

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL
MESTRADO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

MULHERES E DESLOCAMENTO:
Um olhar sobre as viagens de ônibus em Manaus

DIONE COELHO DE SOUZA

Manaus/AM

2023

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL
MESTRADO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

Dione Coelho de Souza

Orientadora: Professora Doutora Luiza Dias Flores

Co-orientador: Professor Doutor Pedro Paulo de Miranda Araújo

MULHERES E DESLOCAMENTO:
Um olhar sobre as viagens de ônibus em Manaus

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em
Antropologia Social da Universidade
Federal do Amazonas como requisito
parcial à obtenção do título de Mestre em
Antropologia Social.

Manaus/AM

2023

Ficha Catalográfica

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

S729m Souza, Dione Coelho de
Mulheres e deslocamentos : um olhar sobre as viagens de ônibus
em Manaus / Dione Coelho de Souza . 2023
71 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Luiza Dias Flores
Coorientador: Pedro Paulo de Miranda Araújo
Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Universidade
Federal do Amazonas.

1. mulheres. 2. corpo. 3. mobilidade urbana. 4. marcadores
sociais da diferença. I. Flores, Luiza Dias. II. Universidade Federal
do Amazonas III. Título

À minha amada família

Para minha querida mãe, Dôra, que sempre esteve ao meu lado, incentivando-me a seguir meus sonhos e superar quaisquer obstáculos. Seu amor incondicional e apoio inabalável foram fundamentais para que eu pudesse enfrentar os desafios e alcançar esta conquista.

Ao meu pai, Geraldo, cujo exemplo de dedicação à educação me inspiraram. Sua presença e palavras de incentivo deram-me força e determinação para continuar avançando, mesmo nos momentos mais difíceis.

Às minhas irmãs, Denise e Diana, que sempre me acompanharam nesta jornada, compartilhando alegrias e desafios. Vocês são minha fonte de inspiração e motivação.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha profunda gratidão a todos aqueles que contribuíram para a conclusão desta dissertação de mestrado. Nesta jornada acadêmica, a presença e apoio da minha família foram fundamentais. Agradeço o amor, incentivo e compreensão que me deram ao longo desses anos.

Também gostaria de estender meus agradecimentos ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (PPGAS) pela oportunidade de fazer parte dessa comunidade acadêmica. Agradeço à coordenação e professores que estiveram presentes nesse processo.

As amigadas que fiz durante essa caminhada, quero expressar minha gratidão pelo companheirismo, colaboração e troca de conhecimentos. Juntos, enfrentamos desafios e celebramos conquistas, e essa experiência compartilhada foi inestimável para o meu crescimento acadêmico e pessoal.

Agradeço também à equipe da Wamon – Revista dos alunos do PPGAS, pela acolhida e oportunidade de colaborar com o trabalho da revista. Sua dedicação em promover a produção acadêmica dos estudantes é de extrema importância para o fortalecimento do programa.

Não posso deixar de mencionar a importância dos meus orientadores, a Professora Luiza e o Professor Pedro. Sua dedicação, paciência e orientação foram essenciais para o desenvolvimento desta dissertação. Agradeço o tempo investido em me auxiliar na construção do conhecimento e por sempre acreditarem no meu potencial.

Por fim, gostaria de expressar minha gratidão à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo fomento recebido através da bolsa de estudos. Seu apoio financeiro foi fundamental para que eu pudesse me dedicar à pesquisa e essencial para enfrentar os anos de pandemia.

A todos que, de alguma forma, contribuíram para a realização desta dissertação, meu sincero agradecimento. Essa conquista não teria sido possível sem o apoio, incentivo e colaboração de cada um de vocês. Sou imensamente grata e espero poder retribuir essas contribuições no futuro.

RESUMO

Esta dissertação de mestrado aborda a mobilidade urbana em Manaus, investigando as relações de gênero e os marcadores sociais que impactam os deslocamentos na cidade. A pesquisa etnográfica incluiu entrevistas semi-estruturadas com interlocutoras e o acompanhamento de linhas de ônibus no trabalho de campo. O estudo tem como objetivo compreender as dimensões da mobilidade urbana em Manaus, considerando tanto o movimento físico quanto a experiência subjetiva das sujeitas com marcadores sociais da diferença. O recorte espacial das entrevistas e dos percursos foi delimitado nas rotas de ônibus que passam pelo centro da cidade. A perspectiva feminina da pesquisadora, influenciada por Donna Haraway e Patricia Hill Collins, destaca a importância de uma abordagem interseccional, considerando as interligações entre gênero, raça e classe. O estudo se baseia em conhecimentos da Arquitetura e Urbanismo e da Antropologia, buscando compreender as relações entre cidade e gênero. A dissertação contribui para a reflexão sobre as desigualdades e vivências das mulheres na cidade, bem como para o entendimento da mobilidade urbana em Manaus.

Palavras-chave: Mulheres, corpo, mobilidade urbana, marcadores sociais da diferença.

ABSTRACT

The master's thesis addresses urban mobility in Manaus, investigating gender relations and social markers that impact displacements in the city. The ethnographic research included semi-structured interviews with interlocutors and the monitoring of bus lines in the field work. The study aims to understand the dimensions of urban mobility in Manaus, considering both physical movement and the subjective experience of subjects with social markers of difference. The spatial clipping of the interviews and the routes was delimited in the bus routes that pass through the city center. The researcher's female perspective, influenced by Haraway and Collins, highlights the importance of an intersectional approach, considering the interconnections between gender, race and class. The study is based on knowledge from Architecture and Urbanism and Anthropology, seeking to understand the relationship between city and gender. The dissertation contributes to the reflection on the inequalities and experiences of women in the city, as well as for the understanding of urban mobility in Manaus.

Keywords: women, body, urban mobility, social markers.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1 – Mapa das zonas da cidade de Manaus. Fonte: Ilustração própria (2023). | 16 |
| Figura 2 – Notícias do Portal G1 Amazonas dos anos de 2021 e 2022. Fonte: G1 Amazonas (2023)..... | 17 |
| Figura 3 – Comunidade da Sharp, Zona Sul de Manaus. Fonte: Rede Amazônica (2022). | 18 |
| Figura 4 – Acidente com ônibus causado por buraco na via na Zona Norte de Manaus. Fonte: Rede Amazônica (2022). | 19 |
| Figura 5 – Calçada localizada na Avenida Mario Ypiranga na zona sul de Manaus. Fonte: Jornal do Amazonas (2022)..... | 21 |
| Figura 6 – Calçada deteriorada na região do Centro de Manaus. Fonte: Jornal do Amazonas (2021)..... | 21 |
| Figura 7 – Avenida Júlio Verne no Bairro Aleixo. Fonte: Trabalho de Campo (2022). | 22 |
| Figura 8 – Calçada em trecho na Avenida André Araújo nas proximidades do ponto de ônibus. Fonte: Trabalho de Campo (2022)..... | 23 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|--|----|
| Tabela 1 – Dados das Interlocutoras..... | 39 |
|--|----|

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO..... | 10 |
| 1 QUE CIDADE É ESSA?..... | 14 |
| 1.1 O plano <i>versus</i> a realidade em Manaus/AM..... | 18 |
| 1.2 Transporte Coletivo: Os ônibus em Manaus..... | 27 |
| 1.3 Por onde andei: percursos pessoais..... | 32 |
| 1.3.1 Rota 600..... | 33 |
| 1.3.2 Rota 678..... | 34 |
| 2 QUEM SÃO ESSAS MULHERES? | 38 |
| 2.1 ISABEL..... | 40 |
| 2.2 ERA..... | 47 |
| 2.3 DANNA..... | 50 |
| 2.4 MARIA DA PENHA..... | 53 |
| 3 TRAJETÓRIAS EM IMAGENS: UMA ABORDAGEM | |
| FOTOETNOGRÁFICA DAS EXPERIÊNCIAS NO TRANSPORTE COLETIVO | |
| | 56 |
| CONCLUSÃO..... | 65 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 69 |

INTRODUÇÃO

Existem diversas maneiras de chegar aos mesmos destinos. Existem trajetos mais extensos, mais curtos, mais simples, mais complicados. No entanto, nem todos os percursos são viáveis. Por diferentes motivos, nem sempre é possível escolher o caminho mais desejável para alcançar um destino na cidade, quais fatores são considerados ao decidir se deslocar pela cidade em diferentes contextos? De que forma a mobilidade urbana impacta as trajetórias de mulheres, em suas multiplicidades de experiências?

Esta pesquisa etnográfica envolveu a realização de entrevistas semiestruturadas com interlocutoras que compartilharam suas experiências, além do acompanhamento de linhas de ônibus dos meus percursos no trabalho de campo. A intenção era compreender as diferentes dimensões da mobilidade urbana em Manaus, tanto o movimento físico na cidade quanto a experiência subjetiva de sujeitas que carregam em si marcadores sociais da diferença, sobretudo de gênero, raça, orientação sexual e formas corporais.

Por conta da dimensão vasta e complexa da cidade de Manaus, foi necessário delimitar um recorte espacial para a realização das entrevistas e percursos nas rotas de ônibus, foram escolhidas rotas que tem em seu percurso o centro da cidade, principalmente devido à grande oferta de ônibus disponíveis e a consequente facilidade de acesso as viagens.

O interesse em relação à mobilidade urbana, primeiramente, vem a partir da minha vivência como mulher e estudante de Arquitetura e Urbanismo na cidade de Manaus. Aprendi a enxergar a urbe sob a perspectiva feminina, e mais adiante, através de Donna Haraway (1995), teórica e filósofa da ciência cuja obra tem desempenhado um papel fundamental nos estudos de gênero e nas discussões sobre identidade, tecnologia e corpo, sua influência é evidente na redefinição das narrativas sobre identidade de gênero, corpo e sexualidade, assim foi possível considerar minuciosamente como eu havia construído essa visão, a partir de qual contexto social. Com base nas contribuições de Patricia Hill Collins (2015), socióloga e teórica feminista, renomada por suas contribuições à análise interseccional nos estudos de gênero, em destaque a complexa intersecção entre raça, gênero e classe nas experiências das mulheres negras, a partir do estudo de sua obra *Interseccionalidade* (2021), compreendi a necessidade de incorporar as análises realizadas nesse trabalho, uma visão interseccional e levar em conta as interligações entre as condições de gênero, raça e classe, como fundamentos que orientaram esta pesquisa, que revelaram desigualdades nas vivências de mulheres na cidade. A partir desse ponto, o caminho também se desdobrou para a manifestação de outras sutilezas das experiências.

A proposta de um estudo de experiências urbanas demanda uso da interdisciplinaridade, a fim de construir as discussões sobre a relação entre cidade e gênero. Portanto, neste trabalho articulo conhecimentos adquiridos em minha trajetória em Arquitetura e Urbanismo em conjunto com a Antropologia, como é comum entre trabalhos da comunidade interpretativa da Antropologia Urbana, à exemplo de Tereza Caldeira (2001). Desse modo, procuro construir o percurso inverso da arquitetura em que se trata de questões macro, com os projetos voltados para pessoas, mas sem investigar à fundo as relações de gênero, sobretudo do ponto de vista de mulheres e suas pluralidades e realidades distintas na cidade, como é possível através dos estudos da Antropologia.

Logo, este trabalho tem como objeto as experiências urbanas na cidade de Manaus, o ato de vivenciar e analisar a cidade a partir do corpo, um corpo que tem gênero, raça, classe e marcas que atravessam suas experiências cotidianas e seus deslocamentos urbanos através do uso do transporte público coletivo. A presente análise tangencia as bases teóricas da antropologia urbana e estudos de gênero, leituras etnográficas sobre mobilidade urbana (RODRIGUES e BRAGA, 2008; CAIAFA, 2007), habitantes da cidade, suas formas de sociabilidade e itinerários urbanos (ECKERT e ROCHA, 2013), assim como os conceitos de gênero, papéis sociais e feminismo interseccional (COLLINS, 2021; SCOTT, 1989; MEAD, 2000; HARAWAY, 2004), que possibilitem e ajudem a interpretar a leitura da mobilidade e da cidade a partir da escala das mulheres.

A organização moral e física da cidade é influenciada pelos hábitos e costumes dos habitantes que a percorrem, conforme observado por Ezra Park (1967, pp. 27-28). Ao atravessar as diferentes partes da cidade, o ônibus corta suas "regiões morais" (Park, *Ibid*), que são territórios distintos, em que congregam interesses, preferências e temperamentos diversos. Desse modo, durante uma única viagem, o ônibus passa por diversos lugares que são representados de maneiras diferentes pelas pessoas que o utilizam, as quais também são provenientes de regiões distintas e estabelecem diferentes relações com os bairros incluídos nas rotas de cada linha, bem como com suas respectivas ruas e os moradores e/ou outros usuários que transitam por eles.

O ônibus é um ambiente propício para a realização desse estudo, uma vez que é um espaço privilegiado da mobilidade urbana, conforme Janice Caiafa (2002), renomada antropóloga, mestre pelo PPGAS do Museu Nacional da UFRJ, doutora pela Universidade de Cornell (EUA) e Professora Titular da Escola de Comunicação da UFRJ, autora da obra "Aventura das cidades: ensaios e etnografias", fundamental para o desenvolvimento desta dissertação. Dessa forma, foi por meio da observação à bordo do ônibus que pude acompanhar

o comportamento das pessoas, assim como de que forma os papéis sociais de gênero e marcadores sociais da diferença influenciam na maneira como pessoas que carregam marcadores relacionados à gênero, corpo, raça, sexualidade, entre outros; se deslocam pela cidade e se apropriam dos espaços públicos a partir das viagens por transporte coletivo, nos seus trajetos diários para cumprir suas obrigações e desejos.

No Capítulo 1, apresento a cidade de Manaus, compartilhando minha experiência como pesquisadora e manauara, além de incorporar as vozes das pessoas envolvidas na pesquisa. Também discuto as diretrizes oficiais, como o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana, que regulam a cidade. O foco principal é o transporte coletivo de ônibus, abordando seu contexto histórico e atual. Destaco as peculiaridades e desafios de Manaus, uma cidade multifacetada, e discuto as desigualdades socioespaciais que moldam seu espaço urbano. Exploro a fragmentação e diferenciação do espaço, assim como as diversas facetas e zonas administrativas da cidade. É importante destacar na realidade enfrentada em Manaus, dificuldades em relação à infraestrutura e manutenção, e mesmo diante dessas condições precárias de urbanização, as pessoas continuam se deslocando de ônibus, seja por necessidade ou por desejo.

O Capítulo 2 apresenta a realidade das mulheres em Manaus que dependem do transporte coletivo como principal forma de deslocamento. Essas mulheres enfrentam desigualdades sociais e econômicas que se refletem em suas experiências diárias ao transitar pela cidade. O objetivo é investigar quem são essas mulheres, suas histórias, lutas e vivências durante seus trajetos urbanos. Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com quatro mulheres que utilizam o transporte público, abrangendo diferentes faixas etárias, raças, classes sociais e ocupações. Algumas entrevistas foram conduzidas dentro dos ônibus em movimento, permitindo uma perspectiva única e a observação das interações sociais durante as viagens. No entanto, essa abordagem apresentou desafios, como a concentração nas perguntas e respostas devido ao movimento e ao ruído no ambiente dos ônibus.

No Capítulo 3, intitulados “Trajetórias em imagens: uma abordagem fotoetnográfica das experiências no transporte coletivo”, apresentam-se as fotos capturadas durante o trabalho de campo. A fotoetnografia, conforme Luiz Achutti (1997), é uma abordagem que combina a fotografia com a pesquisa etnográfica para explorar e compreender as nuances culturais e sociais de uma comunidade ou contexto específico por meio de imagens. Ela busca capturar não apenas momentos, mas também as histórias, emoções e significados que permeiam as experiências humanas. Essa técnica se baseia na ideia de que as fotografias podem ser poderosos instrumentos de investigação antropológica, proporcionando uma compreensão mais profunda das realidades estudadas. As

fotografias foram realizadas nos trajetos percorridos no trabalho de campo, sendo que as imagens capturadas em ambientes públicos ao ar livre foram obtidas sem o consentimento prévio das pessoas retratadas, enquanto aquelas capturadas a bordo do ônibus foram autorizadas pelas pessoas que figuram nas fotos. Este capítulo revela, assim, um retrato visual autêntico e revelador das experiências vividas no transporte coletivo, apresentando um mergulho profundo na dinâmica urbana e nas histórias que se desdobram nas trajetórias diárias.

