vol 1). Rio de Janeiro: EDUERJ, 2012.
- CHAVEIRO, E. F. Corporeidade e Lugar: elos da produção da existência. In: MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs.). **Qual o Espaço do Lugar?**: geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- COSGROVE, D. A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.
- CUNNINGHAM, D. O Conceito de Metrôpole: filosofia e forma urbana. **Revista Periferia**. Rio de Janeiro, V. 2, N. 2, jul./dez. 2010. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/periferia/article/view/3461/2377> Acesso em: Jan./2020.
- DELUMEAU, J. **História do Medo no Ocidente**. São Paulo: Companhia de Letras, 1989.
- DINIZ FILHO, L. L. **A Geografia Crítica no Brasil: reflexões sobre um debate recente**. GEOGRAFIA, Rio Claro, v. 28, n. 3, set./dez. 2003, p. 307-321.
- DUARTE, R. L. **Percepção da Criminalidade e da violência em Manaus**: as paisagens do medo dos estudantes do ensino médio. 2019. 100 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2019.
- EMTEMPO. Permissionários recebem novos boxes no terminal da Cachoeirinha. **Emtempo**. Jan./2020. Disponível em: <https://emtempo.com.br/amazonas-cidades/187833/permissionarios-recebem-novos-boxes-no-terminal-da-cachoeirinha?d=1> Acesso: mai./2021.
- FELIX, S. A. **Geografia do Crime**: interdisciplinaridade e Relevâncias. São Paulo: Marília, UNESP Publicações, 2002, 149p.
- GIL, A. C. **Estudo de Caso**. São Paulo: Atlas, 2009. 148p.

GOMES, P. C. C. **Geografia e modernidade**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 1996.

HAESBAERT, R. **Territórios Alternativos**. Ed.2, São Paulo: Contexto, 2006.

HOLZER, W. A geografia humanista - sua trajetória de 1950 – 1990. 1992. 548 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

\_\_\_\_\_. A trajeção: reflexões teóricas sobre a paisagem vernacular. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Espaço e Cultura**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2008a.

\_\_\_\_\_. A Geografia Humanista: uma revisão. **Espaço e Cultura**. Rio de Janeiro: Eduerj, Edição Comemorativa. P. 137-147, 2008b.

\_\_\_\_\_. Sobre territórios e Lugaridades. **Revista Cidades**. V.10. N. 17, 2013. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/3232> Acesso em: out./2020.

\_\_\_\_\_. Mundo e Lugar: ensaio de geografia fenomenológica. in MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs). **Qual o Espaço do Lugar?:** geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.

LIMA, B. F. M. P.; PEREIRA, V. Geografias do Medo: representações da violência urbana na vida cotidiana de Belo Horizonte. **Anais do XI Encontro de Geógrafos de América Latina**. Bogotá: Colômbia, 2007. Disponível em: Geografias do medo: representações da violência urbana <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal11/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/25.pdf>. Acesso em: Fev./ 2020.

MANAUS, Prefeitura Municipal de. Superintendência Municipal de Transportes Urbanos. **Terminais de Integração**. Manaus, Am. 2012. Disponível em: <http://transporte.manaus.am.gov.br/terminais-de-integracao/> Acesso em: Jan. 2020.

\_\_\_\_\_. Instituto Municipal de Mobilidade Urbana. **Plano de Mobilidade Urbana de Manaus**. 2015. Disponível em: <https://immu.manaus.am.gov.br/formularios/PlanMobManaus.pdf> Acesso em: jan./2021.

\_\_\_\_\_. **Terminal 6 passará por ajustes operacionais pela prefeitura**. 2021a. Disponível em: <https://www.manaus.am.gov.br/noticia/terminal-6-ajustes-operacionais/>. Acesso em: jul./2021.

\_\_\_\_\_. **Prefeito David Almeida anuncia construção de novo terminal de ônibus e viaduto para Manaus**. 2021b. Disponível em:



<https://www.manaus.am.gov.br/noticia/prefeito-david-almeida-anuncia-construcao-de-novo-terminal-de-onibus-e-viaduto-para-manaus/> . Acesso em: ago./2021.