A cidade de Manaus é um cenário complexo, onde diferentes grupos sociais enfrentam desafios diversos em seus deslocamentos, destacando-se as complexidades de gênero. Esta dissertação explora a experiência das mulheres na cidade, analisando como a identidade de gênero afeta suas escolhas de locomoção e como a opressão no espaço público impacta suas vidas diárias. As histórias individuais de Isabel, Era, Danna e Maria da Penha revelam as lutas e resistências das mulheres em Manaus, demonstrando que a cidade não é apenas um espaço físico, mas também um lugar de transformação e emancipação. O transporte público emerge como uma peça central nesse contexto, sendo não apenas um meio de locomoção, mas também um símbolo de resistência e reivindicação de direitos.

Este trabalho foi iniciado em 2020 e é importante lembrar da pandemia da COVID-19 qual todos enfrentamos, em particular, a vida acadêmica e a realização de pesquisas e estudos de pós-graduação foram profundamente afetadas por esse cenário global de incertezas e restrições. No meu caso, fui aprovada para o mestrado no Programa de Pós-graduação em Antropologia Social no início de 2020, a primeira semana de aula foi marcada pelo fechamento de todos os tipos de estabelecimento, inclusive de instituições educacionais.

Também gostaria de lembrar com pesar da crise de oxigênio em que o estado do Amazonas sofreu em 2021, onde perdi meu avô paterno Joaquim de Sousa aos 78 anos de idade e meu tio materno Raimundo Nonato Guedes Coelho aos 62 anos, ambos foram vítimas do despreparo e descaso do governo para com a população amazonense.

Durante esse período, fui diagnosticada com a síndrome de ovários policísticos, o que exigiu um acompanhamento médico constante e intervenções cirúrgicas em 2020 e 2021. Essa jornada de saúde física trouxe consigo uma carga emocional considerável e desafios adicionais, para além da caminhada acadêmica, mas que também a condicionaram. Ainda que diante deste contexto, apresento uma descrição etnográfica, e o acompanhamento das trajetórias individuais de interlocutoras mulheres, para lançar algumas reflexões sobre a relação das mulheres com a mobilidade urbana.

1 QUE CIDADE É ESSA?

Toda cidade se habita como lugar de viver. Só Manaus é diferente pois em vez de habitá-la é ela quem me habita.

Anibal Beça

No presente capítulo, compartilho e apresento a cidade de Manaus, utilizando minhas experiências e percepções como pesquisadora e manauara, assim como as vozes das pessoas envolvidas nesta pesquisa. Além disso, entrelaço a essas narrativas as diretrizes oficiais estabelecidas, como o Plano Diretor (Prefeitura de Manaus, 2021) e o Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob (Manaus, 2015), que desempenham um papel crucial na regulação da cidade.

Um aspecto primordial nesse capítulo será o transporte coletivo de ônibus na cidade, considerando a mobilidade urbana e as empresas que oferecem serviços de transporte público. Dessa forma, o contexto histórico e atual do sistema de transporte coletivo é apresentado, fornecendo uma base sólida para o trabalho realizado nesta pesquisa.

Manaus, maior cidade da região amazônica brasileira, abriga uma população estimada de 2 milhões de habitantes, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021). Essa metrópole fascinante e multifacetada é repleta de peculiaridades e desafios que moldam sua paisagem urbana e o cotidiano de seus moradores. Neste capítulo, apresento a cidade em suas diversas facetas, a partir da análise do transporte coletivo desde sua história até a atualidade.

Na produção do espaço urbano de Manaus, é necessário considerar os anacronismos e defasamentos resultantes das desigualdades socioespaciais. Essas disparidades geram distorções e “disfunções”, segundo José Oliveira (2003), renomado professor de Geografia da Universidade Federal do Amazonas e Universidade Estadual do Amazonas, líder em ciência e tecnologia da região amazônica, esses eventos, em sua maioria, são impostos, mas isso não significa que sejam uniformes em termos de espacialidades. A espacialidade revela diferentes estratégias dos diversos agentes responsáveis pela produção do espaço urbano.

Em Manaus, não apenas a sociedade se adaptou à reprodução das relações de produção, mas todo o espaço também foi afetado. Ele foi setorizado, fragmentado e diferenciado. Uma parte significativa da população tem seu cotidiano limitado ao consumo de recursos escassos, infraestrutura precária e desastres. Como resultado, um espaço urbano fragmentado surgiu, composto por fragmentos articulados em que a centralidade imposta pelo poder coercitivo

atraiu, normatizou e hierarquizou. Essa centralidade tentou reduzir as diferenças e criar um espaço urbano homogêneo, mas essa homogeneidade é apenas aparente, pois é possível identificar várias cidades dentro de Manaus.

Ao caminharmos por determinadas ruas da cidade é possível observarmos casarões, prédios públicos, pontes e outras construções datadas das primeiras décadas do século XX. Se a Manaus atual não é apenas um produto do presente, mas também de tempos passados que se cristalizaram na paisagem, por sua vez, a paisagem urbana não se resume apenas aos objetos construídos por seres humanos. Ela também abrange os modos de vida resultantes das relações de produção, que são continuamente produzidas, reproduzidas, criadas e recriadas, refletindo as dimensões da sociedade em cada período.

Manaus é uma cidade diversa, com muitas particularidades que refletem as diferenças entre suas seis zonas administrativas, Figura 1. Cada uma dessas regiões possui suas próprias características e desafios, que impactam diretamente a vida de seus moradores. A zona centro-oeste abrange cerca de 18km² em seu total, a menor zona em termos de perímetro. Estão localizados na zona centro-oeste o Centro de Convenções de Manaus, conhecido como Sambódromo e a Vila Olímpica Danilo Duarte de Mattos Areosa. A zona centro-sul é atualmente a mais verticalizada e com grande interesse imobiliário por sua localização. Grande parte da área é de propriedade pública inserida no Parque Municipal do Mindú, unidade de conservação da flora e da fauna da floresta amazônica dentro do perímetro urbano.

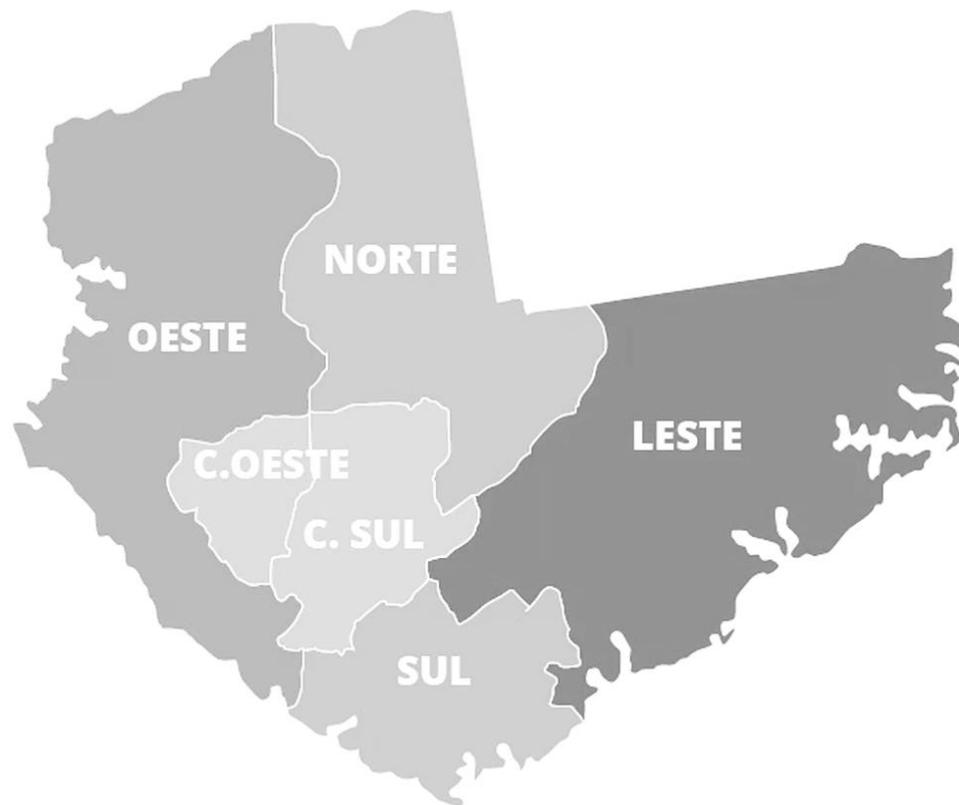


Figura – Mapa das zonas da cidade de Manaus. Fonte: Ilustração própria (2023).

A zona leste possui aproximadamente 155km² de perímetro e cerca de mais de 500 mil habitantes (Prefeitura Municipal de Manaus, 2021). É uma das zonas que mais cresce e se desenvolve comercialmente, uma das maiores áreas habitacionais com características horizontais da cidade, abriga atividades industriais, agroindustriais, agricultura familiar, turismo ecológico, atividades portuárias e de proteção ambiental, devido à sua localização na orla do rio Amazonas. Na zona leste estão localizados os terminais de integração do transporte viário urbano, terminal 4 – T4 (situado no bairro São Jorge) e terminal 5 – T5 (situado no bairro São José Operário). Ambos são terminais de fluxo intenso diário por atenderem os bairros da zona leste, entre eles os mais populosos, como o bairro São José Operário, Jorge Teixeira e Zumbi dos Palmares.

A zona norte é a mais populosa da cidade, com uma estimativa de mais de 600 mil habitantes, de acordo com dados do IBGE (2019), abrange uma área de cerca de 99km². Nela está situado o terminal 3 – T3, no bairro Cidade Nova. Composta por dez bairros, em seu perímetro estão os bairros com maior dificuldade de acesso ao transporte público por conta da falta de infraestrutura, como os bairros Cidade de Deus, Lagoa Azul e Santa Etelvina, a região

surgiu da necessidade de atender ao crescimento populacional não só da capital, mas também do interior do estado, de outras regiões do Brasil e até mesmo de outros países, como é o caso de venezuelanos e haitianos. A zona norte se desenvolveu com o passar dos anos, o trajeto em sua direção atualmente conta com a presença de comércio de diversos portes, serviços como clínicas e escolas.

Essas zonas abrigam uma das centralidades em maior desenvolvimento, principalmente no setor comercial e de serviço, tornando-se uma região semi-independente do centro da cidade. A expansão urbana da zona leste e zona norte de Manaus foi impulsionada pelo crescimento populacional e econômico da cidade, em conjunto formam a zona de expansão, abrigando mais da metade da população da cidade, principalmente pela instalação da Zona Franca de Manaus, que atraiu indústrias para a proximidade da área. A zona norte começou a se desenvolver na década de 1970, com a construção do bairro Cidade Nova.

A zona oeste é a segunda mais extensa em área abrangendo cerca de 128km², abriga bairros como a Compensa, onde é possível acessar a ponte Rio Negro, que liga Manaus aos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. Bairros de classe social alta, como o Ponta Negra, com crescente especulação imobiliária para a construção de condomínios de luxo, o que afeta diretamente as áreas verdes presentes no perímetro da zona oeste. Situam-se também o Parque Ponta Negra com acesso a orla do Rio Negro, cemitério Parque Tarumã e o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes.

A zona sul é composta pelo bairro Centro e seus adjacentes, por exemplo, Cachoeirinha, Educandos, Nossa Senhora Aparecida, Praça 14 de Janeiro, entre outros. Tem cerca de 47km² de área, abriga o terminal 1 – T1, localizado na Avenida Constantino Nery, é um dos terminais de grande importância por receber rotas do transporte público de todas as demais zonas pois conecta aos bairros centrais da cidade. O terminal 2 -T2, é localizado no bairro cachoeirinha. Em todas as zonas encontramos bairros com características específicas, realidades distintas dos habitantes, como difícil acesso às infraestruturas urbanas, e conseqüentemente, ao transporte coletivo.

A compreensão da divisão administrativa da cidade de Manaus desempenha um papel importante no contexto do trabalho de campo realizado e na análise dos deslocamentos e trajetos percorridos pelas interlocutoras. Essas zonas servem como ponto de partida ou chegada para os deslocamentos dos moradores, e por meio das histórias e vivências relatadas pelas interlocutoras da pesquisa, é possível traçar um panorama mais detalhado desses fluxos e da forma como os espaços da cidade são apropriados.

Assim, é importante considerar a cidade em toda a sua complexidade, levando em conta as suas múltiplas dimensões – física, social, cultural, econômica e política. Somente uma abordagem ampla e integrada da cidade pode nos permitir compreender a natureza e as dinâmicas das cidades contemporâneas e identificar caminhos para enfrentar os desafios urbanos, assim, promover mais inclusão e acessibilidade para todas as pessoas.

1.1 O plano *versus* a realidade em Manaus/AM

A cidade de Manaus/AM possui o Plano de Mobilidade Urbana de Manaus (PlanMob), instituído por meio da Lei n. 2.075, de 29 de dezembro de 2015 (BRASIL, 2015), com o intuito de traçar estratégias que melhorem a mobilidade urbana da cidade. No entanto, apesar das iniciativas governamentais, a realidade enfrentada pelos habitantes da cidade é de trânsito caótico, ruas mal sinalizadas, congestionamentos constantes e falta de investimentos em infraestrutura de transporte público.

O Desenvolvimento do Plano de Mobilidade de Manaus – PlanMob-Manaus (MANAUS, 2015) considerou três elementos fundamentais para discussão:

- (i) a relevância de se adequar a infraestrutura às necessidades de circulação de pessoas a pé e por bicicleta, elevando estas formas de deslocamento a uma importância que hoje é dada às formas motorizadas;
- (ii) a importância de promoção do transporte coletivo como forma preferencial de deslocamentos motorizados na cidade;
- (iii) e a necessidade de ampliação do sistema viário, e sua melhor articulação, como integrador e distribuidor dos fluxos de viagens motorizados, é elemento importante para o fortalecimento de centralidades urbanas, capazes de contribuir para o desenvolvimento urbano.

O PlanMob-Manaus, instituído pela Lei n. 2.075/2015, representa um importante instrumento de planejamento das ações públicas na área da mobilidade urbana em Manaus, visando atender às necessidades da população e o desenvolvimento urbano à curto e médio prazo. No entanto, é importante ressaltar que, apesar de estar em conformidade com a Lei da Mobilidade Urbana, a realidade vivenciada pelos habitantes da cidade revela um distanciamento entre os objetivos do plano e a sua implementação/execução na prática.

Com o objetivo de contextualizar e descrever Manaus no escopo deste trabalho, foram selecionadas notícias do jornal local G1 Amazonas e capturas de tela do telejornal Jornal do

Amazonas, ambos pertencentes à Rede Amazônica¹. As notícias selecionadas (Figura 2), obtidas como parte da pesquisa realizada, forneceram uma visão abrangente dos desafios enfrentados pela cidade. Essas notícias servem como material de análise para compreender as questões infraestruturais, sociais e ambientais que impactam a realidade de Manaus.

Manaus tem o 12º pior indicador de saneamento básico entre as 100 maiores cidades do Brasil

Segundo o mais recente estudo do Instituto Brasil, apenas 21,95% do esgoto é coletado na capital do Amazonas.

Por g1 AM
22/03/2022 08h02 · Atualizado há um ano



Ônibus fica preso em buraco ao tentar subir ladeira na Zona Norte de Manaus

Acidente aconteceu por volta das 6h de domingo (20), quando o grupo tentava deixar para Manaus para o passeio. Ninguém ficou ferido.

Por Karla Melo, Rede Amazônica
21/02/2022 14h51 · Atualizado há um ano



Levantamento mapeia mais de 100 crateras que ameaçam casas em Manaus

No sábado (1º), duas casas desabaram no bairro Cidade Nova por conta de buracos no solo, chamados de "vogorocas".

Por Paulo Paixão, Rede Amazônica
07/01/2022 12h17 · Atualizado há um ano



Chuva causa alagamentos e desabamentos em Manaus

De acordo com a Defesa Civil Municipal, as zonas Leste, Norte e Oeste são as mais afetadas.

Por g1 AM
01/12/2022 08h34 · Atualizado há 7 meses



Idoso é 'engolido' por buraco em calçada na Zona Sul de Manaus; veja vídeo

Nesta quinta-feira (6), técnicos da Secretaria Municipal de Infraestrutura (Seminif) estiveram no local e informaram que a partir de sexta (7), vão iniciar obras de reparo no local.

Por g1 AM*
06/01/2022 12h43 · Atualizado há um ano



Figura 2 – Notícias do Portal G1 Amazonas dos anos de 2021 e 2022. Fonte: G1

As questões relacionadas à infraestrutura urbana são um desafio constante para a cidade de Manaus. De acordo com matérias divulgadas pelo G1 Amazonas, a capital do estado do Amazonas enfrenta diversos problemas em suas vias, saneamento básico e condições habitacionais. Essas matérias fornecem um panorama dos problemas de infraestrutura enfrentados na cidade que impactam significativamente a mobilidade urbana e a qualidade de vida dos cidadãos, tornando os deslocamentos diários uma tarefa árdua e, muitas vezes, perigosa.

“Manaus tem o 12º pior indicador de saneamento básico entre as 100 maiores cidades do Brasil”² (G1 Amazonas, 2022), a cidade de Manaus enfrenta sérios desafios no que diz respeito ao saneamento básico, como revelado por uma matéria publicada pelo G1 Amazonas (2022), baseada em um estudo realizado em 2020 pelo Instituto Brasil. A cidade ocupa a 12ª posição entre as 100 maiores cidades do Brasil em relação ao indicador de saneamento básico, o que indica uma situação preocupante. O problema do esgoto é evidente na cidade, assim como

¹ O portal de notícias G1 Amazonas faz parte do grupo Rede Amazônica, conglomerado de empresas do ramo de comunicação da região Norte do Brasil, afiliada da Rede Globo.

² Matéria disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/03/22/manaus-tem-o-12o-pior-indicador-de-saneamento-basico-entre-as-100-maiores-cidade-do-brasil.ghtml>

a questão do lixo e seus desdobramentos, como o entupimento de bueiros e a poluição dos igarapés. Além disso, a falta de locais apropriados para a coleta de lixo resulta na ocupação de calçadas e vias de condução, o que prejudica pedestres e motoristas. Os pedestres, em particular, além de se colocarem em perigo ao caminhar fora das áreas apropriadas, são obrigados a entrar em contato com o lixo em suas rotinas diárias.

“Levantamento mapeia mais de 100 crateras que ameaçam casas em Manaus”³ (G1 Amazonas, 2022), a realidade da cidade é marcada por um problema crescente de erosão e desmoronamento do solo, que piora significativamente no período chuvoso, como mostra a outra notícia “Chuva causa alagamento e desabamentos em Manaus”⁴ (G1 Amazonas, 2022), que relata os estragos e alagamentos causados por chuvas, as precipitações intensas resultam em inundações, danos materiais e transtornos para a população da cidade, tanto nas moradias como nas vias de circulação, resultando em riscos iminentes para a segurança das moradias e dos habitantes. A situação revela a fragilidade da infraestrutura urbana e a falta de medidas adequadas para mitigar os riscos em Manaus, conforme Figura 3.



Figura 3 – Comunidade da Sharp, Zona Sul de Manaus. Fonte: Rede Amazônica (2022).

³ Matéria disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/01/07/levantamento-mapeia-mais-de-100-crateras-que-ameacam-casas-em-manauas.ghtml>

⁴ Matéria disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/03/25/chuva-causa-estragos-e-alagamentos-em-manauas.ghtml>

“Ônibus fica preso em buraco ao tentar subir ladeira na Zona Norte de Manaus”⁵ (G1 Amazonas, 2022), (Figura 4). A pavimentação e ainda a manutenção da mesma são problemas que acompanham Manaus desde o início de sua modernização viária, as vias locais ou as ruas internas aos bairros sofrem com a falta de manutenção da pavimentação, principalmente em tempo de chuva constante, o buraco se abre devido as intempéries e somado a negligência administrativa se transforma em um problema, podendo causar acidentes com veículos e pedestres, como é o caso da notícia: “Idoso é engolido por buraco em calçada na Zona Sul de Manaus”.



Figura 4 – Acidente com ônibus causado por buraco na via na Zona Norte de Manaus. Fonte: Rede Amazônica (2022).

Voltando a análise para os espaços destinados aos pedestres, é crucial destacar as adversidades enfrentadas por eles em Manaus. No ano de 2013, a prefeitura municipal, em parceria com algumas instituições de profissionais, lançou a primeira cartilha educativa sobre passeio público, intitulada “Calçada Legal”. O objetivo dessa iniciativa foi ampliar as informações sobre os direitos e deveres da população em relação às calçadas.

Os estudos realizados pela plataforma Mobilize Brasil em 2019 e 2021, que abordaram as calçadas, a caminhabilidade e a mobilidade urbana na prática em diversas capitais brasileiras, também apresentaram avaliações sobre Manaus. O panorama geral mostrou um “total abandono de calçadas, sinalização e demais equipamentos de apoio aos pedestres”, conforme contatou a

⁵ Matéria disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/02/21/onibus-fica-presos-em-buraco-ao-tentar-subir-ladeira-na-zona-norte-de-manau.shtml>

ativista Navratinova Cardonha, responsável pelas avaliações realizadas na cidade (Mobilize, 2019).

“Estamos longe de ser uma cidade caminhável: as calçadas são desconectadas, cada um usa seu próprio critério para construir o passeio e o resultado é uma bagunça. Nos órgãos públicos é que se tem alguma possível adequação, mas ainda não é o correto. Encontrei calçadas “públicas” completamente abandonadas e algumas totalmente fora do padrão. E isso em edificações dos três níveis de governo, mas especialmente nos equipamentos da Prefeitura de Manaus” (Mobilize, 2019).

A situação foi descrita como uma cidade que ainda está longe de ser caminhável, com calçadas desconectadas e cada pessoa construindo seu passeio de acordo com seu próprio critério, contrariando as diretrizes da cartilha Calçada Legal, o que resulta em uma desordem generalizada. Embora em algumas regiões haja uma adequação, ainda não é o suficiente, essas áreas são exceções, há exemplos, como o Largo de São Sebastião, a Orla da Ponta Negra e o bairro Vieiralves (conhecido por sua atividade comercial).

Para o historiador e mestre em Planejamento do Desenvolvimento, Leonard Jeferson Barbosa (2022), coordenador responsável do Estudo Mobilize em Manaus, a capital é uma cidade para os automóveis e não prioriza os pedestres, tal como, modais não motorizados, como a bicicleta. A falta de estrutura e a indiferença com as pessoas que necessitam ou escolhem se locomover por caminhada, transporte público ou ainda modais sustentáveis, desestimula esses deslocamentos.

As matérias veiculadas pelo Jornal do Amazonas revelam as condições precárias das calçadas na cidade, com destaque para calçadas danificadas, falta de sinalização, bem como obstáculos que dificultam a locomoção dos pedestres. Na Figura 5, capturada a partir de uma matéria do Jornal Amazonas, observa-se a precariedade dos espaços destinados aos pedestres, a calçada retratada apresenta visíveis danos, representando um obstáculo à locomoção segura dos pedestres.



Figura 5 – Calçada localizada na Avenida Mario Ypiranga na zona sul de Manaus. Fonte: Jornal do Amazonas (2022).

A Figura 6 ilustra a situação precária das calçadas mesmo em áreas centrais da cidade, que teoricamente, recebem maior atenção e cuidado por parte da administração municipal. Na imagem, capturada do Jornal do Amazonas (2021), é possível observar a passagem de pedestre com buracos.



Figura 6 – Calçada deteriorada na região do Centro de Manaus. Fonte: Jornal do Amazonas (2021).

Durante o trabalho de campo realizado para esta pesquisa, vivenciei as adversidades enfrentadas devido à realidade precária dos espaços das calçadas em Manaus. Ao percorrer as ruas da cidade, deparei-me com calçadas danificadas, com buracos, obstáculos e falta de manutenção adequada. Na rua onde resido, há um terreno baldio que apresenta uma depressão perigosa para quem caminha ali, como pode ser observado na Figura 7. Sem equipamento de proteção para evitar acidentes, iluminação adequada para pedestres, além disso, do outro lado da via, a calçada é irregular e, em alguns trechos, inexistente, o que dificulta ainda mais a caminhada.



Figura 7 – Avenida Júlio Verne no Bairro Aleixo. Fonte: Trabalho de Campo (2022).

À medida que percorri a Avenida André Araújo, via principal, onde estão os pontos de ônibus mais próximos da minha residência, me deparei com uma situação igualmente precária. As calçadas ao longo da avenida (Figura 8) encontram-se em estado de deterioração, apresentando desníveis e danos significativos. Isso torna a circulação de pedestres bastante difícil e perigosa.



Figura 8 – Calçada em trecho na Avenida André Araújo nas proximidades do ponto de ônibus. Fonte: Trabalho de Campo (2022).

Além das adversidades relacionadas à infraestrutura das calçadas, durante o trabalho de campo, infelizmente, deparei-me com uma experiência traumática. Em uma das saídas para o campo, ao chegar no ponto de ônibus da Avenida André Araújo, fui surpreendida por um assaltante armado com um facão. O assaltante aproveitou-se do espaço do terreno baldio nas proximidades para fugir e se esconder rapidamente do local, dificultando a possibilidade de resgate dos itens levados.

Os pedestres em Manaus precisam disputar espaço com veículos de todos os tamanhos, esse cenário deixa as pessoas em perigo constante quando se apropriam dos espaços urbanos para realizar seus deslocamentos. O pedestre é uma figura aflita (CAIAFA, 2002), é comum observar pedestres correndo até o outro lado da rua, se conseguirem. A relação com os veículos se torna um enfrentamento, talvez até uma aposta.

Durante a pesquisa de campo, pude constatar de perto as dificuldades enfrentadas pelos habitantes da cidade em relação a todos os dispositivos que compõem a mobilidade urbana, um dos principais desafios enfrentados em Manaus diz respeito à falta de segurança e acessibilidade para pedestres e usuários do transporte coletivo. A falta de sinalização adequada nas ruas, calçadas danificadas, pontos de ônibus insuficientes são apenas alguns exemplos das

dificuldades enfrentadas cotidianamente pela população. Essas questões afetam diretamente a qualidade de vida dos moradores e limitam sua capacidade de se deslocar pela cidade de forma segura e eficiente.

De acordo com informações relatadas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), o serviço atende em média 10 mil ocorrências de acidentes de trânsito por ano em Manaus, no primeiro semestre de 2023 já foram registrados 54 atropelamentos (Prefeitura de Manaus, 2023). Esses números preocupantes evidenciam a situação perigosa enfrentada pelos pedestres na cidade.

Uma das interlocutoras trouxe à tona essa problemática comum enfrentada pelos pedestres, a falta de segurança nas travessias, mesmo com sinalização e faixas de pedestre. Ela descreveu as dificuldades ao tentar atravessar a Avenida Max Teixeira, uma via bastante movimentada e com alto fluxo de veículos durante todo o dia.

Segundo ela, “Atravessar aquele sinal é bem caótico, fechou o sinal e ainda assim é preciso ficar atenta e esperar até que todos os motoristas tenham a consciência que tem que parar e respeitar a passagem dos pedestres” (Isabel, 2023).

O depoimento ressalta a situação insegura vivenciada pelos pedestres, mesmo quando o semáforo está fechado para o tráfego de veículos, ainda é necessário aguardar com atenção para garantir que os motoristas parem e respeitem a prioridade de passagem dos pedestres. Assim, pode se ressaltar as dificuldades dos pedestres, incluindo aqueles com mobilidade reduzida, idosos, portadores de deficiência, bem como as pessoas responsáveis pelo cuidado de crianças pequenas. Essas pessoas, que, muitas vezes, estão com carrinhos de bebê ou acompanhando crianças, encontram-se diante do desafio de atravessar as vias de maneira segura em meio à realidade caótica.

Além das questões de mobilidade e segurança enfrentadas pelos pedestres, é importante destacar que a forma como as pessoas cuidam umas das outras durante o deslocamento urbano também possui uma dimensão de gênero e representa uma forma de ocupação da cidade. Essa dinâmica de cuidado é profundamente influenciada por questões de gênero, uma vez que, historicamente, tem-se atribuído às mulheres o papel de cuidadoras.

Mulheres que estão com carrinhos de bebê, por exemplo, precisam equilibrar o cuidado com o pequeno e a sua própria segurança. O desafio é ainda maior em locais onde não há faixas de pedestres bem-sinalizadas ou semáforos com tempo suficiente para permitir uma travessia segura. Além disso, a falta de respeito dos motoristas em relação aos pedestres pode aumentar o risco de acidentes, tornando a travessia uma preocupação constante para essas pessoas.

Nesse sentido, a antropologia do cuidado oferece uma perspectiva importante para compreender as relações de gênero, cuidado e mobilidade urbana. Ela nos convida a refletir sobre como as dinâmicas de poder, as normas sociais e as estruturas urbanas afetam as experiências das pessoas, especialmente das pessoas que carregam o gênero feminino, durante seus deslocamentos na cidade. É essa reflexão que esta pesquisa trata ao analisar os deslocamentos generificados na cidade e no transporte coletivo, ao evidenciar as perspectivas das interlocutoras podemos compreender a maneira como mulheres dentro de suas especificidades de gênero, raça, classe social, sexualidade, faixa etária e forma do corpo ocupam a cidade e usufruem do seu direito constitucional de ir e vir.

Ao utilizar o transporte público para realização da pesquisa de campo fui confrontada com problemas como a superlotação dos ônibus, a falta de informações claras sobre as rotas e horários e a insegurança em algumas regiões da cidade. Para essa pesquisa, a análise aprofundada sobre o transporte coletivo na cidade de Manaus foi essencial para a compreensão da maneira como a população se locomove e se apropria dos espaços da cidade.

1.2 Transporte Coletivo: Os ônibus em Manaus

O transporte coletivo é uma parte crucial da mobilidade urbana em qualquer cidade, e sua importância para o acesso igualitário da cidade não pode ser subestimada. É através do transporte que as pessoas podem chegar ao trabalho, à escola, ao médico e a outros lugares importantes.

Conforme Janice Caiafa (2002, p. 18), o transporte coletivo é responsável por expandir as possibilidades de circulação e proporcionar a diversidade, característica do meio urbano, ao conduzir pessoas diversas para diferentes lugares. Quando o transporte coletivo é inacessível ou inseguro, isso afeta a vida das pessoas e limita sua participação plena na sociedade.

O sistema de transporte coletivo em Manaus desempenha um papel fundamental na vida dos cidadãos, influenciando a acessibilidade, a mobilidade e a qualidade de vida da população. Por meio de uma análise do contexto histórico, podemos entender melhor como a cidade se desenvolveu ao longo do tempo e quais desafios ainda persistem.

Segundo Oliveira (2011), foi a partir do período da comercialização da borracha datado da década de 1890 que a cidade de Manaus necessitou de um sistema de locomoção mais eficiente para gerar um impacto positivo na imagem da capital. O primeiro meio de transporte coletivo de passageiros foram as locomotivas movidas a vapor, posteriormente, os bondes atendiam a população da capital, conectando os bairros existentes na época, como Vila

Municipal, Mocó, Boulevard Amazonas e Flores que compunham a zona norte, bairros de Tocos, Plano Inclinado e Cachoeirinha, com exceção dos bairros Educandos e São Raimundo, em que os moradores se locomoviam por meio das catraias⁶.

Com a decadência da economia da borracha, Manaus passou por diversas dificuldades, inclusive a falta de energia elétrica, que impactou diretamente a funcionalidade dos bondes, a precariedade foi tanta que para conseguir suprir a necessidade da população, o governante na época teve que pôr todos os caminhões oficiais para realizar o transporte dos habitantes.

Nos primeiros anos do século XX, Manaus enfrentou dificuldades nas áreas mais distantes, onde os moradores tinham que percorrer longas distâncias a pé para chegar às vias movimentadas utilizadas por veículos motorizados, apesar das vantagens desses veículos em termos de autonomia, a situação viária da cidade permaneceu semelhantes aos anos anteriores, com melhorias urbanas concentradas apenas na área central e falta de infraestrutura nas áreas mais afastadas.

Na década de 40 os primeiros ônibus começaram a circular na cidade para atender a população, “eram carros motorizados, que recebiam carroceria de madeira” (OLIVEIRA, p. 19, 2011), em sua maioria eram de propriedade individual e o proprietário, muitas vezes, era responsável pela direção, cobrança das passagens e manutenção.

Embora os ônibus oferecessem mobilidade nas ruas da cidade, eles também traziam problemas como insegurança viária, poluição sonora e atmosférica, além de criar dependência dos deslocamentos e sujeitar a população aos caprichos dos proprietários dos veículos. Na década de 50, surgiram os serviços de lotações ou expressos, que eram carros menores que os ônibus convencionais e cobriam itinerários mais rapidamente pelo mesmo valor da tarifa.

Naquela época, Manaus tinha cerca de 70 veículos para atender uma população de aproximadamente 139.630 habitantes. No entanto, os proprietários dos veículos ameaçavam paralisar os serviços como forma de protesto contra a situação precária das ruas que inviabilizavam a circulação dos carros e levava ao cancelamento de diversos itinerários.

Na segunda metade dos anos 50, o governo de Plínio Coelho assumiu a administração pública, sob sua liderança, os bondes elétricos voltaram a circular em Manaus. No entanto, as críticas diárias em relação a instabilidade dos veículos e aos serviços prestados pelos proprietários de ônibus e lotações refletiam a insatisfação dos usuários, que esperavam uma solução por parte do poder público para o caótico quadro do transporte.

⁶Barcos pequenos movidos a remo, usadas para transportar passageiros e cargas, foram o meio de transporte fluvial em Manaus até meados da década de 1970.

Nesse contexto, o Estado propôs a criação de uma empresa de economia mista que abrangesse não apenas o transporte coletivo urbano, mas também os segmentos aéreo e fluvial. A Transporte Amazonas S.A. foi criada em 1957, mas devido ao processo lento, sua atuação se limitou ao transporte coletivo urbano. A frota inicial de dez veículos chegou em Manaus em agosto de 1957, mas só foi liberada para a circulação no final do ano. Após a insuficiência dos veículos para atender à demanda, o governo acrescentou mais quinze veículos à frota.

Em 1959, os Serviços de Transportes Coletivos de Manaus foram criados como uma autarquia subordinada ao governo estadual, com o objetivo de oferecer transporte fácil e barato a população. No entanto, a ideia de parceria entre recursos públicos e privados foi abandonada por falta de interesse dos investidores.

No início da década de 60, a população de Manaus continuava insatisfeita com os serviços de transporte oferecidos pela Transportamazon. Os jornais destacavam reclamações sobre a falta de manutenção dos veículos, resultando na paralisação de várias linhas. Além disso, as reclamações eram frequentes em relação aos preços das passagens e à garantia da meia-passagem para estudantes.

A Transportamazon enfrentou várias crises administrativas, causando negligência e grandes prejuízos ao patrimônio público, a falta de uma política adequada de manutenção resultou em veículos abandonados nas garagens, deixando a população novamente dependente dos serviços privados.

A criação da Zona Franca de Manaus (ZFM) em 1967 impulsionou o desenvolvimento comercial da região e resultou em um aumento populacional significativo, gerando problemas sociais e urbanos consideráveis. O aumento acelerado da população nas décadas seguintes causou um crescimento urbano desordenado e intenso, com expansão para áreas distantes do centro. A falta de infraestrutura adequada para atender ao aumento populacional trouxe dificuldades, especialmente em relação aos serviços de transporte. O poder público investia pouco nessas áreas emergentes, criando problemas para a população, que buscava meios de sobrevivência nesse cenário urbano em rápida transformação.

O desenvolvimento do transporte coletivo não acompanhou adequadamente o adensamento populacional, causando dificuldades para os moradores, especialmente nas áreas periféricas. Durante os anos 70, poucos investimentos foram direcionados para os bairros existentes ou para as áreas em desenvolvimento. O foco estava na infraestrutura viária próxima ao Distrito Industrial e ao centro, atendendo às demandas da indústria e do comércio. Em 1975, o prefeito Jorge Teixeira implementou medidas para o transporte urbano, mas com foco na infraestrutura viária. O Plano de Desenvolvimento Local e Integrado de Manaus (PDLI) previa

a reestruturação do sistema viário, mas também dificultou a participação dos empresários locais ao abrir concorrência para empresas nacionais.

Em 1980, mudanças ocorreram no setor de transportes públicos em Manaus, com esforços para estabelecer uma política gerencial para o segmento, a Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU) foi criada para gerenciar o transporte coletivo da cidade, contando com o apoio da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU). Foram implementadas ações para melhorar a circulação dos ônibus, incluindo a construção de corredores exclusivos e um terminal de ônibus, bem como a instalação de abrigos para os pedestres, placas informativas, pinturas de faixas nas vias, entre outras.

Atualmente, em Manaus, predominam as vias rápidas que representam racionalidade questionável da circulação, isso reflete uma abordagem urbanística que busca solucionar os problemas da cidade voltada prioritariamente para o trânsito de veículos, excluindo em parte pedestres, ignorando as profundas desigualdades sociais presentes.

Em Manaus, o padrão de deslocamento predominante baseia-se nos transportes viários terrestres, com destaque para os veículos particulares e o sistema de transporte coletivo. Essa realidade reflete a configuração urbana da cidade e a demanda de mobilidade da maioria da população.

Os veículos particulares têm uma presença significativa nas vias de Manaus, representando uma opção de deslocamento escolhida por muitos moradores. Essa preferência pode ser atribuída a fatores, como conforto, flexibilidade de horários e a percepção de maior autonomia e agilidade nos deslocamentos. No entanto, o aumento no número de veículos particulares também contribui para questões como congestionamentos, poluição ambiental e ocupação excessiva do espaço urbano.

Por outro lado, o sistema de transporte coletivo, em especial os ônibus, desempenha um papel fundamental na mobilidade urbana de Manaus. É através desses veículos que uma parte significativa da população tem acesso aos meios de deslocamento, permitindo a conexão entre diferentes áreas da cidade e o acesso a serviços, trabalho, estudo e lazer. O transporte coletivo desempenha um papel importante na promoção da acessibilidade, na redução da demanda por veículos particulares e na mitigação dos problemas relacionados ao tráfego e à poluição.

O recorte da pesquisa foi selecionado abrangendo linhas de transporte público que atravessam diferentes partes da cidade de Manaus. Essas linhas foram escolhidas por cortarem trajetos que passam por regiões de relativa importância no que diz respeito ao tráfego de veículos e de pedestres. Um critério relevante foi o fato de todas as linhas selecionadas passarem

pela região central da cidade, onde há uma grande oferta de ônibus disponíveis e um fluxo intenso de pessoas.

A inclusão das linhas que passam pela região central foi essencial para a pesquisa, uma vez que essa área é considerada um ponto central de conexão entre diferentes bairros e possui uma grande concentração de serviços e comércios. A presença de muitos ônibus nessa região possibilitou uma análise mais abrangente das condições de interações entre pedestres e veículos, dos equipamentos voltados aos passageiros, como os pontos de ônibus, a organização das linhas, informações de itinerários, ou seja, das condições que abrangem o transporte coletivo como todo.

As empresas de transporte convencional de passageiros que possuem frotas ativas na cidade de Manaus, de acordo com a tabela disponibilizada pelo Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU, 2023), são as seguintes: Empresa Líder, São Pedro, Expresso Coroado, Via Verde, Transmanaus e Eucatur.

Em relação às tarifas, atualmente, o valor da passagem para os passageiros é de R\$4,50. No entanto, é importante destacar que existem diferentes modalidades de tarifa para determinados grupos da população. Estudantes universitários têm direito a uma redução de 50% no valor da passagem. Já estudantes do ensino fundamental e médio, matriculados em escolas públicas, usufruem da gratuidade na tarifa. Além disso, idosos e pessoas portadoras de deficiência também têm direito à gratuidade no transporte coletivo.

Alguns bairros são atendidos pelos microônibus, executivos, alternativos, lotação ou ainda popularmente amarelinhos, de cooperativas menores de transporte coletivo viário e integram o sistema de transporte de Manaus. Funcionam como um apoio complementar à operação tradicional de ônibus, mas não acessam aos terminais de integração como os ônibus das empresas privadas que recebem concessão da administração pública para prestação de serviço nessa área de transporte coletivo urbano.

Uma das rotas acompanhadas durante a pesquisa de campo foi a linha de ônibus 606, em que a interlocutora Maria da Penha é condutora e atua também como cobradora na rota, seu trajeto é entre bairros localizados nas zonas centro e centro-sul da cidade. Essa rota tem sua saída no Ponto Conjunto Jardim Paulista, situado no bairro Aleixo, e segue viagem em direção ao Centro da cidade, retornando posteriormente ao Ponto Conjunto Jardim Paulista. A operação da linha inicia por volta das 5:30 da manhã e encerra às 22:15 da noite. Ao longo do percurso, são realizadas um total de 46 paradas, contando tanto a ida quanto a volta até o estacionamento do veículo.

Além do 606, foram acompanhadas as seguintes rotas de ônibus: 678, 600 e 016. Cada rota proporcionou uma perspectiva única para a pesquisa, explorando diferentes aspectos relacionados à mobilidade urbana e à experiência enquanto passageira.

Tomando como base o artigo “É conversando que a gente se entende: uma etnografia do 678 em Manaus rumo à Ponta Negra” de Sérgio Ivan Braga e Rodrigo Rodrigues (2008), que apresenta uma etnografia a bordo dessa rota, mostra as interações internas do ônibus, comportamentos e conversas dos passageiros, num domingo, dia da semana que habitualmente diversos moradores da cidade vão a ponta negra em busca de atividades de lazer; para essa dissertação as observações foram realizadas com foco no viés generificado do percurso. Durante a observação, foram identificadas as características e comportamentos das mulheres passageiras do ônibus, levando em consideração se estavam acompanhadas, se estavam com crianças, carregando compras ou bolsas, e identificando a presença de idosas. Além da observação, foi possível estabelecer diálogos com algumas passageiras que se disponibilizaram para compartilhar suas experiências e seus deslocamentos, levando em consideração que os deslocamentos das mulheres ocorrem de forma mais complexa, em ziguezague, aproveitando os trajetos para realizar diversas tarefas.

Os transportes públicos continuam priorizando os deslocamentos considerados obrigatórios – aqueles que ligam áreas residenciais a áreas de trabalho e de estudo em horário de pico -, sem considerar os deslocamentos das mulheres – mais completos e, por isso, mais difíceis de ser analisados e de receber uma solução -, cujos percursos nunca vão de um ponto a outro, mas ocorrem em ziguezague, aproveitando o espaço entre as atividades para realizar outras (MONTANER E MUXI, 2014, p. 208).

As rotas 600 e 016 foram selecionadas com base nos meus percursos diários para afazeres pessoais. Durante esses deslocamentos, foram observadas a quantidade de mulheres embarcadas, além de aspectos relacionados à sensação de segurança ou insegurança durante as viagens. Também foram analisados os comportamentos e dinâmicas das passageiras ao longo dessas rotas.

1.3 Por onde andei: percursos pessoais

Durante o meu trabalho de campo tive a oportunidade de percorrer diferentes trajetos sozinha, observando atentamente os cenários urbanos, as interações sociais e os desafios enfrentados no dia a dia. Neste tópico, compartilharei minhas observações detalhadas e reflexões sobre as experiências vividas ao acompanhar as rotas 600, 016 e 678. Ao longo dessas

jornadas, pude explorar a dinâmica urbana, os encontros e desencontros, além de refletir sobre as questões de segurança, insegurança e estratégias adotadas pelas mulheres em seus deslocamentos cotidianos. Por meio da prática da autoetnografia, onde compartilho minhas experiências pessoais, busco dar voz às vivências e percepções que emergiram enquanto explorava esses caminhos por conta própria. Como destacado por Daniela Beccacia Versiani em sua obra "Autoetnografia: Uma Alternativa Conceito"(2002), a autoetnografia permite uma análise mais aprofundada das experiências individuais em contextos culturais e sociais, enriquecendo nossa compreensão dos fenômenos estudados.

1.3.1 Rota 600

No dia 07 de junho de 2022, decidi iniciar minha jornada de trabalho de campo sozinha. Meu objetivo era vivenciar experiências urbanas ao acompanhar o percurso da linha 600, que vai do Terminal 4 – Jorge Teixeira, localizado na zona Norte de Manaus, até o Terminal da Praça da Matriz, localizado no Centro.

Assim que o ônibus da linha 600 chegou, às 16 horas da tarde, fiz um gesto para o motorista parar e me aproximei para embarcar. O mesmo homem que estava no ponto perguntou se aquele ônibus ia direto para o centro, e eu confirmei com a cabeça. Ele também embarcou. Além de mim, havia uma senhora cobradora e uma mulher acompanhada de suas duas filhas, de aproximadamente 7 e 5 anos.

Nos pontos seguintes, próximos ao centro e aos principais corredores de ônibus, mais mulheres embarcaram. Muitas delas estavam vestidas com uniformes de trabalho e carregavam várias bolsas e sacolas, algumas acompanhadas por crianças, o que dificultava a passagem pela catraca. No corredor da Matriz, embarcaram mais mulheres, incluindo uma grávida, uma mãe com um bebê de colo e algumas senhoras idosas.

Ao chegarmos à praça Tenreiro Aranha e nas áreas adjacentes até o Garajão, percebi que havia uma grande movimentação de pessoas. Os térreos dos prédios antigos abrigavam comércios, havia camelôs, bancas de comida e vendedores de água oferecendo seus produtos aos passageiros do ônibus. Era uma cena animada, movimentada e até um pouco caótica, típica de centros urbanos grandes. Porém, à medida que o ônibus seguia seu curso, esses estímulos múltiplos chamavam cada vez mais minha atenção.

Essa enxurrada de estímulos me fez lembrar das reflexões de Simmel (1976) sobre a necessidade de encontrar um equilíbrio entre o mundo interior e o mundo exterior para sobreviver a todos esses fluxos. As feições aparentemente irritadas e distantes das pessoas ao

meu redor contribuía para uma atitude *blasé*. Além disso, o intenso calor causado pelo clima e pelo trânsito tornava a jornada de ônibus cansativa e estressante, especialmente durante os horários de pico. A maioria das pessoas parecia cansada, irritada e até triste. Ao passarmos pelo corredor da Avenida Getúlio Vargas, o calor foi amenizado pelas árvores ao longo do trajeto.

Então, o percurso de retorno da linha 600 teve início. Em um dos primeiros pontos da Avenida Umberto Calderaro, cerca de cinco senhoras idosas embarcaram, algumas acompanhadas por crianças e carregando várias bolsas e sacolas. Não havia assentos preferenciais disponíveis na parte anterior à catraca, então algumas delas seguiram até o final do ônibus para encontrar um assento ou se segurar nos apoios com mais firmeza. À medida que nos aproximávamos novamente da Avenida André Araújo, muitos estudantes foram embarcando de diferentes pontos, e o ônibus ficou cada vez mais lotado, com as pessoas comprimidas.

Conforme Caiafa (2007), o espaço dentro do ônibus é dinâmico, não é um cenário passivo, mas sim um ambiente onde constantemente ocorrem interações entre os passageiros, seja positiva ou negativa, nessa viagem por conta da proximidade do horário de saídas de escolas, trabalhos etc. e consequente lotação do veículo, as pessoas evitavam contato por estarem muito próximas umas das outras.

1.3.2 Rota 678

A data mais propícia e escolhida fora o dia 12 de outubro de 2022, numa quarta-feira pela tarde, aproximadamente 14:00 horas, horário com número relativamente pequeno de passageiros aguardando na fila, diferentemente do relato do trabalho de Braga e Rodrigues (2008), onde no domingo é numerosa a quantidade de passageiros aguardando na plataforma de embarque, “pois em grande parte dos casos se quer aproveitar o final de semana” (BRAGA e RODRIGUES, 2008), todavia mesmo num dia da semana diferente e sendo feriado, observei famílias com vestimentas de praia, como biquínis aparentes, também algumas pessoas com fardamento de trabalho, majoritariamente mulheres acompanhadas de outras mulheres e crianças; em menor número homens, alguns acompanhados por mulheres. Na fila de espera no terminal, não ouvi muita conversa e interação entre as pessoas que aguardavam, as bancas de vendas estavam na maioria fechadas e as que estavam abertas notei a prevalência de mulheres comerciantes.

De fato, quando se está observando um ônibus durante um dia de semana, dia de trabalho, em um horário de movimento, por exemplo: no início da manhã, final da

tarde, ou ao meio-dia, mesmo tendo em vista o calor, o cansaço, o desconforto e a proximidade inevitável dos corpos em caso de lotação, percebe-se nos passageiros um comportamento comedido e individualizado marcado pela tentativa de se invadir o mínimo possível o espaço do outro e evitar o máximo possível que invadam seu espaço. (BRAGA E RODRIGUES, 2008).

Ao chegar enfim o momento de embarque não houve aglomeração e aos poucos todos os passageiros embarcaram calmamente no ônibus, sem protestos e pedidos de pôr ordem na fila para o embarque, assim cada grupo ou indivíduos procuram seus assentos; saindo do terminal, se iniciou a rota da linha 678, onde seguimos caminho partindo do bairro Jorge Teixeira, cruzando outros bairros da cidade de Manaus, como São José Operário, Coroado, Aleixo, Parque Dez de Novembro, Flores, Dom Pedro e Ponta Negra.

Seguindo a viagem, uma senhora que embarcou junto de uma bebê de aproximadamente 1 ano de idade, deixou a criança no assento e se levantou para se apresentar, Aida, 29 anos, mora com seus familiares e pediu ajuda financeira nos ônibus somente para alimentar sua filha e irmãos, segundo:

canto louvores nos ônibus porque deus sempre ajuda quem precisa, vou ser honesta com vocês, não sou evangélica e de igreja, nem cantora profissional, mas canto o que sei em busca de dinheiro pra alimentar minha filha pequena pois o pai dela foi morto antes dela nascer e eu sou sobrevivente de um tiro que levei no braço.

Então ela começou sua cantoria de louvores religiosos, algumas pessoas a ajudaram financeiramente e outras manifestaram feições incomodadas; algumas paradas à frente, ela agradeceu e desembarcou.

Nos assentos logo à minha frente, uma família que embarcou no T4, a mãe, duas crianças pequenas, uma menina e um menino, do lado oposto uma menina adolescente e em pé um rapaz carregando uma mochila, todos trajavam roupas de praia e conversavam pouco entre si, seguiram o caminho até a chegada na ponta negra. Nos assentos anteriores outra família, um homem, uma mulher e duas meninas crianças de colo, uma das crianças questionou a mãe: “falta muito mamãe?”. Em pensamento, respondi: “falta mais que muito ainda”.

Passando pela bola do produtor, como é conhecida a rotatória do bairro Jorge Teixeira, com saída pela avenida Autaz Mirim, nas paradas do trajeto até o Terminal 5 – T5, embarcam com maior frequência mulheres arrumadas e com vestimenta de trabalho, no caso em questão poucos homens embarcaram e esses trajavam roupas, como shorts, chinelos e alguns carregavam mochilas; nesse momento, o carro encontrava-se já sem assentos disponíveis, em

pé, na maioria eram os homens. Não notei grupos conversando e nem interação de terceiros, às 14 horas o calor é muito intenso, batendo nas janelas diretamente e as pessoas por conta do desconforto térmico tenderam a ficar mais quietas e indisponíveis a interações.

Chegando no T5, a fila de pessoas aguardando o ônibus estava bastante volumosa, mesmo sendo feriado boa parte das pessoas estavam trajando uniforme de lojas de shoppings, o carro extrapolou a lotação e muitas pessoas foram em pé, assim como no artigo de Braga e Rodrigues (2008), se torna melhor a observação antropológica e a possibilidade de ouvir os comentários acerca da superlotação, calor e desconforto, reparei que boa parte das mulheres buscaram ficar próximas umas das outras, independentes de estarem em pé ou sentadas; também embarcou uma senhora com deficiência visual e auditiva, com vestimentas precárias, descalça, que distribuiu um pedaço de papel pedindo ajuda financeira, no papel estava escrito em caixa alta: “olá, meu nome é Davi, como vocês podem ver eu não ouço e nem falo, venho pedir uma grande ajuda, para sustentar minha família, pois não tenho como trabalhar, qualquer ajuda é bem-vinda R\$1,00 real, R\$0,50 centavos etc. muito obrigada e que deus te abençoe”. Ao meu lado duas mulheres conversavam e falavam que essa senhora é agressiva quando não tem seu pedido de auxílio atendido, inclusive uma das moças disse já ter sido agredida por ela com um murro no braço, a maioria dos passageiros ignorou a presença da senhora portadora de deficiência, alguns a ajudaram, mas logo ela desapareceu em meio à multidão em pé no carro.

Seguindo viagem, apesar do ônibus ter saído do terminal com superlotação, nas paradas subsequentes desembarcaram mais passageiros do que embarcaram, o carro não ficou vazio, mas as pessoas já não ficaram mais apertadas. Na parada na frente do Amazonas Shopping grande parte de passageiros desceu, o carro ficou mais vazio e seguimos viagem chegando à avenida Djalma Batista, às duas horas e quarenta e seis minutos, metade do caminho já percorrido.

Na Avenida Constantino Nery, os embarques aumentaram, na maioria homens, e o carro voltou a ficar lotado, com muitos passageiros em pé. É nítido a diferença dos passageiros que estavam à passeio para alguma atividade de lazer e os que estavam à caminho ou retornando do trabalho; mesmo no feriado, grande parte dos passageiros não apresentaram características que estava, indo para praia ou algum tipo de lazer que a área da Ponta Negra proporciona.

Na avenida do Samba, localizada na parte de trás do Sambódromo, dois grupos de mulheres embarcaram, o primeiro grupo, duas senhoras bem arrumadas, usando óculos escuros, bolsas etc., conversavam sobre a ida e passeio ao Shopping Ponta Negra. O segundo grupo, três a quatro jovens mulheres, trajando roupas de praia, aparentemente animadas e sem receio de usar o celular dentro do carro. Durhan (1973) apud Braga e Rodrigues (2008) afirmou que é

através das viagens possíveis pelo transporte público que as pessoas exercem sua mobilidade afim de usufruir de áreas da cidade, onde muitos não encontram nos seus bairros de moradia, assim ampliando um universo de vivências sociais.

O início da viagem de volta foi minimamente agradável, porém assim como em Caiafa (2007), o cansaço se fez presente por conta do calor fatigante, tanto da cidade, quanto de dentro do carro, assim como o barulho do motor e os barulhos externos próprios de uma cidade movimentada.

É importante destacar que a infraestrutura e o transporte coletivo de uma cidade desempenham um papel fundamental na garantia da mobilidade e acessibilidade de todas as pessoas. Em Manaus, embora tenham ocorrido avanços significativos nas últimas décadas, ainda existem desafios a serem enfrentados.

Ao adotar uma abordagem generificada foi possível observar que as experiências urbanas das mulheres em Manaus são moldadas por uma série de fatores. As interseções entre gênero, classe social, etnia, formato do corpo, idade e outros marcadores sociais influenciam suas interações com o espaço urbano e a forma como elas se movimentam na cidade. Os papéis tradicionais de gênero, muitas vezes, restringem as mulheres a espaços específicos, afetando sua liberdade de locomoção e limitando seu acesso a oportunidades. A diversidade de perspectivas e vivências compartilhadas por nossas interlocutoras enriquecerá nossa compreensão do papel do gênero na configuração dos espaços urbanos.

2 QUEM SÃO ESSAS MULHERES?

O objetivo deste capítulo é apresentar a realidade de mulheres habitantes da cidade de Manaus que utilizam o transporte coletivo como principal meio de locomoção. Essas mulheres estão sujeitas às desigualdades sociais, econômicas e culturais presentes na sociedade brasileira, que se refletem em sua experiência cotidiana de deslocamento. À medida que proponho investigar realidades de mulheres que utilizam o transporte público em Manaus, as indagações emergiram: Quem seriam essas mulheres? Quais seriam suas histórias, suas lutas e suas experiências ao transitar pela cidade?

Considerando a relação que o gênero compõe na organização social, na construção dos papéis sociais – masculino e feminino – e nos sistemas de dominação que movem as engrenagens da sociedade capitalista, a reprodução das opressões de gênero ocupa todos os espaços das relações sociais e produção humana. Para Erza Park (1967), a cidade é uma expressão da natureza humana, intrínseca aos hábitos e costumes das pessoas que a habitam, capaz de mostrar o bem e o mal da “natureza” humana. Assim, as cidades e seus espaços funcionam também como agentes contínuos das desigualdades de gênero.

O gênero pressupõe práticas, comportamentos e atribuições dadas e esperadas das pessoas, expressas na cidade, que se desenvolve nas práticas cotidianas, englobando as estratégias e práticas diferenciadas nos deslocamentos no espaço urbano. Por isso, há a necessidade de apresentar as vivências de mulheres por meio do reconhecimento de seus marcadores que atravessam seus corpos e interpelam suas experiências urbanas, pois cada mulher vivencia a cidade de forma única.

Com o objetivo de aprofundar a compreensão sobre mulheres e suas experiências no sistema de transporte coletivo de Manaus, foram conduzidas entrevistas semiestruturadas com quatro mulheres residentes da cidade, que utilizam o transporte público como principal meio de locomoção. As entrevistas foram realizadas visando envolver mulheres de diversas faixas etárias (ressalta-se que três das quatro interlocutoras se encontram na faixa etária dos 20 anos de idade) raças, classes sociais e ocupações, de modo a garantir uma ampla diversidade de perspectivas e experiências, essas informações estão na tabela 1.

Todas as informações e definições para descrever as interlocutoras foram citadas por elas mesmas, e não foram modificadas por serem parte integrante da identidade de cada uma delas.

Tabela 1 – Dados das Interlocutoras.

| Interlocutora | Idade | Raça | Gênero | Orientação Sexual | Naturalidade | Ocupação |
|------------------------------|--------------|------------------|---------------|--------------------------|--------------------------------|--|
| Isabel Cristina Saboia | 27 anos | Preta | Cisgênero | Lésbica | Manaus/AM | Professora de História |
| Era Santos | 22 anos | Parda | Transsexual | Pansexual | Oriximiná/PA | Arquiteta |
| Danna Dantas | 27 anos | Indígena Baré | Cisgênero | Bissexual | São Gabriel da Cachoeira/AM | Escritora |
| Maria da Penha | 38 anos | Preta | Cisgênero | Heterossexual | Manaus/AM | Motorista e cobradora de ônibus |

Além das entrevistas agendadas previamente em locais fixos, algumas entrevistas foram conduzidas a bordo dos ônibus em movimento, permitindo uma oportunidade única para a observação das interações sociais que ocorrem durante as viagens de ônibus. No entanto, essa modalidade de entrevista apresentou desafios, como a dificuldade de manter a concentração nas perguntas e respostas em meio ao movimento e ao ruído presente no ambiente do ônibus.

2.1 ISABEL

Isabel Cristina Saboia, de 27 anos, é moradora e natural de Manaus/Amazonas. Atualmente, seu principal meio de locomoção de transporte é o ônibus, o qual utiliza para se deslocar para o trabalho e para o lazer. Se autodeclara como uma pessoa que pertence a múltiplas minorias sociais, sendo mulher, negra, lésbica e gorda. Para Lélia Gonzalez (1984), as identidades são construídas e vivenciadas em uma sociedade que valoriza e privilegia formas de ser e estar no mundo em detrimento de outras, afirmando que “ser mulher negra é viver em um mundo onde a opressão é dupla”.

Historiadora, formada pela faculdade privada Nilton Lins, mestra em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas, hoje é vinculada ao mesmo departamento como doutoranda. Atua na rede pública de ensino do Estado do Amazonas através da Secretaria de Educação Estadual (Seduc-AM), como professora de história desde 2020 na escola Aldeia do Conhecimento, localizada no bairro Cidade Nova.

Isabel não considera isso meramente um título profissional, mas sim algo que a engrandece enquanto pessoa. Dentro do seu espaço privado, ela é conhecida apenas como Isabel, mas fora do perímetro de sua casa, ao encontrar seus alunos no espaço público, ela é vista como a professora de história. Sua formação a constitui em tudo o que ela é, acredita que a educação tem um poder afetivo e revolucionário, e tenta levar isso para sua sala de aula. Ela busca conduzir atividades de forma que seus alunos não a vejam como uma ditadora, e sim como alguém que se importa com eles. É importante que seus alunos a percebam não apenas como uma professora, mas como alguém que se importa com a educação e tem posicionamentos políticos. Ela se sente feliz quando é vista como “Isabel, professora de história”, e acredita que isso é mais importante do que qualquer título acadêmico.

Aos dois anos de idade foi morar no município de Tefé/Amazonas, com sua avó materna, onde morou até seus onze anos de idade, retornando para Manaus no ano de 2005 com sua avó. Esta seria uma viagem temporária para cuidados de um parente adoecido na época, mas as circunstâncias a levaram a ter moradia fixa na cidade. Sempre morou na zona Norte de Manaus, logo quando chegou do interior, sua residência era no bairro Campo Dourado, depois no bairro Cidade de Deus por conta da proximidade e rede de apoio familiar. Em 2020, na pandemia, construiu uma casa com sua irmã, onde morou até novembro de 2022, hoje é residente do bairro Flores, localizado na zona Centro-sul, onde divide um apartamento com sua companheira. Porém, seus trajetos continuam a incluir os bairros Cidade de Deus, onde moram seus parentes, e bairro Redenção da zona Oeste, onde os familiares de sua companheira residem.

Isabel se sente mais confortável em Manaus do que em outras cidades, a exemplo de Marituba/PA e São Paulo/SP, que teve a oportunidade de conhecer. Embora tenha achado o transporte em São Paulo incrível, ela não se sentia em casa ou confortável para sair, principalmente à noite na cidade. Em contraste, em Manaus, ela se sente confortável para se deslocar, mesmo em áreas consideradas mais violentas, e não tem restrições em relação ao deslocamento. Se sente em casa não apenas por causa do conforto em se deslocar, mas também por causa da culinária, dos espaços e da cultura local. Esses fatores contribuem para que ela se sinta bem e mais à vontade do que em outras cidades que já visitou.

Morou em Marituba, no Pará, na época havia uma onda de crimes na cidade. Então tinha medo de sair de casa e não se sentia segura para se deslocar, mesmo que houvesse fluxo constante de ônibus na BR 316, onde a casa de sua irmã estava localizada. Isso a impediu de conhecer outras partes da cidade e municípios vizinhos.

Sua experiência, em meio a uma onda de crimes na cidade de Marituba, ilustra como o discurso midiático sobre o crime pode afetar a mobilidade e a sensação de (in)segurança das pessoas em espaços urbanos. Segundo Tereza Caldeira (2000), a construção midiática da violência urbana, marcada pela ideia de “epidemia do crime”, gera um clima de medo e insegurança que afeta principalmente as camadas mais vulneráveis da população. Esse clima de medo, por sua vez, leva à restrição da mobilidade e ao aumento do isolamento social, o que pode ter impactos significativos na vida cotidiana das pessoas, limitando suas possibilidades de trabalho, estudo e lazer.

Para Isabel, as dificuldades em se deslocar vão além dos engarrafamentos e a falta de infraestrutura viária, e se conectam com sua identidade e localização na sociedade. Como uma pessoa que pertence a grupos marginalizados, ela lida com os desafios de se movimentar em um espaço que, muitas vezes, não é pensado para incluir suas especificidades.

A entrevistada se vê como parte integrante da cidade, e acredita que a cidade também define quem somos como indivíduos. Ela relatou que antes de entrar na Universidade Federal do Amazonas (UFAM), sentia-se desrespeitada e isso afetava sua autoestima. A partir de sua entrada na UFAM, ela encontrou um espaço acolhedor e respeitoso, onde pôde viver plenamente sua identidade racial e sexual.

De acordo com Henri Lefebvre (2008), a cidade é um espaço onde as relações sociais são construídas e reproduzidas. Nesse sentido, a relação do indivíduo com o espaço urbano é fundamental para compreender como ele se insere na sociedade. E, mais do que isso, é importante considerar também a relação do indivíduo com seu próprio corpo dentro desse espaço.

Assim, a entrevistada percebe a cidade a partir do ciclo afetivo das pessoas com quem convive e que as respeitam como indivíduo. Ela sente-se confortável para ser quem é, dentro das definições que ela estabelece para si mesma. Isabel, relatou que quando frequentava outra instituição de ensino não se sentia confortável dentro das exigências que lhe eram impostas, como vestimenta social e tratativas muito formais. Atualmente, ela se sente bem ao ser percebida como é, e acredita que a UFAM foi fundamental para que pudesse estabelecer suas próprias definições e viver confortavelmente com sua identidade de gênero, racial e sexual.

Apesar da atmosfera movimentada da cidade, ela se contenta em ser percebida como ela é, sente que pode se expressar sem medo de julgamentos, o que é crucial para ela. Isabel é casada com uma mulher e vive sua vida sem restrições por causa de suas crenças políticas e seu desejo de defender seus valores. No passado, ela, muitas vezes, lutou para se apresentar de uma maneira particular para aqueles ao seu redor, mas agora ela deixou de lado essas preocupações e está feliz com a forma como é percebida, mesmo quando está em espaços públicos.

Como uma mulher lésbica, ela ainda experimenta uma barreira psicológica quando se trata de demonstrações públicas de afetos. Apesar disso, ela se recusa a restringir suas expressões de amor por sua companheira. Um gesto que elas têm é beijar as mãos uma da outra. A relação com suas famílias é crucial para que se sintam acolhidas tanto no espaço privado, quanto no público. Ela reconhece que ser mulher a coloca em uma posição vulnerável, mas resiste a deixar que isso a impeça de demonstrar afetos por sua parceira.

Isabel também tem enfrentamentos como uma mulher com corpo não padrão, ela relata que enfrentar o transporte coletivo com um corpo gordo é dolorido e pode causar desconforto devido a olhares e falta de espaço físico. Ela mencionou que aprendeu a se blindar de muitas situações, como olhares e comentários indesejados, mas ainda assim enfrenta desconfortos. A situação pode ser ainda mais complicada quando se está em um ônibus lotado, onde é comum o contato físico com outras pessoas.

A interlocutora possui percepções muito interessantes sobre o trânsito na cidade de Manaus, principalmente em relação à zona norte, onde passou boa parte de sua vida. Através da sua memória, ela recorda a transformação do bairro Cidade de Deus, que passou de um local escasso de recursos, sem supermercados, hospitais ou bancos, para uma região autônoma e próspera, com diversos serviços e comércios. Recordando sua chegada à Cidade de Deus em 2009:

Era um bairro que estava começando a se colocar enquanto território autônomo porque lembro que não tinha supermercados, não tinha banco 24 horas, era tudo muito escasso, parecia que o estado não chegava lá. E hoje é um bairro e uma região que vive por si só, tem supermercado, tem tudo. (Isabel, 2022)

Essa região da cidade é grande e complexa, ela considera a região uma “cidade à parte”, que sobrevive por si só. No entanto, mesmo com o desenvolvimento da região e a melhoria das condições de vida, o aumento do fluxo urbano parece ter tornado o trânsito mais caótico que antes. Isabel também mencionou os “amarelinhos”⁷, que são ônibus particulares bastante comuns na cidade, e que segundo ela, criam um senso de “território sem lei” no trânsito da região.

Entretanto, Isabel relatou ter tido diversas experiências negativas ao utilizar a “lotação” – termo mais comum para ela, como ser tirada de dentro do veículo por reclamar de algum serviço. Ela mencionou que os motoristas, muitas vezes, tomam decisões arbitrárias, como mudar o trajeto ou direcionar os passageiros para outros ônibus em determinados pontos, o que pode gerar desconforto e constrangimento para os usuários. Em decorrência dessas experiências, a entrevistada opta por evitar a utilização de lotação, como forma de evitar novos episódios de violência ou exclusão.

Isabel utiliza o ônibus convencional como principal meio de transporte em Manaus, devido à questão econômica. No entanto, ela relata sentir medo ao utilizar esse meio de transporte, por conta da insegurança que ronda a cidade. Em uma das suas últimas viagens, ela desceu do ônibus no meio do caminho, com medo de ser assaltada. Isabel comentou que sempre conversa com suas amigas sobre códigos que indicam possíveis situações de perigo, fruto de experiências anteriores de violência. Embora sua companheira lhe ofereça a alternativa de utilizar serviços de transporte particular, como o aplicativo Uber, Isabel pondera que o valor cobrado pode ser bastante elevado, o que a leva a optar pelo ônibus mesmo diante dos medos e incertezas.

O ônibus é o meio de transporte mais utilizado pela maioria da população brasileira, principalmente pela parcela de menor renda. Os motivos para isso são diversos, incluindo a falta de opções de transporte mais acessíveis financeiramente, a insuficiência de infraestrutura

⁷ Na cidade de Manaus, além dos ônibus convencionais, há uma grande quantidade de ônibus alternativos que circulam pela cidade, conhecidos popularmente como “alternativos”, “lotação” ou “amarelinhos”. Esses ônibus geralmente possuem rotas específicas que os ônibus convencionais não cobrem, e são uma alternativa para muitos moradores e moradoras que não possuem outras opções de transporte ou que precisam se deslocar para regiões mais distantes da cidade.

de transporte em muitas áreas urbanas, a insegurança em outras modalidades de transporte, dentre outros fatores.

Segundo Caldeira (2000), o transporte público no Brasil reflete as desigualdades sociais e espaciais presentes na sociedade. Ela destaca que os serviços de transporte são mais precários nas periferias e regiões mais pobres, o que limita o acesso das populações mais vulneráveis aos recursos da cidade. Cavalcanti (2015) destaca que, além da precariedade do serviço, a violência no transporte público é uma das principais preocupações dos usuários, especialmente das mulheres. Ela ressalta que a insegurança no transporte não é apenas uma questão de criminalidade, mas também está relacionada à falta de políticas públicas que garantam a segurança e o bem-estar dos usuários.

Ao embarcar dentro dos ônibus de Manaus, a situação é problemática. Isabel expõe sua percepção acerca da situação dentro dos ônibus, trazendo à tona a questão sobre conforto e segurança. Ela observa que a conservação dos ônibus, tanto interna quanto externa, varia conforme a região da cidade em que circulam, sendo que em algumas áreas eles são mais organizados e estruturados, com ar-condicionado e boa manutenção. Enquanto em outras são insuficientes em vários aspectos, ônibus sujos e mal conservados, pneus em más condições, barras soltas. Esses problemas afetam o conforto e a segurança dos passageiros, tornando a viagem ainda mais desagradável e arriscada.

À exemplo dessa disparidade, Isabel comenta:

Eu pego muito o 450 porque é o ônibus que vai para a casa da minha sogra e essa rota corta bairros que estão em áreas mais centrais, então o carro é mais estruturado, tem ar-condicionado. Já os ônibus que pegam o perímetro da zona leste e norte são um caco, o carro da rota 352 é péssimo, péssimo, péssimo. Então eu percebo que há, uma visão minha até grosseira talvez, mas é como se dependendo da região os ônibus são mais organizados e para outras áreas são precárias, até em coisas simples desde a higiene do ônibus até a própria manutenção, olha que não tenho nenhum tipo de conhecimento em manutenção de veículo, mas você percebe as rodas, os pneus carecas, aquelas barras que a gente segura, soltando.

Além do próprio transporte público em si, outras estruturas complementares são igualmente importantes para a mobilidade urbana, como as calçadas e os pontos de ônibus. Calçadas estreitas e mal conservadas, por exemplo, podem dificultar ou mesmo impossibilitar o acesso das pessoas aos pontos de ônibus e, conseqüentemente, ao próprio transporte público. Além disso, a falta de abrigos e assentos nos pontos de ônibus pode afetar especialmente as mulheres, que, muitas vezes, precisam esperar o ônibus em locais pouco seguros e sem proteção contra chuva, sol e vento. Nesse sentido, a qualidade e a manutenção das calçadas e dos pontos

de ônibus também precisam ser levadas em conta na discussão sobre mobilidade urbana e acesso ao transporte público.

A caminhada de casa até o ponto de ônibus é um trajeto diário para a entrevistada. Ela relatou que mora em uma região central, próximo à Avenida Max Teixeira, onde as calçadas são boas e a passagem é tranquila, devido à presença constante de ronda policial por conta de uma escola militar na região. Entretanto, mesmo com as condições favoráveis, o trajeto leva cerca de seis a oito minutos a pé, o que acaba afetando um pouco a mobilidade da entrevistada. Ela comenta que antes era “mal-acostumada”, pois em outras residências que morou os pontos de ônibus ficavam mais próximos, mas agora precisa caminhar um pouco mais para chegar até o ponto. Apesar disso, ela ressalta que a vantagem é que qualquer ônibus que passa, ela já embarca e não há muito tempo de espera.

Quanto à segurança durante o trajeto de retorno do trabalho para sua casa, geralmente chega no ponto às 19:00 horas e atravessa um sinal de trânsito movimentado. Ela destacou que é um momento caótico, pois precisa esperar os motoristas pararem para que possa atravessar com segurança. No entanto, ela considera a chegada tranquila e relatou que no tempo recente da realização da entrevista, precisou pegar a rota 315 para o centro e o horário estava relativamente tranquilo, conseguindo inclusive se sentar durante a viagem.

A sensação de segurança no transporte público é um fator primordial para que as passageiras se sintam confortáveis e confiantes durante o trajeto. No entanto, para muitas mulheres a realidade é diferente, além dos assaltos, as mulheres sofrem violências restritas ao gênero no transporte público. Isabel compartilhou diversas situações de violência sofridas dentro do ônibus, sendo a primeira quando ainda era criança e precisava pegar o transporte para ir à escola. Segundo ela, um senhor a assediou, passando a mão em seu braço e seu corpo enquanto estava na porta do ônibus. A experiência a deixou paralisada e marcada por traumas que ainda a afetam na vida adulta.

Contudo, as situações de assalto no ônibus em Manaus não estão restritas à violência de gênero e atingem a todos os usuários do transporte coletivo. Dados da Secretaria de Segurança Pública do Amazonas (SSP/AM) apontam que os assaltos a ônibus em Manaus são frequentes, segundo o relatório anual de 2020, foram registrados 3.464 casos de roubo em transporte coletivo na cidade, o que equivale a uma média de 9,5 assaltos por dia. Alguns relatos indicam que os assaltos ocorrem em diferentes momentos do dia, tanto durante a noite quanto durante o dia, e que muitos passageiros são obrigados a entregar seus pertences aos criminosos sob ameaça de armas de fogo. Essas situações geram um clima de insegurança e medo nos usuários, que, muitas vezes, precisam escolher entre arriscar a própria vida ou perder seus pertences.

No início de 2019, Isabel sofreu um episódio de assalto. Finalizando sua graduação, ficou responsável por gravar as monografias dos seus colegas de turma, foi até a faculdade recolher o valor para realizar a tarefa. Ao retornar, ela embarcou na rota de ônibus 350, que geralmente pegava para fazer esse trajeto. Ela estava sozinha e como era janeiro, não havia muito movimento, devido ser momento de recesso. Dois rapazes entraram no ônibus e, distraída com seu fone de ouvido, ela não percebeu a movimentação dos assaltantes que obrigaram o motorista a mudar o caminho da rota. Rapidamente puxou o fone de ouvido e jogou pela janela, além de esconder seu celular. Com um dinheiro significativo em mãos, ela entregou aos assaltantes, o que pareceu fazê-los desistir de pedir seu celular. Um dos assaltantes chegou a encostar um terçado em seu pescoço, exigindo mais dinheiro. Essa experiência a traumatizou profundamente, fazendo com que ela passasse um bom tempo sem andar de ônibus, voltou a usá-los, apenas para ir à universidade quando iniciou seu mestrado. Ainda assim, Isabel nunca mais se sentiu segura nos ônibus e, desde então, sempre se senta no fundo, a fim de observar quem entra. Contrariando a sensação exposta no começo da entrevista, quando focamos nos relatos a bordo do coletivo, ela se mantém sempre alerta e nervosa, julgando qualquer movimento estranho como potencial ameaça.

As mulheres frequentemente precisam adotar estratégias de sobrevivência no transporte coletivo para se protegerem de possíveis ameaças. Essas estratégias incluem escolher assentos próximos a outras mulheres, viajar com uma pessoa conhecida, como colega de trabalho ou de escola, não usar joias chamativas, manter dinheiro e chaves em um bolso interno, evitar transporte coletivo à noite ou em áreas isoladas, sentar-se perto do motorista ou sair no meio do caminho se o motorista não cumprir a rota preestabelecida.

Nesse sentido, tecnologias como o aplicativo “Cadê meu Ônibus”⁸ oferecem uma opção de segurança e conveniência para os usuários do transporte coletivo. Isabel utiliza esse aplicativo, além do Google Maps para se deslocar com mais certidão, descobrir as possibilidades de trajetos, rotas e acompanhar a chegada do veículo no ponto de ônibus, assim evita ficar exposta por tempo desnecessário e se sentir vulnerável. Além do uso do aplicativo, a interlocutora compartilhou que evita pegar ônibus articulado, como as rotas 640, 448 e 300, os veículos articulados possuem a capacidade de transportar mais passageiros, sendo dividido em duas partes e unidos por uma junta articulada. Para Isabel, por conta do tamanho do veículo e da quantidade exagerada de passageiros, dificultam a atenção no movimento interno e de fluxo

⁸ O aplicativo "Cadê meu ônibus?" foi desenvolvido pelo Sinetram (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas) em 2017, com o objetivo de informar os horários em que os itinerários dos ônibus passarão pelas paradas de ônibus e reduzir o tempo de espera dos usuários.

de passageiros, como consequência ela evita embarcar nesse modelo de ônibus por receio de assaltos.

A limitação de horário para a circulação, especialmente à noite, também é uma estratégia de Isabel para se sentir mais segura e evitar situações de violência, ela afirmou que seu teto de horário para sair de ônibus à noite é no máximo até às 21:00 horas. Mesmo sendo uma decisão tomada por questões de segurança, esses mecanismos acabam afetando negativamente a participação das mulheres na vida social, econômica e cultural da cidade, restringindo seu acesso a oportunidades e recursos que poderiam contribuir para sua autonomia e bem-estar.

Em conclusão, a entrevista com a Isabel revelou a complexidade e a diversidade das experiências das mulheres no transporte público em Manaus. A interlocutora expôs seus medos, limitações e traumas causados por situações de violência, mas também enfatizou a importância de desafiar esses medos e ocupar os espaços da cidade. Ela costuma ir de ônibus aos seus lugares favoritos da cidade, como o Largo São Sebastião e o Casarão das Artes, também visitar as praias nos arredores de Manaus. Logo, essa resistência é essencial para a construção de cidades mais igualitárias e seguras para todas as pessoas.

2.2 ERA

Era Santos é uma jovem arquiteta de 22 anos de idade, parda, natural de Oriximiná no Pará e mudou-se para Manaus aos 16 anos de idade para estudar. Atualmente, trabalha em uma construtora. Ao longo da pesquisa, Era foi uma das principais interlocutoras que compartilhou suas experiências e trajetória de vida. Ela relatou que somente após se afastar de sua realidade de infância, numa cidade pequena, que começou a se compreender melhor como uma mulher. Sua transição aconteceu em Manaus, onde ela construiu sua carreira profissional e se tornou parte do mercado de trabalho. Acompanharemos a trajetória de Era, como a identidade de gênero influenciou não só sua vida pessoal, mas também sua relação com a cidade de Manaus.

Como uma mulher trans, ela frequentemente enfrenta situações de discriminação e violência em espaços públicos, o que a leva a repensar suas escolhas e comportamentos para garantir sua própria segurança. Além disso, sua percepção sobre a cidade e seus espaços públicos é afetada pelo fato de que, muitas vezes, ela se sente excluída ou inviabilizada nesses locais. Através de sua trajetória foi possível refletir sobre a intersecção entre identidade de gênero e ocupações dos espaços públicos, como o uso do transporte público, bem como as dificuldades enfrentadas por mulheres trans em um contexto urbano.

A realidade de mulheres trans nos espaços urbanos é marcada pela intersecção de diversas opressões e desigualdades, como a discriminação de gênero, raça e classe social. De acordo com a autora Patricia Hill Collins (2019), a interseccionalidade é um conceito que permite compreender como essas múltiplas opressões se entrelaçam e afetam a vida de mulheres e outros grupos marginalizados. Isso se torna particularmente evidente no caso de mulheres trans, que frequentemente enfrentam situações de violência e exclusão nos espaços públicos das cidades.

Sirma Bilge (2013) é uma destacada professora catedrática na Universidade de Montréal, especializada em estudos de gênero, interseccionalidade, racismo e relações étnicas, com uma abordagem pós-colonial e decolonial., aponta que essa exclusão se dá tanto em espaços privados quanto públicos, e que as mulheres trans, muitas vezes, precisam se esforçar para encontrar lugares onde possam ser aceitas e respeitadas. Isso inclui, por exemplo, o acesso a serviços públicos, como banheiros e transporte coletivo, onde são frequentemente alvo de hostilidade e violência. Bilge também destaca que a exclusão de mulheres trans dos espaços urbanos pode ter um impacto negativo em sua saúde mental e bem-estar, levando a sentimentos de isolamento e solidão.

Era relatou que apesar de saber que deveria economizar dinheiro pegando ônibus, opta frequentemente pelo Uber por questões de conforto e segurança. Ela sente-se desconfortável em estar dentro de ônibus, especialmente durante o caminho até a parada, onde pode ser alvo de hostilidade e violência. Além disso, como trabalha longas jornadas, muitas vezes, volta para casa tarde da noite e teme pela própria segurança ao pegar ônibus sozinha. Seus percursos realizados diariamente são principalmente o trajeto de casa para o trabalho e o retorno. Acompanhando sua trajetória é possível perceber como a insegurança em relação à sua identidade de gênero e a violência que mulheres trans frequentemente enfrentam nos espaços públicos impactam suas escolhas de locomoção na cidade.

A interseccionalidade se mostra um conceito fundamental para entender as múltiplas opressões que impactam a vida dessas mulheres e como elas encontram formas de resistência e sobrevivência na cidade, uma vez que a discriminação e a violência que sofrem não se restringem apenas ao fato de serem trans, mas se combinam com outras formas de opressão que intensificam suas vulnerabilidades. Diante desse cenário, a resistência e a busca por formas de sobrevivência das mulheres trans na cidade se tornam fundamentais. É importante compreender como essas mulheres constroem estratégias de resistência e enfrentamento diante das diversas opressões que vivenciam, seja por meio da ocupação dos espaços públicos de forma coletiva e solidária, seja pela criação de redes de apoio e fortalecimento com outras pessoas LGBTQIA+.

A experiência da interlocutora revela como a cidade de Manaus pode ser acolhedora ou não para mulheres como ela. Ela relatou ter encontrado um ciclo de acolhimento na cidade, onde tudo é mais “natural” e as pessoas são mais tolerantes em relação às diferenças. Esse ambiente a ajudou a se entender enquanto mulher trans, sem sofrer cobranças ou pressões de terceiros. No entanto, ela também explicou que, quando precisa sair dessa bolha, para resolver questões burocráticas em prédios públicos, por exemplo, ela sente a falta do acolhimento que encontra em seu meio social. Ela percebe os olhares curiosos e julgadores, que a fazem se sentir desconfortável. Essa dualidade de sensações mostra como a cidade pode ser acolhedora ou hostil para pessoas trans, dependendo do meio em que se encontram.

Além disso, dados atuais indicam que a violência contra mulheres trans nos espaços públicos continua alarmante. Segundo a Associação Nacional de Travestis e Transexuais (ANTRA, 2020), foram registrados no Brasil 175 assassinatos de pessoas trans em 2020, sendo a maioria mulheres trans negras.

Dentro do ônibus, mulheres trans enfrentam muitas questões que vão além do simples ato de se locomover de um lugar para outro. Nesse espaço público, elas são confrontadas com olhares curiosos, comentários maldosos e até mesmo agressões verbais e físicas. Antes de sua transição, Era utilizava o ônibus como um lugar onde podia se proteger atrás de uma skin masculina⁹, mas agora ela não tem mais essa opção e precisa enfrentar a vulnerabilidade de ser quem ela é – uma mulher. Mesmo assim, ela se recusa a se esconder e se esforça para ocupar esse espaço público, mesmo que isso signifique ter que lidar com o medo constante.

Durante minhas viagens de ônibus percebi mudanças significativas em relação ao meu tratamento antes e depois da minha transição. Antes, eu costumava usar uma skin de segurança para me proteger, cumprimentando os cobradores com uma voz masculinizada e sentando-me com um ar ameaçador para evitar que as pessoas mexessem comigo. Hoje não posso mais fingir uma voz masculinizada. (Era, 2023).

Estar dentro do ônibus acaba sendo um exercício, Era precisa se lembrar constantemente de que ela tem o direito de estar ali, mesmo que outros não gostem. Para ela, isso é uma oportunidade de compartilhar suas experiências e ensinar aos outros sobre a diversidade.

Entretanto, a interlocutora compartilhou algumas situações de constrangimentos que vivenciou dentro dos ônibus, descreveu um incidente no qual uma mulher parou em sua frente e a encarou intensamente, como se tentasse entender o que era “aquilo”. Sua presença parecia

⁹O termo utilizado pela interlocutora “Skin” é pele em inglês, nessa situação utilizado para descrever a maneira que ela se portava para se sentir mais segura nas tratativas durante seus deslocamentos.

perturbar as expectativas das pessoas, fazendo com que se sentisse vulnerável e exposta, pois as pessoas podiam encará-la, rir, apontar e falar abertamente sobre seu corpo.

As interações sociais vivenciadas por indivíduos trans, como descritas pela entrevistada, têm implicações significativas para a sua identidade e saúde mental. O constante olhar de estranhamento e a falta de entendimento sobre a sua existência pode gerar sentimentos de inadequação e exclusão. A exposição a situações de preconceito, discriminação e violência também podem ter efeitos negativos na saúde mental, como ansiedade, depressão e trauma. A falta de reconhecimento e respeito por sua identidade pode ainda levar à invisibilização e silenciamento das experiências trans, o que pode agravar ainda mais o impacto dessas interações sociais na vida desses indivíduos.

2.3 DANNA

Danna Dantas, tem 27 anos, é natural de São Gabriel da Cachoeira, indígena da etnia Baré, bissexual, é artista e escritora independente. Mora em Manaus há 11 anos, no bairro Alvorada I, nos conhecemos nos corredores da UFAM e por frequentarmos os mesmos lugares no centro da cidade e possuímos amigos em comum.

Sua presença nos espaços públicos é marcada por sua identidade não-padrão, por ser uma mulher gorda e bissexual, que atinge diretamente e indiretamente sua experiência na cidade. Para Danna, poder se identificar com as pessoas ao seu redor é essencial para se sentir pertencente ao local em que vive. Danna busca por espaços familiares e reconhecíveis, que lhe tragam uma sensação de segurança. Ela explora muito o centro da cidade, frequentando seus bares, festas e pontos de encontro. Dessa forma, ela se mantém próxima de sua cultura musical e de suas raízes.

Além disso, Danna procura por eventos em seu bairro e casa de amigos, onde se sente confortável e acolhida. Nesses espaços, ela não se sente estrangeira ou um corpo estranho em um meio desconhecido. A busca por familiaridade e segurança é constante na sua vida, que utiliza esses recursos para garantir sua tranquilidade em meio à cidade.

O uso de seus principais meios de transporte é dividido por turno: de dia ônibus e à noite sempre de aplicativo de transporte privado, se possível acompanhada. Seu trecho durante os dias úteis da semana é saída de casa ao trabalho e depois retornando do trabalho para casa, geralmente utilizando as linhas de ônibus 212, 205 ou 350.

Ao longo do dia, ela normalmente utiliza o transporte coletivo para se deslocar pela cidade, mas só se sente segura para fazer isso até um determinado horário. Esse limite temporal

gira em torno das 20 horas, e só se aplica quando ela precisa voltar para casa. Isso porque sabe que é tranquilo caminhar até a sua residência depois de descer no ponto de ônibus.

No entanto, se precisar sair de casa à noite após as 20 horas, mesmo que ainda não seja muito tarde, ela evita utilizar o transporte público. Isso ocorre porque não se sente segura esperando nas paradas de ônibus do seu bairro. Há um risco muito grande de assaltos, tanto por pessoas a pé quanto por indivíduos que se deslocam de moto.

Essa sensação de insegurança faz com que a interlocutora evite sair de casa à noite, ou que busque outras formas de transporte. Em alguns casos, pode contar com a ajuda de familiares ou amigos, ou optar por aplicativos de transporte. Esse comportamento é uma resposta adaptativa aos riscos que ela percebe em seu ambiente, e revela um aspecto importante da sua relação com a cidade e com o transporte público.

A sensação de segurança é um aspecto básico para o bem-estar das pessoas nos espaços urbanos e no transporte coletivo. No entanto, para muitas mulheres essa sensação é frequentemente ameaçada pela vulnerabilidade que enfrentam em relação à violência de gênero. Em um ambiente onde o assédio sexual e outras formas de violência são frequentes é comum que mulheres evitem certas rotas, horários e meios de transporte, a fim de minimizar os riscos de serem alvo de agressões. No entanto, é importante também reconhecer que a sensação de insegurança das mulheres não é apenas uma questão de percepção, mas sim uma realidade vivida. É necessário enfrentar as raízes da violência de gênero e trabalhar para transformar as normas culturais que a sustentam.

Ao planejar seu trajeto, Danna sempre tem em mente a segurança como um fator prioritário. Ela opta pelo caminho mais rápido, mas também leva em consideração o ambiente em que possa buscar locais mais controlados e seguros. Paradas muito cheias são evitadas, assim como aquelas localizadas em lugares isolados.

Para garantir uma espera menos vulnerável, ela utiliza o aplicativo “Cadê meu Ônibus”, conferindo as previsões de chegada dos ônibus. Embora nem sempre precisas, as informações do aplicativo ajudam a reduzir o tempo de espera, diminuindo assim a exposição a situações de risco. Menos tempo esperando na rua significa menos tempo exposta ao sol e menos tempo em estado de alerta constante.

As caminhadas até os pontos de ônibus podem ser um momento de tensão para muitas mulheres, especialmente em locais com alta incidência de violência. Para a interlocutora em questão, a sensação de segurança varia de acordo com o horário e com as características do ambiente.

Durante o dia ela se sente mais tranquila, uma vez que os percursos que costuma fazer têm bastante movimento de pessoas e comércios. No entanto, quando volta do estágio, por exemplo, o caminho se torna mais perigoso. A Praça 14, onde fica o ponto de ônibus, onde geralmente ela aguarda o ônibus para retornar à sua casa, é conhecida por suas muitas oficinas mecânicas e lojas automotivas, o que atrai uma grande quantidade de homens para a região.

Esses homens, muitas vezes, tentam uma interação meio esquisita, gritando “psius” ou fazendo piadinhas, o que gera desconforto e medo nela. Essas situações são frequentes e exemplificam como o assédio é uma realidade comum nas caminhadas diárias das mulheres, tornando-se uma barreira para sua mobilidade e liberdade.

Para garantir a segurança das mulheres é necessário criar políticas públicas que combatam a violência de gênero nos espaços urbanos, incluindo medidas para tornar as ruas e pontos de ônibus mais iluminados e seguros. Também é importante trabalhar na conscientização da população, em especial dos homens, sobre a importância de respeitar as mulheres e suas escolhas de deslocamento pela cidade.

Ao se deslocar pela cidade, a interlocutora evita locais que já lhe causaram medo ou que foram palco de violência. Ela relata que a parada de ônibus do Shopping Millennium, no sentido centro, o terminal da Matriz e a Av. Eduardo Ribeiro, depois do fechamento das lojas, são exemplos de lugares que não frequenta mais devido ter sofrido assédio ou tentativa de assalto. Apesar de não ter sido vítima de violência nessas ocasiões, ela ainda tem medo de se colocar em situações semelhantes no futuro e não ter a mesma sorte. Essas experiências a levaram a ser mais cautelosa e a escolher trajetos que lhe ofereçam mais segurança.

Diante das narrativas da interlocutora, foi possível notar que suas escolhas e estratégias para se sentir mais segura no sistema de transporte público são moldadas pelas experiências vivenciadas e pela realidade vulnerável das mulheres nos espaços urbanos. A escolha por trajetos mais controlados e evitar lugares onde já houve violência, a conferência do aplicativo para reduzir o tempo de espera e o planejamento prévio do percurso são algumas das ações que a interlocutora adota para minimizar os riscos. É importante ressaltar que essas preocupações e cuidados não são exclusivas dessa interlocutora, mas sim compartilhadas por muitas mulheres que diariamente precisam enfrentar a violência de gênero nos espaços públicos.

2.4 MARIA DA PENHA

Maria da Penha, mulher negra de 38 anos que trabalha como motorista e cobradora na rota 606 da empresa Expresso Coroadó. Ela começou a trabalhar na empresa há 14 anos, inicialmente como cobradora e depois como manobrista, trabalhando dentro da garagem. Atualmente, Maria da Penha é motorista e cobradora, desempenhando duas funções dentro do ônibus. Ela compartilhou sua história dentro da empresa, tendo começado em uma outra posição e progredido gradualmente até alcançar uma posição de maior responsabilidade.

Segundo ela, os passageiros costumam tratar o cobrador de maneira mais rígida e fechada, com pouco diálogo. Ela observou que, na teoria, seria de se esperar que os passageiros tivessem mais diálogo com o cobrador, já que o motorista está dirigindo e se concentrando na estrada. No entanto, na prática, a entrevistada relata o contrário, os passageiros se dirigem mais ao motorista, deixando o cobrador um pouco de lado. Essa percepção da entrevistada aponta para as complexidades das dinâmicas sociais dentro do ônibus, e como os papéis sociais de motorista e cobrador podem ser percebidos de maneiras distintas pelos passageiros.

Para Caiafa (2007), essa tratativa com o cobrador/a acaba por ser consequência do conjunto de situações e interações que acontecem rapidamente dentro do ônibus e, muitas vezes, causam uma tratativa agressiva com o cobrador por conta de troco, por exemplo. Em uma das minhas viagens, passei por uma situação em que não tinha troco disponível e tive que permanecer antes da catraca, o que causou irritação nos outros passageiros atrás de mim.

A entrevistada, como motorista de ônibus, compartilhou sua percepção sobre o trânsito de Manaus. Ela enfatizou a importância de manter a calma em meio à bagunça que, muitas vezes, se instaura nas ruas da cidade. Para ela, a falta de respeito por parte dos condutores de carros menores em relação aos ônibus é uma grande fonte de frustração, já que, muitas vezes, os motoristas de ônibus precisam lidar com as consequências da irresponsabilidade alheia. Ela ressaltou que apesar de serem profissionais capacitados e responsáveis, os motoristas de ônibus, muitas vezes, são colocados em situações perigosas no trânsito. A entrevistada ainda refletiu sobre as expectativas sociais em relação ao tráfego urbano, e como essas expectativas não são correspondidas na prática, o que pode levar a uma sensação de insegurança e incerteza nas ruas. Em suma, a entrevistada enfatizou a complexidade e desafios enfrentados por motoristas de ônibus em Manaus, e como é importante ter paciência e cautela ao lidar com o trânsito da cidade.

No entanto, Maria da Penha admite que ser mulher motorista de ônibus em Manaus também traz desafios específicos, como o preconceito e a desconfiança dos passageiros em

relação à capacidade das mulheres de dirigir um veículo grande e transportar muitas pessoas com segurança. Mas, para ela, esses desafios são superáveis com determinação e habilidade, e ela se orgulha de desempenhar sua função com competência e eficiência, mostrando que as mulheres podem sim ser motoristas de ônibus tão boas quanto os homens.

Infelizmente, a violência é uma realidade constante na rotina de muitas funcionárias do sistema de transporte público. Elas enfrentam assédio verbal, físico e sexual por parte de passageiros, além de lidar com a desconfiança e discriminação por parte de alguns colegas de trabalho. Segundo o Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Ônibus de São Paulo (2022), cerca de 60% das mulheres que trabalham no setor já sofreram algum tipo de violência no exercício de suas funções.

A interlocutora relembra as experiências de assédio que enfrentou quando trabalhava somente como cobradora. Segundo ela, as cantadas e abordagens eram frequentes, especialmente quando os passageiros entregavam o dinheiro e tocavam em suas mãos. Ela destaca que, além de pegar o dinheiro, os homens também se sentiam no direito de tocar em suas mãos de forma inapropriada. As cantadas também eram uma constante, algumas vindas de passageiros embriagados, outras mais grosseiras. Tais situações, sem dúvida, são uma violação dos direitos da mulher e representam um grande desafio para as motoristas e cobradoras que exercem sua profissão em um ambiente predominantemente masculino

Atualmente, na função de motorista e cobradora, ela contou que o assédio ocorre principalmente durante o momento de pagamento da passagem, quando os passageiros tentam pegar o dinheiro das mãos dela de forma invasiva e abusiva. Muitas vezes, os passageiros fingem que vão entregar o dinheiro, mas na verdade só querem tocar nas mãos da motorista e cobradora. Essa forma de assédio é especialmente incômoda para ela, pois acontece durante as duas funções que ela desempenha, dirigir e cobrar. Essa realidade é lamentável e reforça a necessidade de medidas preventivas e educativas para combater a violência contra mulheres no transporte público.

Ela já presenciou diversas situações em que passageiras sofreram assédio e violência no transporte público. Como cobradora, ela costumava alertar as mulheres para que ficassem atentas e não deixassem que os homens se aproximassem de forma inadequada. Agora, como motorista, ela não hesita em parar o ônibus e intervir quando presencia alguma situação de assédio ou violência. Ela relatou um episódio em que um homem se masturbou dentro do ônibus e ela parou imediatamente em frente à delegacia para que o agressor fosse detido. Ela também já evitou assaltos e outros tipos de violência, mas precisou mudar de linha para evitar ser

marcada pelos criminosos. Ela se preocupa com a segurança das passageiras e se sente responsável por protegê-las no transporte público.

A partir das experiências compartilhadas pela motorista de ônibus, fica evidente a complexidade das relações de poder presentes no ambiente de trabalho e nos sistemas de transporte público. As violências sofridas pelas mulheres trabalhadoras são uma realidade inaceitável, mas também é possível identificar formas de resistência e de luta contra essa situação. A postura da motorista em não deixar passar as situações de assédio ou violência, mesmo que isso signifique mudar de linha ou enfrentar retaliações, é uma atitude corajosa e exemplar.

3 TRAJETÓRIAS EM IMAGENS: UMA ABORDAGEM FOTOETNOGRÁFICA DAS EXPERIÊNCIAS NO TRANSPORTE COLETIVO

Neste capítulo, adentramos no âmago das vivências cotidianas no transporte coletivo por meio da abordagem fotoetnográfica. Segundo Luiz Achutti (1997), a fotoetnografia é um método valioso para compreender o cotidiano. Aqui, as imagens ganham vida, capturando não apenas momentos, mas também a essência das experiências que permeiam nossos deslocamentos urbanos.

As mulheres foram destacadas nas fotografias para que possam ser vistas como protagonistas desses percursos, uma vez que suas experiências são objeto dessa dissertação. Cada foto, um fragmento de narrativa visual, revela histórias, emoções e conexões que se entrelaçam nas rotinas urbanas, oferecendo uma perspectiva única sobre as experiências no transporte coletivo.

Achutti (1997) destaca a importância da fotografia como uma ferramenta de pesquisa antropológica, afirmando que "não existem fotografias que não sejam portadoras de um conteúdo humano" e que toda fotografia é, de alguma forma, antropológica. Ele ressalta que a técnica fotográfica e seu potencial de registro socioantropológico são essenciais na antropologia visual (Achutti, 1997, p. 7).

















CONCLUSÃO

A cidade de Manaus é um cenário complexo onde diferentes grupos sociais vivenciam seus deslocamentos de maneiras diferentes, e as especificidades de gênero emergem como fator crucial nessa análise. Nesta dissertação, exploramos como as mulheres se deslocam em Manaus, considerando os desafios e as oportunidades que se apresentam a elas no contexto urbano. Diante das narrativas das interlocutoras, questionou-se como o gênero influencia suas escolhas de locomoção e como as formas de opressão e violência no espaço público impactam suas rotinas diárias.

Cada interlocutora apresentou uma perspectiva única das vivências de mulheres em Manaus, mostrando a complexidade das relações de gênero, raça e classe na cidade. Essas experiências individuais contribuem para uma compreensão mais ampla das questões enfrentadas pelas mulheres em espaços urbanos e no transporte público.

Isabel, mulher negra, lésbica e gorda, enfrenta desafios em uma cidade que tende a privilegiar outras formas de identidade. No entanto, mesmo em meio às adversidades, ela vive a cidade a partir de seu ciclo afetivo, transformando os deslocamentos em verdadeiros atos de resistência. Ao enfrentar as barreiras impostas pela cidade, Isabel reafirma sua existência e presença nos espaços públicos, reivindicando o direito de ocupar e pertencer à cidade de maneira autêntica. Nesse contexto, os deslocamentos assumem uma dimensão mais profunda e significativa, transcendendo o mero ato de locomoção e tornando-se expressões de resistência frente às estruturas de exclusão e marginalização presentes no tecido urbano.

Isabel, ao viver a cidade a partir de suas relações afetivas, reconfigura o significado dos espaços urbanos e contribui para a construção de uma cidade mais inclusiva, diversa e acolhedora para todos os seus habitantes, independentemente de suas identidades e vivências. Sua história nos lembra da importância de ouvir e valorizar as experiências das minorias, que, muitas vezes, encontram na cidade não apenas desafios, mas também oportunidades para fortalecer sua voz e sua resistência perante as adversidades.

Para Era, Manaus foi palco de uma realização fundamental em sua vida: a possibilidade de conhecer e conviver com diversos corpos e identidades, o que desempenhou um papel crucial em sua jornada pessoal de autodescoberta e aceitação enquanto mulher. Foi em Manaus que ela encontrou uma rede de apoio que a permitiu encontrar sua força como mulher trans. Em seus deslocamentos cotidianos pela cidade, Era compreendeu que a cidade pode ser um espaço poderoso de mudança e emancipação, o ambiente urbano, com todas suas complexidades e contradições, ofereceu-lhe uma arena para se reconstruir e se afirmar. No entanto, ela também

reconhece que, apesar dos avanços, ainda há desafios a serem superados. A violência, a discriminação e a exclusão ainda persistem em muitos espaços, tornando a jornada de pessoas trans uma batalha por sobrevivência e reconhecimento.

A experiência de Danna em Manaus revela os desafios enfrentados por pessoas que possuem identidades não-padrão nos espaços urbanos. A busca por familiaridade e segurança demonstra a importância do pertencimento e como a violência de gênero influencia a mobilidade das mulheres. Suas estratégias para evitar situações de risco e insegurança destacam a necessidade de políticas públicas que garantam a segurança e respeito aos direitos das mulheres nos espaços públicos. A história de Maria da Penha, a motorista e cobradora de ônibus, revela os desafios enfrentados pelas mulheres no sistema de transporte público, seja nos tratamentos dos passageiros ou na luta contra o assédio. Sua postura de enfrentar situações adversas e sua preocupação com a segurança das passageiras são exemplos de resistência no seu ambiente de trabalho.

As experiências têm em comum o enfrentamento de desafios e dificuldades relacionados ao espaço urbano e ao transporte público em Manaus. A insegurança nas ruas e no transporte coletivo é um fator que impacta as escolhas e comportamentos das interlocutoras, seja optando por transportes mais seguros, evitando certos locais ou buscando espaços acolhedores.

Em conclusão, a análise dos deslocamentos das mulheres em Manaus, especialmente no contexto do transporte público, revela uma realidade complexa, profundamente influenciada pelas interseções de gênero, raça, classe e identidade. As experiências compartilhadas por Isabel, Era, Danna e Maria da Penha demonstram como a cidade pode ser tanto um espaço de resistência e empoderamento, como um cenário de desafios e adversidades para mulheres e grupos minoritários.

A análise interseccional desses deslocamentos mostra como marcadores sociais, seja de gênero, raça, classe social, orientação sexual, entre outros influenciam diretamente na forma de se movimentar no espaço urbano. E apesar das adversidades, as mulheres não se mostram passivas, as interlocutoras dessa pesquisa mostram a resistência de diversas formas. Essas resistências podem se manifestar desde estratégias individuais de autoproteção, viagens em companhia, uso de aplicativos que monitoram as viagens de ônibus, assim as interlocutoras e muitas mulheres vivem seu cotidiano e realizam seus deslocamentos no espaço urbano.

O espaço urbano não é neutro, e as experiências individuais dessas mulheres refletem como a cidade pode ser tanto um agente de exclusão quanto um potencial catalisador de transformação e emancipação. O transporte público emerge como uma peça central nesse quebra-cabeça urbano. Além de ser essencial para a mobilidade e acesso a serviços, ele se torna

um símbolo de resistência e uma plataforma para reivindicar o direito de ocupar e pertencer aos espaços urbanos. As estratégias adotadas pelas mulheres para enfrentar os desafios de insegurança e violência nos deslocamentos destacam a urgência de políticas públicas mais inclusivas e efetivas, que promovam a segurança, o respeito e a igualdade de gênero nos espaços públicos e no transporte coletivo.

Assim, ao considerarmos as narrativas e vivências das mulheres em Manaus, reconhecemos que a cidade é um palco de lutas e resistências, mas também de potenciais transformações. O estudo dessas experiências nos convida a repensar e reimaginar a cidade, buscando torná-la um lugar mais inclusivo, onde todas, todos e todes tenham o direito de ocupar e se deslocar sem medo, reafirmando sua existência e protagonismo em cada esquina, avenida e estação de ônibus.

O transporte público é uma ferramenta fundamental para a apropriação e o usufruto dos espaços e serviços da cidade. O ônibus, como um meio de deslocamento acessível para grande parte da população, é muito mais do que um simples meio de transporte. É um meio de exercitar direito e de se afirmar no espaço público, mesmo diante de questões estruturais enraizadas na sociedade que impõem desafios às mulheres e grupos minoritários. O ato de circular pela cidade através do transporte público torna-se um ato de resistência e enfrentamento, uma forma de reivindicar o direito de ocupar e pertencer aos espaços urbanos. As barreiras e desafios enfrentados vão além das questões de infraestrutura da cidade, são também reflexo de preconceitos, desigualdades de gênero e violências que se manifestam diariamente nos espaços públicos.

Ao fim deste trabalho, fica claro que a cidade não é apenas um espaço físico, mas também um local de resistência. As mulheres não apenas ocupam e atravessam as ruas, praças e avenidas, mas também reivindicam a cidade como um espaço seu, lutando por liberdade, direitos e igualdade. Esse aspecto de resistência, entrelaçado com a realidade multifacetada de cada mulher, enriquece a compreensão da cidade como um espaço dinâmico e heterogêneo, onde diferentes trajetórias de vida se cruzam.

Os deslocamentos generificados são atravessados por questões complexas e o estudo dessas vivências demanda uma abordagem interdisciplinar e sensível as diferentes realidades. Além disso, reforça a importância de dar voz às mulheres e suas experiências, tornando-as protagonistas na transformação das cidades em ambientes mais inclusivos e acolhedores para todos.

Por fim, é fundamental que novas pesquisas continuem a investigar essas temáticas, ampliando a compreensão sobre as dinâmicas de gênero nos espaços urbanos e contribuindo

para a construção de um futuro em que todas as mulheres possam se deslocar pela cidade de forma livre, autônoma e segura. A cidade pode e deve ser um local de resistência, onde a diversidade e a igualdade sejam valorizadas, e onde as vozes das mulheres ecoem em busca de uma sociedade mais justa e equitativa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACHUTTI, Luiz Eduardo Ronbinson. Fotoetnografia: um estudo de antropologia visual sobre cotidiano, lixo e trabalho. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1997.

BILGE, S. Intersectionality Undone: Saving Intersectionality from Feminist Intersectionality Studies. *Social Identities*, v. 19, n. 1, p. 127-139, 2013. Disponível em: https://www.ualberta.ca/intersections-gender/media-library/intersectionality-readings/bilge-2013intersectionality_undone.pdf. Acesso em: 08 de maio de 2023.

CAIAFA, Janice. Aventura das cidades: ensaios e etnografias. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

CALDEIRA, Teresa P. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2011.

COLLINS, Patricia Hill; BILGE, Sirma. Interseccionalidade. Tradução de Rane Souza. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2021.

GONZALEZ, Lélia. "Por um feminismo afrolatinoamericano". *Revista Isis Internacional*, Santiago, v. 9, p. 133-141, 1988.

HARAWAY, Donna. "Gênero" para um dicionário marxista: a política sexual de uma palavra. *Cadernos Pagu*, 2004. p. 201-246.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5ª Ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MONTANER, Josep Maria; MARTINEZ, Zaida Muxí. Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos. Tradução de Frederico Bonaldo. 1ª ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2014, p. 208.

OLIVEIRA, José Aldemir de. Manaus de 1920-1967. A cidade doce e dura em excesso. Manaus: Editora Valer/Governo do Estado do Amazonas/Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio G. (Org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1967, p. 26-67.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. Antropologia da e na cidade, interpretação sobre as formas da vida urbana. Porto Alegre: Marcavisual, 2013.

RODRIGUES, Rodrigo P.; BRAGA, Sérgio I. G. "Metamorfose ambulante": Uma viagem de ônibus como rito de passagem. *Somanlu*, ano 8, n.1, 2008.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil para análise histórica. Tradução. Christine Rufino Dabat e Maria Betânia Ávila. Recife: SOS CORPO, 3ª ed. Mimeografado, 1989.

SILVA, M. (2011). Determinantes da alocação urbana e práticas de mobilidade da população de Baixa Renda: A segregação espacial na cidade do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado, Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. In: CARNEIRO, M; TOLEDO, J; AURÉLIO, M; ORRICO, R. Espriamento urbano e exclusão social. Uma análise da acessibilidade dos moradores da cidade do Rio de Janeiro ao mercado de trabalho. Revista EURE, v. 45, n. 136, pp. 51-70, Santiago, 2019.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio G. (Org.). O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editor, 1967. p. 13-28.

TAVOLARI, Bianca. Direito à Cidade: Uma trajetória Conceitual. Novos Estudos, Ed. 104 – Volume 35 – N.1. março, 2016.

Legislação:

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei 10.257. Estatuto da Cidades. Brasília, 2001.

BRASIL. Lei 12.587. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.

Lei n. 2.075, de 29 de dezembro de 2015. Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Manaus – PLANMOB-MANAUS e Estabelece as Diretrizes para o Acompanhamento e Monitoramento de sua Implementação, Avaliação e Revisão Periódica. Online. Disponível em: < <http://leismunicipa.is/upfqa>>. Acesso em: 20 de julho de 2022.

Plano de Mobilidade Urbana de Manaus. 2015. Disponível em: <https://www2.manaus.am.gov.br/docs/portal/secretarias/smtu/PlanMobManaus.pdf>. Acesso em 22 de julho de 2022.

Notícias de Jornais:

G1 Amazonas. 7 em cada 10 residências de Manaus não possuem acesso a esgoto tratado; dejetos vão para igarapé, diz morador. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/08/25/7-em-cada-10-residencias-de-manaus-nao-possuem-acesso-a-esgoto-tratado-dejetos-vaio-para-igarape-diz-morador.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Chuva causa alagamentos e desabamentos em Manaus. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/12/01/chuva-causa-alagamentos-e-desabamentos-em-manaus.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Chuva causa estragos e alagamentos em Manaus. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/03/25/chuva-causa-estragos-e-alagamentos-em-manaus.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Cobradora é esfaqueada durante assalto a ônibus em Manaus, e colegas denunciam insegurança. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/09/22/cobradora-e-esfaqueada-durante->

assalto-a-onibus-em-manaus-e-colegas-denunciam-inseguranca.ghtml. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Estudante da Ufam pula de ônibus em movimento para escapar de assalto em Manaus. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/11/24/estudante-da-ufam-pula-de-onibus-em-movimento-para-escapar-de-assalto-em-manaus.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Idoso é engolido por buraco em calçada na Zona Sul de Manaus; veja vídeo. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/01/06/idoso-e-engolido-por-buraco-em-calçada-na-zona-sul-de-manaus-veja-video.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Levantamento mapeia mais de 100 crateras que ameaçam casas em Manaus. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/01/07/levantamento-mapeia-mais-de-100-crateras-que-ameacam-casas-em-manaus.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Manaus registra mais de 260 casos de importunação sexual em 11 meses. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2020/12/16/manaus-registra-mais-de-260-casos-de-importunacao-sexual-em-11-meses.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Manaus tem média de 4 assaltos a ônibus por dia em 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/03/14/manaus-tem-media-de-4-assaltos-a-onibus-por-dia-em-2021.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Manaus tem o 12º pior indicador de saneamento básico entre as 100 maiores cidades do Brasil. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/03/22/manaus-tem-o-12o-pior-indicador-de-saneamento-basico-entre-as-100-maiores-cidade-do-brasil.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Ônibus fica preso em buraco ao tentar subir ladeira na Zona Norte de Manaus. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/02/21/onibus-fica-preso-em-buraco-ao-tentar-subir-ladeira-na-zona-norte-de-manaus.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Três passageiros são esfaqueados durante assalto a ônibus em Manaus. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/11/04/tres-passageiros-sao-esfaqueados-durante-assalto-a-onibus-em-manaus.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.

G1 Amazonas. Usuários sofrem com problemas de iluminação e infraestrutura nos terminais de ônibus em Manaus. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/01/18/usuarios-sofrem-com-problemas-de-iluminacao-e-infraestrutura-nos-terminais-de-onibus-em-manaus.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2023.