MARICATO, E. Metr pole, legisla o e desigualdade. **Revista Estudos Avançados**. N. 17, 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf> Acesso em: Jul./ 2020.

MONTAÑOLA, J. **La arquitectura como lugar**. Barcelona: Ediciones UPC, 1973. Disponível em: <https://777russia.ru/book/uploads/%D0%A1%D0%A2%D0%A0%D0%9E%D0%98%D0%A2%D0%95%D0%9B%D0%AC%D0%A1%D0%A2%D0%92%D0%9E/ARCHITECTURE%20EBOOKS%20%26%20MAGAZINES/La.Arquitectura.Co.mo.Lugar.%28Spa%29.pdf> Acesso em: Nov./2020.

MORAES, A. C. R. **Geografia: pequena história crítica**. 21 ed. São Paulo: Annablume, 2007. 152 p.

NOGUEIRA, A. R. B. Percep o e Representa o Gráfica: a geograficidade nos mapas mentais dos comandantes de embarca es no Amazonas. Manaus: EDUA, 2014.

OLIVEIRA, L. O Sentido de Lugar. in MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs). **Qual o Espaço do Lugar?:** geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RELPH, E. **As bases fenomenológicas da geografia**. Geografia, v. 7, n. 4, p. 1-25, abr. 1979.

\_\_\_\_\_. Reflexões Sobre a Emergência, Aspectos e Essência de Lugar. in MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs). **Qual o Espaço do Lugar?:** geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.

SANTOS, M. **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: EDUSP. 5. ed., 2012. 96 p.

SAUER, C. A Morfologia da Paisagem. In: CORRÊA, R. L.; ROZENDAHL, Z. (Orgs.). **Geografia Cultural:** uma antologia. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012.

SERPA, A. **Por uma Geografia dos Espaços Vividos:** Geografia e Fenomenologia. São Paulo: Contexto, 2019. 128 p.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do Trabalho Científico:** diretrizes para o trabalho didático-científico na universidade. 23. ed. rev. atual. São Paulo: Cortez, 2007. 304 p.

TUAN, Y. F. **Paisagens do Medo**. Trad. Lívia de Oliveira. São Paulo: UNESP, 2005.

\_\_\_\_\_. **Topofilia:** um estudo da percep o, atitudes e valores do meio. Londrina: Eduel, 2012.

\_\_\_\_\_. **Espaço e lugar:** a perspectiva da experiência; Tradução: Lívia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2013. 240 p.

VASCONCELOS, L. T1 vai voltar a funcionar após reforma. **Acrítica.com**. 17/maio/2021. Disponível em: <https://www.acritica.com/channels/cotidiano/news/t1-volta-a-funcionar-apos-reforma>. Acesso em: ago./ 2021.

# Paisagem e Lugar: um estudo sobre os Terminais de Integração de Manaus-AM

Este formulário é parte integrante da Projeto de Pesquisa de Mestrado cujo tema é: "Paisagem e Lugar: um estudo sobre os Terminais de Integração de Manaus-AM." e, tem como objetivo identificar, conhecer e analisar a percepção dos usuários sobre os terminais e forma como estes locais são vivenciados. Não serão divulgados nomes ou demais dados pessoais dos participantes. Caso, haja disponibilidade, gostaria de convidá-lo (a) para uma conversa sobre os terminais de integração, se houver interesse entre contato (92) 992614987 ou pelo e-mail [miguelsb@gmail.com](mailto:miguelsb@gmail.com)

---

## \*Obrigatório

### 1. Idade \*

*Marcar apenas uma oval.*

- 15 a 19 anos
- 20 a 25 anos
- 26 a 30 anos
- 31 a 40 anos
- acima de 40 anos

### 2. Qual o seu gênero? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Masculino
- Feminino
- Não-Binária

### 3. Qual a sua orientação sexual? \*

---

4. Como você se autodeclara em relação à sua cor? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Negr@
- Branc@
- Pard@
- Amarel@
- Outro: \_\_\_\_\_

5. Com que frequência você utiliza os Terminais de Integração? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Uma à duas vezes por semana
- Três vezes por semana
- Quatro vezes por semana
- Cinco vezes por semana
- Seis vezes por semana
- Todos os dias

6. Qual o horário que você, geralmente, utiliza os terminais? (Você pode marcar mais de uma opção se necessário) \*

*Marque todas que se aplicam.*

- Manhã
- Tarde
- Noite

7. Qual o Terminal de Integração que você mais utiliza? (Você pode marcar mais de um se for necessário) \*

*Marque todas que se aplicam.*

- Terminal 1 (Constantino Nery)  
 Terminal 2 (C2 - Cachoeirinha)  
 Terminal 3 (Cidade Nova)  
 Terminal 4 (Jorge Teixeira)  
 Terminal 5 (São José Operário)

Os  
terminais de  
Integração

Nesta seção, vamos abordar a vivência nos terminais de integração, as experiências e a percepção dos sujeitos enquanto usuários dos terminais.

8. A quanto tempo você utiliza os terminais de integração? (em anos) \*

---

9. Qual a sua relação com os terminais de integração? (principal local de embarque, local de passagem, ponto de baldeação, etc.) \*

---

---

---

---

---

10. Quais as suas considerações em relação à infraestrutura dos terminais? \*

---

---

---

---

---

11. Qual a sua opinião sobre a presença dos vendedores ambulantes nos terminais? \*

\*

---

---

---

---

---

12. Com relação aos serviços disponibilizados nos terminais (SINETRAM, caixa eletrônico, ambulantes, segurança, limpeza, etc.). Como você os considera? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Ruim
- Regular
- Bom
- Ótimo

13. Você considera os terminais bem sinalizados? (indicação dos pontos de embarque e desembarque das linhas de ônibus, faixa de pedestres, etc.) \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não
- Não sei opinar

14. Quando há dúvidas em relação ao itinerário/trajeto das linhas de ônibus, como você soluciona? \*

---

---

---

---

---

15. Você já precisou utilizar a Administração dos Terminais de Integração? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

16. Se "Sim", qual o motivo?

---

---

---

---

---

17. Você se sente "Seguro" nos terminais de integração? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

Talvez

18. Com base na sua resposta anterior, comente-a. \*

---

---

---

---

---

19. Durante a pandemia da COVID-19 você precisou utilizar os terminais? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

20. Você considera que o ambiente dos terminais estão adequados para evitar a contaminação pela COVID-19? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

Talvez

21. Com base na sua resposta anterior, comente-a \*

---

---

---

---

---

22. Na sua opinião, os protocolos de segurança para evitar contaminação pela COVID-19 são seguidos nos terminais? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não



23. Na sua opinião, os Terminais de Integração podem ser considerados como locais de fácil propagação e contaminação pela COVID-19? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não
- Talvez

24. Com base na sua resposta anterior, comente-a

---

---

---

---

---

25. Se você pudesse, evitaria utilizar os terminais? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não *Pular para a pergunta 30*

26. Você já vivenciou alguma situação de insegurança em algum terminal de integração? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não

27. Que tipo de situações você já vivenciou ou presenciou nos terminais de integração? \*

---

---

---

---

---

28. Você considera que os terminais de integração possuem policiamento adequado e presente? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não
- Não sei opinar

29. Na sua opinião, quais são os horários de maior insegurança nos terminais de integração? \*

---

---

---

---

---

Agradecemos  
sua  
participação!

Caso, haja disponibilidade, gostaria de convidá-lo (a) para uma conversa sobre os terminais de integração, se houver interesse entre contato (92) 992614987 ou pelo e-mail [miguelssb@gmail.com](mailto:miguelssb@gmail.com). Seus dados serão mantidos em sigilo e todas as respostas serão utilizadas, apenas, para fins acadêmicos.

30. Fique à vontade para fazer suas considerações sobre situações ou percepções suas sobre os terminais que não foram contempladas.

---

---

---

---

---

---

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários