

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA**

**A GEOPOLÍTICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM MANAUS:  
O PAPEL DA INFORMALIDADE NA CONSTITUIÇÃO DO  
TRANSPORTE COLETIVO (1990 – 2010)**

**JAQUELINE DO ESPÍRITO SANTO SOARES DOS SANTOS**

Manaus  
2011

**JAQUELINE DO ESPÍRITO SANTO SOARES DOS SANTOS**

**A GEOPOLÍTICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM MANAUS:  
O PAPEL DA INFORMALIDADE NA CONSTITUIÇÃO DO  
TRANSPORTE COLETIVO (1990 – 2010)**

Dissertação de Mestrado (*stricto sensu*)  
apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
Geografia, da Universidade Federal do Amazonas  
(UFAM), como parte do requisito para obtenção  
ao título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Tatiana Schor

Manaus  
2011

Ficha Catalográfica  
(Catalogação realizada pela Biblioteca Central da UFAM)

*S237g* Santos, Jaqueline do Espírito Santo Soares dos

A geopolítica do transporte de passageiros em Manaus: o papel da informalidade na constituição do transporte coletivo(1990-2010) /Jaqueline do Espírito Santo Soares dos Santos.- Manaus: UFAM, 2011.

163f.; il. color.

Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal do Amazonas, 2011.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Tatiana Schor

1. Geopolítica 2. Transporte informal 3.Poder público- Manaus I. Schor, Tatiana (Orient.) II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

CDU(1997)911.375:656.025.2(811.3)(043.3)



Ata da Defesa Pública da Dissertação de Mestrado do(a) Senhor(a) **JAQUELINE DO ESPÍRITO SANTO SOARES DOS SANTOS**, aluno(a) do Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal do Amazonas, área de concentração em Amazônia: Território e Ambiente, realizada no dia **16 de dezembro de 2011**.

Aos **dezesesseis** dias do mês de **dezembro** de **2011**, às **9:00 horas**, no Sala de Audiovisual do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas, realizou-se a Defesa Pública da Dissertação de Mestrado, intitulada **“A GEOPOLÍTICA DO TRANSPORTE EM MANAUS: O PAPEL DA INFORMALIDADE NA CONSTITUIÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO (1990-2010)”**, sob orientação do(a) Professor(a) Doutor(a) **TATIANA SCHOR (DEGEO/UFAM)**, do(a) aluno(a) **JAQUELINE DO ESPÍRITO SANTO SOARES DOS SANTOS**, em conformidade com o Art. 83 do Regimento Geral de Pós-Graduação da Universidade Federal do Amazonas, como parte final de seu trabalho para a obtenção do grau de **MESTRE EM GEOGRAFIA**, área de concentração em **AMAZÔNIA: TERRITÓRIO E AMBIENTE**. A Banca Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: **Professor(a) Doutor(a) TATIANA SCHOR, Orientador(a)/Presidente (UFAM), Professor(a) Doutor(a) VITOR RIBEIRO FILHO (UFU) e o(a) Professor(a) Doutor(a) OTONI MOREIRA DE MESQUITA (ICHL/UFAM)**. O(A) Presidente da Banca Examinadora deu início à sessão convidando os membros da Banca e o(a) Mestrando(a) a tomarem seus lugares. Em seguida, o(a) Senhor(a) Presidente informou sobre o procedimento do exame. A palavra foi facultada ao(a) Mestrando(a) para apresentar uma síntese do seu estudo e responder às perguntas formuladas pelos membros da Banca Examinadora. Após a apresentação e argüição pelos membros da Banca Examinadora, esta se reuniu onde decidiu, por unanimidade, que o(a) aluno(a) foi **“APROVADA”**. A sessão foi encerrada. Eu, Maria das Graças Luzeiro, Secretária do PPG-GEOG, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim, pelos membros da Banca Examinadora e pelo(a) Mestrando(a). Manaus (AM), **16 de dezembro de 2011**.

**Banca Examinadora**

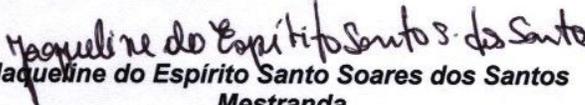
**Profa. Dra. Tatiana Schor**  
**Orientadora/Presidente (DEGEO/UFAM)**  
**Prof. Dr. Otoni Moreira de Mesquita**  
**Membro Titular (ICHL/UFAM)**  
**Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho**  
**Membro titular (UFU)**

**Rubrica**

  
 .....  
  
 .....  
  
 .....

**Conceito**

**“APROVADA”**  
 .....  
**“APROVADA”**  
 .....  
**“APROVADA”**  
 .....

  
**Jaqueline do Espírito Santo Soares dos Santos**  
**Mestranda**

  
**Maria das Graças Luzeiro**  
**Secretária do PPG-GEOG**

## **DEDICATÓRIA**

---

Aos meus queridos pais, Jackson Rubens Ramos dos Santos e Marileide Soares dos Santos por me apoiarem e orientarem em minha caminhada. Ao meu irmão, Bruno Soares dos Santos por sempre estar ao meu lado, mesmo que muitas vezes eu não perceba suas preocupações. Vocês são os motivos para a realização deste trabalho.

## **AGRADECIMENTOS**

---

A Deus por me conceder o dom da vida.

Ao Divino Espírito Santo por iluminar meu caminho  
guiando sempre os meus passos.

Aos meus pais por manter e amparar minha vida.

Ao meu irmão por sempre estar ao meu lado.

Aos meus familiares por compreenderem as minhas ausências.

Aos meus professores do Ensino Fundamental e Médio que se  
dedicaram a me ensinar as minhas primeiras lições e a escolher este caminho.

À Universidade Federal do Amazonas pela oportunidade.

À Profa. MSc. Annunziata Chateaubriand (Departamento de Engenharia Civil)  
por me mostrar o caminho da pesquisa e das atividades de campo.

À Profa. Dra. Luiza Elaine Azevedo (Departamento de Comunicação Social)  
por me incentivar a continuar o caminho da pesquisa.

Ao Departamento de Geografia, aos professores e colegas de curso pelo  
incentivo e as discussões em sala de aula que contribuíram para com o meu conhecimento  
durante todos esses anos.

Ao NEPECAB por ter me acolhido e ter me dado muitas oportunidades.

Ao Prof. MSc. Marcos Castro Lima por ter confiado em mim,  
me dando minha primeira oportunidade de pesquisa na Geografia.

À Profa. MSc. Mircia Ribeiro Fortes por depositar total confiança em mim.  
Ainda sendo grande amiga e conselheira nos momentos de dificuldade da minha vida.

Ainda aos Prof. Dr. Masulo Cruz e Prof. Dr. Ricardo Nogueira pelas longas conversas de  
incentivo.

À Profa. Dra. Ivani Faria pela força transmitida aos alunos, saiba que me auxiliou bastante.

Ao Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira por me mostrar a simplicidade por meio de suas  
palavras o verdadeiro amor em lecionar.

Ao Prof. Dr. Geraldo Alves de Souza pela oportunidade de pesquisa dentro da  
Geografia dos Transportes.

À minha orientadora Tatiana, agradeço por aceitar o desafio e por me inspirar  
com seu exemplo de educadora e pesquisadora.

À CAPES, pela bolsa concedida em agosto de 2009 até agosto de 2011.

À Associação do Comércio do Amazonas.

Ao Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas.

Ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

À Superintendência Municipal de Transporte Urbano de Manaus.

À Biblioteca Pública Municipal João Bosco Pantoja Evangelista.

Ao Museu Amazônico (UFAM).

Aos amigos que conheci no curso de Geografia-Licenciatura (Noturno)  
durante os anos de 2005 a 2008.

Aos amigos que fiz no curso de Mestrado.

As amigas Elisiane Pereira, Francisca Bispo, Helena Mourão, Rosimeire Brito e Silvana  
Vasconcelos sei que posso contar sempre com vocês.

Em especial a Adriana Bindá, Juliana Araújo, Jucélia Parédio, Camila Bagnaschi, Cristiane  
Rodrigues, Marcos Lira, Rogério Marinho, Salomão Neves, Thayza Castro e Thiago Franco  
por me auxiliarem nas tarefas desta Dissertação.

E aos colegas André Morais, Tiago Maiká Schwade, Leandro Dutra, Luciana Moura, Márcio  
Nascimento, Karen Alves, Regiane Magalhães, Leni Souza, Márcia Cambeba e Thayana  
Karoliny Amorim.

Agradeço.

## RESUMO

---

SANTOS, Jaqueline do Espírito Santo Soares dos (2011). A geopolítica do transporte de passageiros em Manaus: o papel da informalidade na constituição do transporte coletivo (1990 – 2010). Manaus, 2011, 163 p. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Ciências Humanas e Letras, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Amazonas.

Os conflitos entre os agentes participantes do transporte convencional, permissionário e informal, regularizados e fiscalizados pelo poder público municipal configuram a geopolítica dos transportes. Esta pesquisa buscou compreender as características da geopolítica do transporte de passageiros em Manaus entre os anos de 1990 a 2010, bem como reconhecer a geohistória do transporte coletivo considerando a expansão urbana, o crescimento populacional e a necessidade de circulação que influenciaram para o recrudescimento do transporte informal. Assim, procurou-se avaliar a relação do poder público com os agentes desse tipo de transporte dentro do sistema. Para isso foram analisados aspectos históricos do transporte coletivo que facilitaram a entrada da informalidade (o papel do ônibus) e seus elementos que caracterizam suas modalidades na regionalização do sistema. Como resultados apontam-se o emaranhado de teias que formam o transporte coletivo devido os constantes conflitos entre seus agentes, pois as modalidades buscam prevalecer no sistema, com a regularização dos mototaxistas que gera insegurança pela perda de passageiros com os taxistas. O impasse a permanência dos Executivos, a duvidosa qualidade dos serviços oferecidos pelos Alternativos e o aparecimento/crescimento da atuação dos ônibus “piratas” e triciclos pelas ruas da cidade fazendo emergir do transporte informal essas categorias que reivindicam suas regularizações forçando o poder público a acatar. Concluindo, o transporte convencional vivencia um momento de pressão, onde o transporte informal está mais conectado as falhas do sistema de transporte. Ainda, o aumento da tarifa é justificado por “investimentos” na compra de novos ônibus, mas a população se pergunta: Cadê os novos ônibus? Não perceptível a melhoria proclamada pelo poder público com essa ação deixando cada vez mais complicado a condição das pessoas que dependem do transporte coletivo. No entanto, a atual situação permite procurar por outras soluções, alternativas que se integrem ao transporte coletivo, como a criação de ciclovias e a utilização do transporte fluvial. Assim, com os mesmos problemas enfrentados anteriormente, o transporte coletivo de Manaus ainda assume a responsabilidade de preparar o sistema para a Copa do Mundo de Futebol de 2014 (Manaus será uma das subsedes), além de idealizar um planejamento em “escala macro” por participar da Região Metropolitana.

**Palavras-chave:** geopolítica; transporte informal; poder público; Manaus.

## ABSTRACT

---

SANTOS, Jaqueline do Espírito Santo Soares dos (2011). The geopolitics of passenger transport in Manaus: the role of informality in the constitution of collective transportation (1990-2010). Manaus, 2011, 163 p. Thesis (Master) - Institute of Humanities and Letters, Department of Geography, Federal University of Amazonas.

The conflicts in the conventional bus transport, as in the informal, regulated and supervised by the municipal government conceptualizes the geopolitics of transport. This research aims comprehend the geopolitical characteristics of public transport in Manaus in the 1990 - 2010 period, as well as recognize the geo-history of public transport considering urban sprawl, population growth and the need for movement that influenced the rise of informal transport. Thus, we sought to evaluate the government relationship with agents using the public transport system. Were analyzed historical aspects of public transport, where is permitted the entry of informality (the bus role) as the arrangements in the regionalization of the system. The results point to the tangled webs that makes public transportation due to the constant conflicts, because the modalities seek rely the government, with the regularization of the moto-taxi that creates uncertainty for the loss of passengers and taxi drivers. The impasse and the abundance of the executive transport, the dubious quality of the services offered by this transport alternative and the growth of the illegal buses and tricycles through the streets who claim their regularization forcing the government to accept. In conclusion, the conventional transport experiences a pressure point where the transport is increasingly informal with failures of the public transport system. Still, the fare increase is justified by "investments" in the purchase of new buses, but people wonder: Where is the new buses? No noticeable improvement proclaimed by the government leaves more and more complicated the condition of the people that depends on public transportation. However, the current situation allows us to look for other solutions that integrate with alternative transportation, such as the creation of bike paths and the use of river transport. Thus, with the same problems faced earlier, the public transport of Manaus assumes the responsibility to prepare itself for the World Cup Soccer in 2014 (Manaus is one of the cities who host the event), and devise a plan in "macro scale" for Manaus Metropolitan Region.

Keywords: geopolitics, informal transport; government; Manaus.

## LISTA DE FIGURAS

---

Figura 1: Manaus e sua divisão	25
Figura 2: Bonde: o sinônimo de modernidade na rua do Tesouro	29
Figura 3: Catraias no cais do porto	29
Figura 4: Ônibus circulando em Manaus no final dos anos 40	33
Figura 5: Expresso Tuchaua	34
Figura 6: O “famoso” Zepelim (Cartão postal- A favorita na década de 1950)	35
Figura 7: Os ônibus da Transportamazon e seus funcionários	35
Figura 8: Os caminhos da Cidade Flutuante (Cartão postal- A favorita)	36
Figura 9: Ônibus da empresa Constantinópolis	39
Figura 10: Classificação Viária de 1975	40
Figura 11: Ônibus Executivos em 1980	41
Figura 12: Ônibus da Viama	41
Figura 13: Ônibus da Ajuricaba	42
Figura 14: Ônibus da Ohama	42
Figura 15: Ônibus da Monte Ararate	42
Figura 16: Expresso circulando em Manaus	47
Figura 17: Plataforma do Expresso na Alameda Cosme Ferreira	47
Figura 18: Os ônibus com chassis de caminhão (Cartão postal- A favorita na década de 1950)	51
Figura 19: O ônibus da linha 517	52
Figura 20: Distribuição da frota das empresas do Consórcio Transmanaus	53
Figura 21: Kombis: regularizadas até 2006	56
Figura 22: Microônibus Alternativo	58
Figura 23: Microônibus Alternativo com o Sistema Passa Fácil	59
Figura 24: Interior do Alternativo: registro em campo da condução perigosa	60
Figura 25: O “Terminal” da SUFRAMA: a disputa pelo Alternativo	61
Figura 26: Microônibus Executivo	62
Figura 27: Executivo com tarifa promocional	63
Figura 28: TransPorta: serviço disponibilizado aos portadores de deficiência	64
Figura 29: Protesto das kombis em frente a Prefeitura de Manaus	71
Figura 30: Kombi na Alameda Cosme Ferreira (bairro do Coroadó)	72
Figura 31: Atuação das kombis nas proximidades do SIPAM (bairro do Tarumã)	72
Figura 32: Atuação das kombis nas proximidades do SIPAM (bairro do Tarumã)	72
Figura 33: Atuação das Vans nas proximidades do SIPAM (bairro do Tarumã)	73
Figura 34: Táxi-lotação na praça do Relógio no Centro de Manaus	74
Figura 35: A concorrência dos táxis e táxis-lotação (ao fundo o Relógio Municipal)	75
Figura 36: Atuação de táxi-lotação na Bola da SUFRAMA	76
Figura 37: Mototaxista no bairro do Jorge Teixeira	77
Figura 38: Divisão estabelecida pelo transporte informal em Manaus	85
Figura 39: Comércio no centro de Manaus (início da década de 1990)	88
Figura 40: “Urbanização” do bairro Jorge Teixeira, zona leste (década de 1990)	89
Figura 41: “Urbanização” do bairro Japiim, zona centro-sul (década de 1990)	90
Figura 42: IPK de Manaus na década de 1990	94
Figura 43: Ônibus circulando no centro da cidade	94

Figura 44: Ônibus circulando no centro da cidade	94
Figura 45: Kombi-lotação regulamentada pelo EMTU	98
Figura 46: Ônibus “novo” da Transmanaus	111
Figura 47: Kombi-lotação em período de greve no sistema	112
Figura 48: A revolta dos usuários na greve dos rodoviários	116
Figura 49: Microônibus utilizado no transporte convencional	117
Figura 50: Mototaxistas protestam na CMM	121
Figura 51: “Criação de nova parada” na Avenida Getúlio Vargas (Centro)	125
Figura 52: Imprudência cometida pelo mototáxis	126
Figura 53: Transporte por kombi tem participação familiar	126
Figura 54: Transporte por ônibus clandestino- os “piratas”	127
Figura 55: Transporte por ônibus clandestino- os “piratas”	127
Figura 56: Triciclo apreendido pelo SMTU	128
Figura 57: Loja da Motocar na Avenida Camapuã (Cidade Nova V)	129

## LISTA DE SIGLAS

---

AMAZONCUPER	Não identificado
AMNC	Associação Mototáxi Nova Cidade
ANTP	Associação Nacional de Transportes Urbanos
APETRAM	Associação dos Permissionários de Transporte Alternativos de Manaus
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i> (Transporte Rápido por Ônibus)
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CCTAM	Central de Cooperativas de Transporte do Estado
CIOPS	Centro Integrado de Operações de Segurança
CMM	Câmara Municipal de Manaus
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COOCTAN	Não identificado
COOPATAM	Não identificado
COOPBRAS	Não identificado
COOPETRAN	Não identificado
COOPETAM	Não identificado
COOPMUNDONOVO	Não identificado
COOPTAF	Cooperativa de Transporte Alternativo e Executivo Urbano
COOPTAM	Cooperativa de Transporte Alternativo e Urbano
COOPTRAM	Cooperativa dos Permissionários em Transporte Alternativo, Coletivo e Urbano do Amazonas
COOPTRANS	Não identificado
COOPTRAZON	Cooperativa dos Transportes Urbanos da Zona Norte
COOPTREAMA	Não identificado
COOPTAMA	Não identificado
COOPVTAM	Não identificado
CTAI	Não identificado
CVTRAM	Cooperativa do Transporte Urbano do Estado do Amazonas
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DP	Distrito Policial
DENTRAN	Departamento Nacional de Trânsito
EMTU	Empresa Municipal de Transporte Urbano
FECOOTRAM	Federação das Cooperativas de Transportes do Amazonas
FGTS	Fundo de Garantia do Trabalhador Social
FIFA	Federação Internacional de Futebol Associado
HUGV	Hospital Universitário Getúlio Vargas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMTRANS	Instituto Municipal de Trânsito
IMTT	Instituto Municipal de Trânsito e Transporte
IMTU	Instituto Municipal de Transporte Urbano
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPK	Índice de Passageiros por Kilômetro
IPTU	Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana
ISS	Imposto sobre Serviço

LOMAN	Lei Orgânica da Magistratura Nacional
MPE	Ministério Público Estadual
NEPECAB	Núcleo de Estudos e Pesquisa nas cidades da Amazônia Brasileira
PAM	Pronto Atendimento Médico
PIM	Pólo Industrial de Manaus
PLAMAN	Plano de Desenvolvimento Integrado da Cidade de Manaus
PM	Polícia Militar
SIGIT	Sistema Integrado de Gestão Inteligente de Transporte
SINDMOTOTAXI	Sindicato dos Mototaxistas do Amazonas
SINETRAM	Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário do Amazonas
SIPAM	Sistema de Proteção da Amazônia
SMTU	Superintendência Municipal de Transporte Urbano
SPE	Sociedade de Propósito Específico
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
TCE	Tribunal de Contas do Estado
TJAM	Tribunal de Justiça do Amazonas
UFAM	Universidade Federal do Amazonas
UFM	Unidade Fiscal do Município
UNB	Universidade de Brasília
ZFM	Zona Franca de Manaus

## **LISTA DE TABELAS**

---

Tabela 1: Resumo operacional das empresas do Consócio Transmanaus (SMTU)	53
Tabela 2: Empresas de ônibus em Manaus no ano 1990	93
Tabela 3: Empresas de ônibus em Manaus no ano 2000	96

## SUMÁRIO

---

<b>INTRODUÇÃO</b>	16
<b>1. UMA LEITURA GEOHISTÓRICA DO TRANSPORTE COLETIVO DE MANAUS</b>	27
1.1 O transporte por bondes: sua atuação no início do século XX	28
1.2 A Atuação dos ônibus: da clandestinidade ao principal meio de transporte	33
<b>2. O TRANSPORTE INFORMAL: ORIGEM, PERMANÊNCIA E RECRUDESCIMENTO</b>	50
2.1 A atuação do Transporte Oficial de Passageiros	51
2.2 A Atuação do Transporte Permissionário de Passageiros	54
2.2.1 As kombis e vans: de 1990 até meados dos anos 2000	55
2.2.2 Os microônibus: de 2005 até os dias atuais	57
2.2.2.1 Microônibus Alternativo	58
2.2.2.2 Microônibus Executivo	61
2.3 A Atuação do Transporte Informal de Passageiros	68
2.3.1 Na atualidade: as kombis nas zonas norte e leste	70
2.3.2 Os táxis-lotação na zona oeste, sul e nas áreas centrais	73
2.3.3 Os mototáxis nas esquinas da cidade	77
<b>3. A CONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE INFORMAL EM MANAUS (1990-2010)</b>	81
3.1 No início da década de 1990: O recrudescimento do Transporte Informal	82
3.2 As “Novas” Configurações da Informalidade nos Anos 2000	95
<b>4. A GEOPOLÍTICA DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS (2010-2011)</b>	102
4.1 O cenário atual do transporte coletivo (2010-2011)	103
4.2 As “teias” do Transporte Coletivo: a relação do poder público e os agentes do Transporte Oficial e Informal	107
4.2.1 As reivindicações dos mototáxis: os passos para a regularização	120
4.3 A realidade nas ruas: os registros do transporte informal	125
<b>CONSIDERAÇÕES</b>	131
<b>REFERÊNCIAS</b>	137
<b>APENDICES</b>	152
<b>ANEXOS</b>	159

## **INTRODUÇÃO**

## INTRODUÇÃO

---

Este trabalho foi pensado com o intuito de auxiliar na compreensão de uma importante questão sobre cidades: o transporte coletivo. A princípio parecia um tema já discutido na sociedade, mas com poucos registros de trabalhos acadêmicos na Geografia do Amazonas (dentre eles, destaca-se o Professor Doutor José Aldemir de Oliveira que em sua obra trata sobre as cidades da Amazônia não deixando de apontar a questão do transporte como em seu livro *Manaus de 1920-1967: A doce e dura em excesso* (2003)). Apesar desta ausência o tema vem sendo trabalhado em outras áreas do conhecimento que ressaltam os entraves enfrentados pelas cidades brasileiras com relação ao transporte, principalmente estudos sobre a informalidade no transporte coletivo.

Tem-se como exemplo a Tese do sociólogo Hernán Armando Mamani, *Transporte informal e a vida metropolitana: estudo do Rio de Janeiro nos anos 90* (2004) que buscou compreender a expansão dos transportes informais no Rio de Janeiro na década de 1990 devido ao aumento do desemprego, a reestruturação da indústria e o crescimento metropolitano abrangendo áreas periféricas. Apesar disso, percebe-se que na realidade os trabalhos ficam no âmbito acadêmico e não recebem a devida atenção por parte dos meios de comunicação e nem do poder público para “transformar” o transporte coletivo dentro das cidades.

O transporte coletivo é fundamental para o desenvolvimento das cidades, pela necessidade de circulação devido às distâncias implícitas nas grandes metrópoles. O sistema de transporte na cidade apresenta-se num emaranhado de vias, veículos e pessoas, aparenta algo sem “ordem”, um “caos”. Contudo, ao formar uma rede, uma teia de “coisas”, este emaranhado está interligado evidenciando uma situação cada vez mais presente nos centros urbanos (CASTELLS, 2000).

A existência do transporte de passageiros contribui para o melhor funcionamento das cidades e é quase uma condição para a prosperidade econômica e bem estar dos seus habitantes em qualquer lugar do mundo (MARTIN, 2007; ZHAO, 2010). A responsabilidade desse serviço no Brasil é dada a iniciativa privada por meio de empresas de transporte convencional, sendo dirigida e fiscalizada pelo poder público municipal. Cabe ainda, a prefeitura inibir a inserção de novas modalidades de transporte informal que vem acontecendo com maior frequência nos últimos anos.

Dessa forma, o município deve criar políticas contra as ações dos transportadores clandestinos. No entanto, a ação praticada pelo poder público gera conflitos que prejudicam principalmente aos usuários, tendo apenas a figura do Ministério Público para intervir e impor controle sobre a situação de “desordem” criada pelos próprios agentes (prefeitura, empresários do transporte convencional, transportadores permissionários, transportadores informais e os usuários) do transporte coletivo.

Com o intuito de contribuir aos estudos do transporte coletivo nas cidades da Amazônia brasileira esta dissertação traz como estudo de caso a análise deste tema em Manaus (figura 1) no período de 1990-2010. Para isso inicia-se a discussão com uma leitura geohistória do transporte coletivo visando compreender os aspectos que influenciaram no recrudescimento do transporte informal (capítulo 1). Ainda, apontam-se as zonas de expansão urbana da cidade (zona norte e leste) que juntamente com o crescimento populacional intenso desde o final da década de 1960 (por conta da instalação da Zona Franca de Manaus) constituindo um novo vetor de expansão da cidade no qual o transporte informal ocupou as brechas deixadas pelo sistema oficial.

A partir deste vetor cresceu a necessidade de circulação na maior parte da cidade “forçando” o poder público aumentar a malha viária tendo que levar mais transporte a lugares cada vez mais distantes. No entanto, essa ação de expansão das vias torna-se inviabilizada quando o processo de urbanização é intensificado dentro da cidade, fazendo o município deixar lacunas para a atuação do transporte informal em determinadas zonas geográficas. Buscou-se compreender a relação muitas vezes dúbia entre o poder público com os agentes do transporte informal (capítulo 2). Desta relação conflituosa (às vezes permitindo e outras condenando o transporte informal) e o concomitante processo de expansão urbana nasce o que chamamos nesta dissertação de geopolítica dos transportes em Manaus. Para se construir a noção de geopolítica dos transportes foram avaliadas características históricas do transporte coletivo que facilitaram a entrada da informalidade e suas modalidades na regionalização do sistema.

A partir da década de 1990, Manaus como em outras cidades brasileiras, passou por profundas transformações no setor de transporte coletivo, representado principalmente pela ampliação da participação de agentes não autorizados a atuarem nesta atividade. Inicialmente o poder público municipal controlou esta atuação, permitindo sua existência apenas a bairros periféricos das zonas norte e leste da cidade. Como tinham “permissão” para atuarem nesta área da cidade, passaram a ser chamados de permissionários, saindo da clandestinidade e

entrando na semi-oficialidade. Nesse período, era permitida a utilização apenas de kombis e vans.

O estudo aqui apresentado indica que com o passar do tempo o setor do transporte informal foi se organizando, ao mesmo tempo em que crescia em número de pessoas e veículos envolvidos, chegando em 2010 praticamente integrado ao sistema de transporte coletivo de Manaus, ganhando credibilidade e atuando em praticamente toda a cidade (capítulo 3). Dessa forma, pergunta-se: Como atuou e quais foram os principais avanços e recuos do transporte informal no sistema de transporte coletivo de passageiros em Manaus? Esta é a principal questão que o presente trabalho espera responder.

Para alcançar resultados foram realizados alguns passos para a captação dos dados. Inicialmente, a pesquisa passou por dificuldades ao organizar o levantamento bibliográfico devido à quase ausência de material que aborda o aspecto da informalidade no transporte coletivo em Manaus. Encontrou-se na Universidade Federal do Amazonas (UFAM) um relatório final de iniciação científica do Departamento de Geografia de Emádina Gomes Rodrigues, *Transporte Informal: Origem, Evolução e Participação no Transporte Coletivo de Manaus* (2004) orientada pelo Professor Doutor Geraldo Alves de Souza que buscou apresentar uma análise do surgimento, evolução e expansão do transporte informal de Manaus. No entanto, este trabalho salientou apenas a expansão do transporte informal na década de 1990 até os primeiros anos da década seguinte, destacando a kombi como único veículo utilizado para o serviço que obteve a permissão para o transporte de passageiros após intensa negociação.

Ainda, tem-se que ressaltar outros dois trabalhos sobre o transporte coletivo em Manaus. Eles foram utilizados como referências fundamentais para conhecimento e elaboração desta pesquisa. O primeiro é a dissertação de Soraia Pereira Magalhães, *O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos* (2003) que contextualiza as transformações no transporte coletivo de Manaus a partir de uma periodização que acompanha os primeiros serviços de bondes, passando pela superação do ônibus de madeira e a implantação dos ônibus metálicos. Também destacando todas as épocas vivenciadas pela cidade do ciclo da Borracha ao da Zona Franca.

Outro trabalho importante é a dissertação de Marcos Castro de Lima, *O ir e vir urbano: uma análise sobre o transporte coletivo em Manaus entre 1980 e 2000* (2005) considerando o transporte coletivo a partir de uma análise socioespacial levando em conta a expansão urbana, a circulação dos ônibus, entre outros elementos. Propõe uma abordagem

diferenciada das formas técnicas tradicionais apresentadas em outras áreas. Ambos os trabalhos foram ponto de partida para esta dissertação.

Deste modo, esta pesquisa partiu de uma análise na formação socioespacial da cidade de Manaus e seu sistema de transporte coletivo para compreender como uma re-leitura de determinados fatos históricos que permite encontrar elementos essenciais para avaliar o papel do transporte informal na constituição do transporte coletivo (capítulo 4). Para isso foram utilizados livros, artigos, dissertações e teses de muitos estudiosos de diferentes áreas, destacando o historiador Otoni Moreira de Mesquita em sua obra *La belle vitrine: Manaus entre dois tempos (1890-1900)* (2009) apresenta Manaus de um ângulo diferenciado devido aos seus aspectos arquitetônicos e sociais contando sua história chamando atenção dos seus leitores para uma cidade conhecida por poucos.

Outro destaque é para o geógrafo Vitor Ribeiro Filho que em sua Tese *A configuração da área central de Manaus e sua dinâmica recente* (2004) ressalta as transformações ocorridas no centro da cidade destacando a descentralização do comércio e serviço que influenciaram diretamente na construção desse trabalho. Ainda, utilizou-se a análise teórica desenvolvida pelo também geógrafo Ricardo José Batista Nogueira em seu livro *Amazônia Continental: Geopolítica e formação das fronteiras* (2007) que salienta a importância da circulação de pessoas e o conceito de Geopolítica elucidando os conflitos existentes na formação de territórios.

Mas, o ponto inicial para a construção dessa dissertação foi o artigo (ainda não publicado) intitulado de *O processo de urbanização da Amazônia: o caso de Manaus- do forte à metrópole*, elaborado como avaliação final da disciplina *Territorialidades das cidades e dos assentamentos humanos na Amazônia* ministrada pelo Professor Doutor José Aldemir de Oliveira no curso de mestrado em Geografia da UFAM. Por meio desta disciplina foram discutidos os estudos sobre a evolução das cidades na Amazônia. Ainda, o papel da rede urbana formada pelos rios, onde cada cidade apresenta suas características diversificadas e do urbano na Amazônia. Além disso, apresentou alguns autores como principais referências para essa pesquisa: Roberto Lobato Corrêa (2006), Browder & Godfrey (2006) e Otoni Mesquita (2009) este corpo teórico direciona as primeiras pesquisas bibliográficas.

O passo seguinte da pesquisa foi à coleta de informações documentais na Legislação Municipal de Manaus e dados cadastrados sobre as empresas do transporte convencional e as empresas e cooperativas do transporte permissionário junto a Superintendência Municipal de Transporte Urbano (SMTU). Foram coletadas informações sobre a atuação do transporte

informal e também o processo de regularização dos mototaxistas em Manaus, tanto nos documentos municipais quanto nas associações e sindicatos.

No entanto, houve dificuldades quanto aos dados no SMTU devido à ausência de um acervo, impossibilitando um maior conhecimento da história do transporte coletivo. Como por exemplo, a identificação das siglas das transportadoras do Executivo e Alternativo. Ainda, buscou-se o contato com as respectivas empresas e cooperativas, não obtendo êxito devido à desatualização dos dados cadastrais (telefones, *e-mails* e endereços) de algumas delas. As siglas das empresas e cooperativas do transporte permissionário também foram utilizadas por diversos meios de comunicação tal como em reportagens de jornais impressos (jornal A Crítica) e telejornais (telejornal Amazônia Tv e telejornal A Crítica na Tv) que igualmente não esclareciam seus significados.

Além disso, realizou-se a pesquisa nos registros dos jornais, como o jornal A Notícia (1980) que já encerrou suas atividades sendo que parte do seu acervo está no Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas. E no jornal de maior circulação atual (jornal A Crítica) da cidade de Manaus que periodicamente publica notícias a respeito do transporte coletivo. Nesse ponto a pesquisa deparou-se com dificuldades de acesso ao material, visto que o jornal A Crítica não permitiu a consulta alegando não possuir arquivo. Outra alternativa, foram os exemplares guardados nas bibliotecas da cidade, que também apresentou entraves, pois a Biblioteca Pública do Estado que estava (ou ainda está) com suas atividades paralisadas há alguns anos por conta de sua reforma, não estava disponibilizando seu acervo (na época da pesquisa). Foram encontradas edições do jornal A Crítica no Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas, no período referente à pesquisa datam de novembro e dezembro de 1993, de janeiro a dezembro de 1994 e janeiro de 1995. Essa situação prejudicou a construção de uma série histórica e, por conseguinte a análise se limitou aos períodos disponíveis.

Ainda, foram utilizados os exemplares do jornal A Crítica do acervo da Biblioteca Pública Municipal João Bosco Pantoja Evangelista que possui o material desde o ano de 2006. Dessa forma, contribuiu para uma análise mais detalhada do cenário atual estabelecido pelo transporte informal nesse trabalho.

O último passo foi à pesquisa de campo que contemplou todas as zonas da cidade em viagens nos veículos utilizados pelo transporte informal nos horários de maior demanda das 07h às 09h e 17h às 19h. Foram realizadas “entrevistas semi-estruturadas” com os usuários do serviço e condutores dos veículos visando compreender a realidade e o embate que se forma neste tema. A dificuldade enfrentada foi à resistência a responder as questões por parte dos

transportadores informais, chegando a serem agressivos ao tratar do assunto, mostrando o quanto o tema é conflituoso.

Foram realizadas viagens em kombis-lotação nos bairros do Tarumã (zona norte), Ponta Negra (zona oeste), Aleixo (zona centro-sul), Coroadó (zona leste), São José (zona leste), Zumbi (zona leste), Jorge Teixeira (zona leste) e João Paulo (zona leste). Também, em táxi-lotação nos bairros da Compensa (zona oeste), São Raimundo (zona oeste), Glória (zona oeste), Aparecida (zona centro-oeste), Centro, Educandos (zona sul), Betânia (zona sul), Morro da Liberdade (zona sul) e Crespo (zona sul).

Ainda, viagens em mototáxis (em processo de regularização) em algumas das principais vias da cidade, como Avenida Brasil (Compensa), Alameda Cosme Ferreira (Coroadó), Avenida Autaz Mirim (São José), Avenida Darcy Vargas (Chapada), Avenida Noel Nutels (Cidade Nova), Avenida Itaúba (Jorge Teixeira). E por último, as viagens realizadas por ônibus clandestinos, conhecidos por seus usuários como “pirata” que circulam nos bairros da Chapada na Avenida Darcy Vargas, Alameda Cosme Ferreira (Coroadó), Avenida Autaz Mirim (São José), Avenida Itaúba (Jorge Teixeira) até o bairro do João Paulo.

Também foram realizadas viagens em ônibus convencional e nos transportes permissionários, nos microônibus do Alternativo e Executivo. E, viagens noturnas para a verificação da atuação do Microônibus Alternativo fora do horário de funcionamento devido às festas realizadas nos finais de semana e feriados.

Os dados secundários e os coletados em campo levaram a construção da noção de Geopolítica dos Transportes, pois entende-se Geopolítica como um conjunto de estratégias e planejamentos estabelecidos pelo Estado que busca dominar um determinado território (MIYAMOTO, 1995; RAFESTIN, 1993). Portanto, apresenta-se a visão de Vesentini para a Geopolítica inserido-a na Geografia do Poder:

[...] a geopolítica é o discurso, indissociável de propostas de ação do poder político, que procura representar o ponto de vista de um Estado nacional sobre a construção do espaço, tanto ao nível dos interesses desse Estado na ordem internacional como ao nível dos arranjos espaciais no interior do país. Ao assumir, por princípio, a perspectiva do Estado nacional e ao obliterar a divisão do social, considerando o Estado acima dos interesses particulares, esse discurso mostra-se como instrumento da dominação, como saber e técnica de ação política apropriados ao exercício do poder (via espaço) dos grupos ou da classe que deêm a hegemonia no conjunto do Estado (2001, p. 61).

Do ponto de vista das discussões acadêmicas o termo Geopolítica nos remete ao final do século XIX e início do século XX por Rudolf Kjellen (1905) baseado na obra Geografia

Política de Ratzel (1897). Assim, empregou-se o que Nogueira (2007, p. 13) nos diz: “[...] geopolítica, ou seja, a instituição de poderes territorializados, mais precisamente a projeção sobre o território das relações de poderes existentes na sociedade, é bem mais antiga, antecedendo mesmo a criação dos Estados modernos”. De modo que o Estado planeje o seu próprio território, como por exemplo, a questão da proteção da região Amazônica contra a “pirataria”. Já, dentro do contexto do transporte coletivo, o conflito está estabelecido entre seus agentes que buscam conquistar seu território.

Desde as primeiras utilizações do termo Geopolítica seu significado mudou bastante. Inicialmente, apenas associado à guerra, ao conflito e controle de território, agora para alguns com as mudanças nas ações do Estado (que são conflituosas). O sistema de circulação é analisado pela Geopolítica como estratégico nas dinâmicas geoeconômicas dos territórios. Para Nogueira (2007, p.35) “a partir dele é possível criar uma rede atingindo lugares remotos, mobilizar contingentes para áreas dispersas e irradiar as linhas de comunicação a partir do centro do poder. O sistema de circulação foi considerado pelos geopolíticos clássicos como o sistema nervoso do Estado”. Deste modo, coloca-se a geopolítica como destaque no contexto histórico da cidade, e para a configuração do poder político envolvido nas questões públicas dos transportes, juntamente ao domínio do território sob o espaço (RAFESTIN, 1993; SILVEIRA, 2011).

Assim, constrói-se o conceito de Geopolítica dos Transportes que tem embasamento nas políticas de ações entre o poder público municipal e a iniciativa privada (podendo ser pessoa física ou jurídica), além da parceria da população com o poder público municipal que fiscalizam os agentes para desenvolver um melhor transporte coletivo, que facilite a mobilidade urbana. Com o uso de uma metodologia que sugere a análise dos aspectos histórico e material do território considerando as transformações nas relações sociais.

Dessa forma, este trabalho contribui para o conhecimento de como se deu a formação do transporte coletivo de Manaus e suas atuações, no transporte oficial com a figura do ônibus que inicia suas atividades de forma clandestina e depois se torna o principal meio de transporte. Já, no transporte permissionário apresenta o contexto da inserção das kombis, depois do uso dos microônibus para fins de regularização junto ao poder público municipal. E por último, o transporte informal e suas modalidades, destacando-se os tipos de veículos utilizados e as áreas de atuação de cada um. Mediante ao cumprimento desses passos foram elaborados quatro capítulos para esse trabalho estruturados da seguinte maneira:

O Capítulo 1- *Uma Leitura Geohistórica do Transporte Coletivo de Manaus* efetua uma reconstrução geohistórica utilizando os aspectos econômicos: o ciclo da borracha que

impulsionou a expansão urbana e trouxe a modernidade para Manaus tendo o bonde como um símbolo desse período. Mas, com o declínio de suas atividades deixou o transporte coletivo vulnerável a alternativas, como o ônibus- da clandestinidade ao principal meio de transporte. Com a instalação da ZFM mais uma vez impulsionou a expansão urbana com um acelerado crescimento populacional causando problemas de infraestrutura que permanece na estrutura urbana até os dias de hoje. Na questão do transporte, as grandes distâncias e a ausência e inconsistências de políticas públicas são as razões para a utilização dos veículos existentes como alternativas de transporte coletivo.

O Capítulo 2- *O Transporte Informal em Manaus: Origem, Permanência e Recrudescimento* aponta como o transporte informal ingressou como participante do transporte coletivo utilizando o ônibus em áreas periféricas. O cenário histórico da cidade apresenta as péssimas condições das vias e as dificuldades em circular que fazem permanecer no tempo e no espaço os veículos clandestinos. Dessa forma, o poder público regulariza alguns veículos, como a kombi (na década de 1990) e os microônibus (na década de 2000). No entanto, essa situação estimula outros transportadores informais a almejem a legalidade, como os táxis-lotação, os mototáxis, inclusive as kombis que já possuíram a permissão para circular. Portanto, analisa-se uma classificação dentro do transporte coletivo de Manaus.

O Capítulo 3- *A Configuração do Transporte Informal em Manaus (1990-2010)* ressalta-se o recorte proposto por este trabalho, principalmente o início da expansão na década de 1990. Ainda, contextualiza o cenário vivenciado na cidade com a abertura da economia brasileira para o mercado externo causando instabilidade e resultando no aumento do desemprego e de atividades informais. Assim, analisa a relação desse contexto com o desenvolvimento do transporte informal, e o que levou sua permanência no transporte coletivo em Manaus.

O Capítulo 4- *A Geopolítica do transporte coletivo em Manaus* apresenta alguns dos resultados analisados nos últimos anos do transporte informal dentro do transporte coletivo considerando os conflitos entre os agentes motivados pelas mudanças no cenário político. Para uma melhor compreensão da geopolítica dos transportes este capítulo apresenta e analisa os dados coletados em campo com o intuito de compreender o papel da informalidade no transporte coletivo salientando os conflitos mais recentes sobre o tema.

Os quatro capítulos apontam para o fato de que o tema do transporte coletivo deve ser analisado dentro da ótica da geopolítica, pois reflete ao mesmo tempo o conflito econômico (do desemprego, da informalidade, entre outros) e geográfico (uma cidade que se expande sem infraestrutura e com baixa densidade populacional) representando o padrão de segregação

socioespacial característico das cidades brasileiras. O estudo do transporte coletivo sob esta ótica permite perceber o quanto a permeabilidade entre o poder público e a iniciativa privada consente a existência de um transporte coletivo urbano inseguro, de péssima qualidade e que os maiores perdedores são os cidadãos que vivem em uma cidade que vai se transformando em um urbano-automobilístico com consequências graves para a mobilidade urbana de todos os seus habitantes.

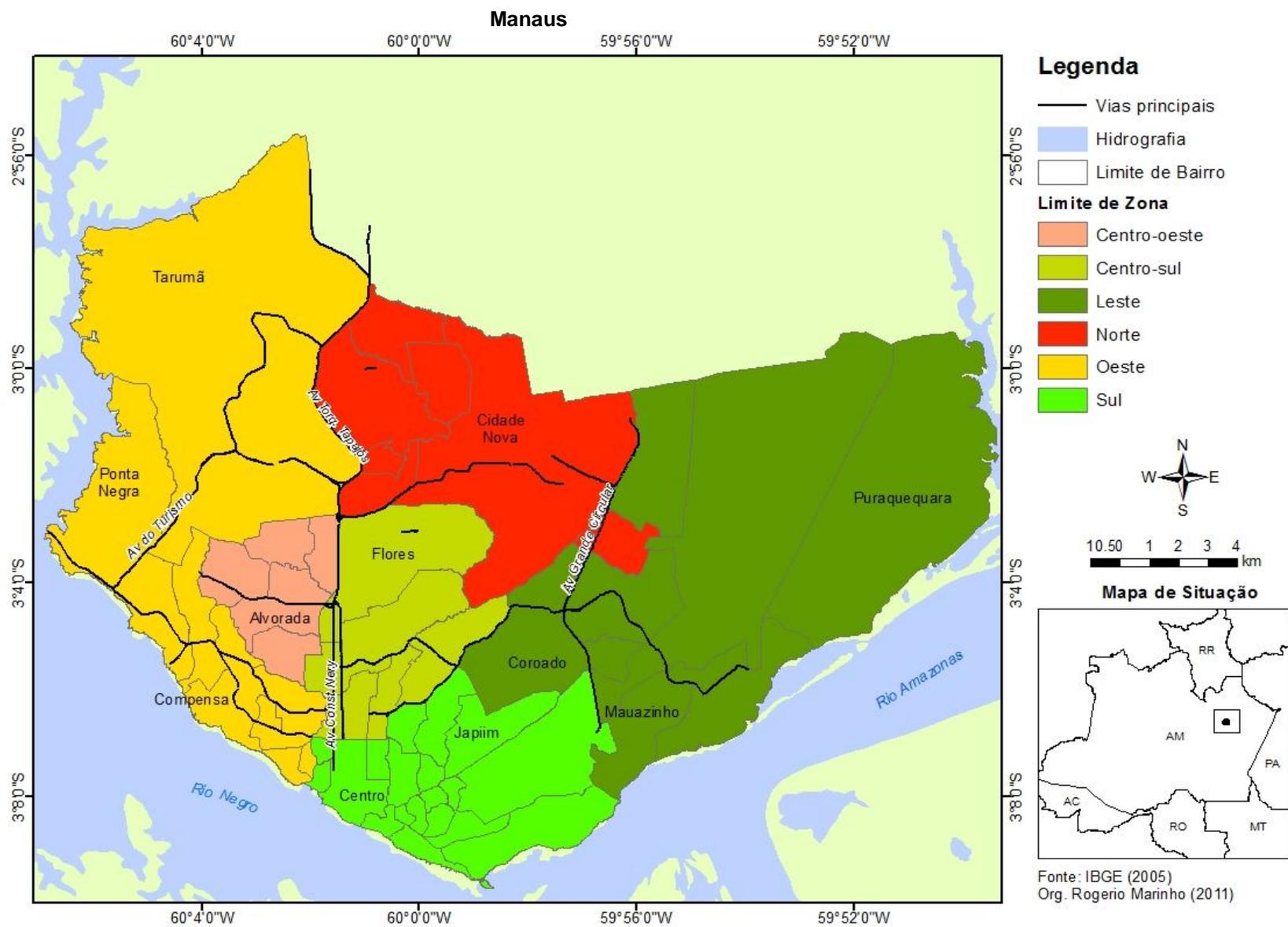


Figura 1: Manaus e sua divisão.  
Org.: Rogério Marinho, 2011.

## **CAPÍTULO 1**

# **UMA LEITURA GEOHISTÓRICA DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS**

## 1. UMA LEITURA GEOHISTÓRICA DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS

---

Nas últimas décadas do século XIX ocorreu a primeira expansão urbana em Manaus devido a euforia da acumulação de capital da economia extrativista. Esse período pode ser caracterizado, do ponto de vista da morfologia urbana, como um rápido crescimento na criação e ampliação da infraestrutura e de serviços, do que pelo desenvolvimento das condições geográficas adquirido pelo impulso econômico na produção da borracha (DIAS, 2007; OLIVEIRA; SCHOR, 2008a).

O desenvolvimento da infraestrutura da cidade de Manaus ficava restrita em determinadas áreas centrais, onde eram consideradas “planejadas” (DIAS, 2007). Ou seja, nem todas as partes da cidade possuíam a paisagem européia que se costuma imaginar ao pensar nesse período. Contudo, o processo de se tentar transformar Manaus em uma cidade da Europa exigiu muito trabalho da sociedade, visto que a mudança não era apenas aparente, mas havia uma tentativa internalizada, com as mudanças de hábitos e costumes da população manauara (AGUIAR, 2003; MESQUITA, 2009).

As áreas centrais planejadas retrata o período que se convencionou a denominar de *Belle Époque*<sup>1</sup> com uma arquitetura européia (BENTES, 2008; SOUZA, 1977). Segundo Mesquita (2009, p. 129) “pode-se afirmar que a cidade de Manaus constituía um típico modelo de cidade portuguesa construída na América”. Assim, tem-se a confirmação da busca pela semelhança de outros cenários para a cidade podendo ser visualizada nos prédios e casarões antigos construídos.

Outro elemento muito importante para a expansão urbana por causa das possibilidades de desenvolvimento foi o transporte coletivo. Iniciou-se nas áreas centrais com a utilização dos bondes elétricos devido ao auge do ciclo da borracha que fez prosperar a cidade durante muitos anos. Mas, existiam a atuação de outros meios de transporte (automóveis, carros de praças, caminhões, etc.) que estavam presentes desde o início da década de 1910, primeiramente de forma autônoma e depois registradas pelo poder público (MAGALHÃES, 2003). Ainda, Manaus apresentava características peculiares como à utilização do transporte fluvial por meio das catraias devido à existência de igarapés que “recortam” os bairros da cidade.

---

<sup>1</sup> Período próspero vivenciado na cidade de Manaus que buscava semelhanças com as cidades européias. Segundo Aguiar (2003, p.21) “a conjuntura econômico-cultural da Amazônia no século XIX – propiciada pelo enriquecimento do ciclo da borracha e pela euforia social amazonense daí advinda-engendrava identificação da pequena elite com a crença de uma forma de desenvolvimento cujas noções de progresso e modernidade consubstanciavam-se no modelo *Belle Époque*, mesmo que este não conviesse às especificidades regionais”.

Dessa forma, este capítulo apresenta os aspectos econômicos do ciclo da borracha que impulsionaram a expansão urbana criando uma Manaus com ares modernos, uma Manaus dos bondes. Mas, com um rápido crescimento demográfico incentivado pela Zona Franca de Manaus (ZFM)<sup>2</sup> gerando longas distâncias criando novas alternativas de circular definido pelos momentos geohistóricos do transporte coletivo.

## 1.1 O TRANSPORTE POR BONDES: SUA ATUAÇÃO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Inaugurado nos últimos anos do século XIX, o bonde foi considerado o primeiro veículo do sistema de transporte coletivo da cidade de Manaus e que correspondia ao meio mais moderno até o presente momento (figura 2) (ARAÚJO, 1974; BITTENCOURT, 1969). No entanto, existia outra realidade exposta na cidade divulgada pela imprensa da época<sup>3</sup> em relação a atuação do bonde, pois não atendia a toda população da cidade tanto pela sua capacidade quanto por sua extensão.

Faz-se conveniente, porém, esclarecer um dado importante que circunda a questão dos primeiros bondes em Manaus, pois, ao contrário do que se convencionou a acreditar, a cidade não foi prontamente servida por bondes elétricos, conforme muito propagado pela historiografia tradicional. A primeira modalidade de veículos empregados para o transporte coletivo de passageiros, consistiu em locomotivas de tração a vapor, que implantadas pelo engenheiro Frank Hirst Heblethwaite, foram inauguradas de forma provisória em 24 de fevereiro de 1896 na administração de Eduardo Ribeiro [...] (MAGALHÃES, 2003, p. 31).

---

<sup>2</sup> Modelo instalado pelo governo federal com intuito geopolítico para o desenvolvimento econômico da região tornando área de livre comércio de importação e exportação com incentivos fiscais. De acordo com Oliveira (2002, p. 48) “A ZFM foi originalmente criada pela Lei n. 3.173/57. Entretanto, seu funcionamento efetivo se deu com o Decreto-Lei n. 288 de 28 de fevereiro de 1967, que altera e reformula a ZFM determinando a implantação de um centro comercial, um centro industrial e outro agropecuário, sob o argumento de possibilitar o desenvolvimento econômico da região, justificado em razão de motivações geopolíticas. No mesmo Decreto-Lei criada a Superintendência da Zona Franca de Manaus- SUFRAMA, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, responsável pela concessão das vantagens tributárias às empresas instaladas em Manaus”. Atualmente, é denominada por PIM- Pólo Industrial de Manaus.

<sup>3</sup> Alguns meios de comunicação impressos (como os jornais O Comércio, Comércio do Amazonas, O Tempo, O Jornal e outros) que relatavam o cotidiano do início do século XX em Manaus e a sua infraestrutura com relação aos serviços públicos como água, energia elétrica e esgoto (MAGALHÃES, 2003). Ainda, as constantes reclamações sobre o transporte ofertado pelos bondes (como a falta de comodidade e segurança) que causavam acidentes envolvendo pessoas, animais e veículos.



Figura 2: Bonde: o sinônimo de modernidade na rua do Tesouro.  
Fonte: Monteiro, 1990: p. 65.

Antes da utilização dos bondes, já era comum o uso de transportes realizados por animais ou por tração animal (carroças) e pelas catraias<sup>4</sup> (figura 3) nas travessias dos igaparés nos bairros da cidade sendo estas consideradas transporte complementar ao bonde. Ainda, tinha-se os coches ou carros de aluguel movidos por tração animal que possuíam grande importância nos deslocamentos (ARAÚJO, 1974; MAGALHÃES, 2003). Mas, com o advento do bonde elétrico a cidade transformou suas feições ganhando aspectos cada vez mais modernos. No entanto, não deixava de utilizar os demais tipos de transportes (BITTENCOURT, 1969; MELLO, 1984).



Figura 3: Catraias no cais do porto.  
Fonte: Andrade, 1985: p.138.

<sup>4</sup> Para Oliveira (2003, p. 141) “as catraias eram pequenas embarcações cobertas com toldo de lona, tocadas manualmente por um homem que manjava habilmente duas faias, que em Manaus passaram a serem chamadas de remo. As pequenas embarcações conduziam entre 15 e 20 passageiros sentados. Funcionavam com certa ordem possuindo, inclusive, horário para saída e para duração da viagem. O transporte funcionava normalmente até às 19 horas. A partir desse horário, e durante toda a noite, havia os plantonistas que também permaneciam nos domingos e feriados”. Com finalidade de travessias de uma margem a outra dos rios e igarapés mediante o pagamento, as catraias serviram como transporte principal de moradores dos bairros do Educandos e São Raimundo durante muitos anos em Manaus.

Contudo, a cidade que estava “preparada” para receber a modernidade, não correspondia de fato com a cidade de Manaus (SANTOS JÚNIOR, 2007). Existiam dificuldades em implantar as linhas e expandi-lás não conseguindo atender toda demanda da população que correspondia um pouco mais de 38.720 habitantes (IBGE, 2011) deixando a lacuna para a utilização de outros meios de transportes, como anteriormente citados nas alternativas para a deslocamento na cidade (ARAÚJO, 1974). Dessa forma, tem-se que a Manaus do ciclo da borracha já apresentava as desigualdades espaciais que a caracterizam até hoje e grande parte de sua população não estava “organizada” para se beneficiar da riqueza que circulava no lugar e nem da mobilidade que a sustentava é disto que esta-se tratando quando analisa-se o transporte coletivo como uma geopolítica.

As dificuldades eram diversas para implantar o sistema de bondes, desde a estrutura física da cidade (recortada por igarapés) até impasses políticos. Em 1886 com a viabilização das obras pelo governo devido ao crescimento da economia na cidade com o setor gomífero os primeiros bondes começaram a funcionar (MAGALHÃES, 2003). Os serviços públicos tiveram início chegando a transformar Manaus num verdadeiro canteiro de obras (MESQUITA, 1995). Foram idealizadas obras, como aterramentos de igarapés, instalações de pontes, construções de galerias (esgotos), água encanada e energia elétrica. Sendo que este último serviço possibilitou a circulação dos primeiros bondes elétricos em 1899 (BENTES, 2008; MAGALHÃES, 2003; OLIVEIRA, 2003).

Para a instalação dos bondes elétricos foram firmados acordos com concessionários que se responsabilizavam em manter o serviço de transporte com segurança e comodidade. Notava-se a intensa busca pela modernidade refletida nas intervenções urbanísticas e sanitárias da cidade. Porém, não era a realidade que se visualizava nas ruas relatado por Oliveira (2003, p. 112) “o zelo e ordem ocultavam o caráter de classe dos bondes, com isso parte significativa da população andava era a pé ou em veículos de tração animal”.

Em 1900 os serviços de bondes estavam a cargo da *Manáos Railway Company*, empresa inglesa que teve incentivos para ofertar seus serviços em Manaus. Todavia, os serviços prestados por essa empresa recebiam muitas críticas relatadas pela imprensa local (MAGALHÃES, 2003). Apenas em 1909, a responsabilidade dos serviços dos bondes passou a ser a cargo da empresa *The Manáos Tramways and Light* que também gerenciava os serviços elétricos (AMAZONAS, 1987). Um detalhe era a política organizacional da companhia voltada para eficiência dos serviços ofertados, como as normas para funcionamento de horários dos bondes e frequência dos números de viagens (MAGALHÃES, 2003; OLIVEIRA, 2003).

A partir de 1913 o funcionamento dos bondes começa a retroceder com o declínio da economia gomífera. A cidade começou a sentir os primeiros sinais da decadência, os serviços públicos começavam a ficar comprometidos. As companhias inglesas responsáveis pelo abastecimento de água, energia elétrica, transporte entre outros recebiam constantes reclamações da população (SANTOS,1985). Um fato interessante é que um dos últimos serviços a receber críticas foi o transporte coletivo fazendo o sistema de bondes permanecer até a década de 1950 (BENCHIMOL, 1994; SOUZA, 1977).

As características da crise econômica ficaram cada vez mais intensas para a sociedade manauara e perdurou durante muitos anos. No entanto, a maioria da população da região não sentiu grandes abalos.

Após o *boom* da borracha, mais um desses períodos de estagnação ocorreu na região, não significando, no entanto, uma crise generalizada, especialmente para a população da floresta e para os migrantes nordestinos pobres. Em primeiro lugar, porque o ciclo da borracha não contribuiu para a melhoria do nível de renda das populações locais que eram e continuaram sendo muito pobres. Em segundo lugar, a crise provocou o refluxo de parte dos migrantes para a região de origem, diminuindo a pressão sobre as fontes de alimentos. Finalmente, houve certa diversidade de produtos extrativos, especialmente a castanha e a madeira e, além disso, a pequena agricultura de várzea absorveu a mão-de-obra liberada dos seringais (OLIVEIRA; SCHOR, 2008b, p.17).

Assim, a borracha criou e recriou o espaço urbano, principalmente nas cidades de Manaus e Belém (OLIVEIRA, 2000a). Dessa forma, continuava a surgir novas cidades e a expansão de outras no interior em decorrência das atividades agrícolas e extrativistas, como no Pará têm-se Santarém e Marabá e no Amazonas, Itacoatiara e Parintins (BROWDER; GODFREY, 2006; OLIVEIRA, 2000a; SOUZA, 1977).

A cidade de Manaus convive com o contraste deixado por uma história que configurou a sua imagem atual (DAOU, 2004). Com o declínio da economia gomífera o cotidiano passou a demonstrar uma paisagem bucólica, onde sua população continuou com seu modo de vida pacato vivenciado num período anterior (BENTES, 2008). Apenas no final da década de 1930 houve um aumento significativo da produção do látex devido a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) que fez a cidade de Manaus “respirar” um possível retorno dos tempos da borracha. Mas nada comparado com o período do início do século XX, pois a euforia econômica não durou muito (BITTENCOURT, 1969; PEREIRA, 2006).

Com a decadência dos bondes nas cidades, começou a surgir a figura dos primeiros ônibus que disputavam passageiros com o transporte oficial (bondes) aparecendo como uma

alternativa para população. Esses ônibus possuíam linhas nas áreas urbanas e suburbanas da cidade de Manaus atuando de forma “clandestina” e sem fiscalização. Sendo estes, comprados e encostados pela empresa responsável dos bondes para não haver concorrência dentro da cidade (CASTRO, 2006; LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003). Nesse contexto, Mello (1984, p. 107) nos diz que “[...] dos bondes de Manaus, que marcaram quase meio século de vida e de cultura da cidade. Único meio de transporte, durante largo tempo [...]. Embora muita gente andasse mesmo era a pé, por que não tinha o dinheirinho para tomar o ‘rangedor’”.

Para Mavignier de Castro (1968) até 1939 não havia outro meio de transporte a não ser o serviço ofertado pelo sistema de bondes:

Até 1939, não possuía a cidade outro meio de transporte coletivo além dos carros elétricos. Surgiu a iniciativa de um particular pondo em circulação quatro ônibus, os quais, depois de rodarem pouco mais de um ano, foram comprados pela *Manáos Tramways* que os encostou na usina da Cachoeirinha onde não tardaram a transforma-se em sucata. A não ser os carros pertencentes a “Panair do Brasil” não se via pelas ruas manauenses outro transporte coletivo motorizado. Em 1943, apareceram dois ou três pequenos ônibus fazendo linha para os bairros do Educandos e Cachoeirinha não demoraram outros a seguir-lhes o exemplo, Praça 14, Adrianópolis, Aparecida foram contemplados com carros novos. E, à medida que eles iam aparecendo, o povo ia-os apelidando com as denominações das canções em voga: “Pirata”, “Perna de Pau”, “Periquito de Madame”, etc. (1968, p. 139).

No entanto existe o registro pela Sinopse Estatística do Amazonas do primeiro ônibus a circular em Manaus por iniciativa particular no ano de 1938 comprovando a existência do transporte informal e as primeiras tentativas de instituir alternativas para o transporte coletivo da cidade (LIMA, 2005).

Na década de 1940 a cidade encontrava-se em “caos” com racionamento dos serviços ofertados à população, como o fornecimento de água e energia elétrica. Sendo este último responsável por parte das dificuldades enfrentadas para a oferta de transporte por bondes (SANTOS, 1985). Outrora, os bondes trouxeram a modernidade para a cidade e contribuíram para o desenvolvimento urbano, sobretudo como o principal objeto da expansão viária de Manaus. Como salienta Mello (1984, p. 102) “o bonde não era apenas um meio de transporte. As suas engrenagens também davam movimento a sociologia da cidade”. Entretanto, a capacidade dos bondes não era mais suficiente para comportar a população cada vez maior da cidade.

A criação de alternativas para o transporte coletivo era dada por iniciativas particulares de moradores de áreas mais distantes do centro ou recortada por igarapés que não chegaram a ter acesso aos bondes (LOUREIRO, 1985; MAGALHÃES, 2003; SANTOS JÚNIOR, 2007).

## 1.2 A ATUAÇÃO DOS ÔNIBUS: DA CLANDESTINIDADE AO PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE

Os primeiros ônibus que circularam em Manaus auxiliavam no serviço de transporte dos bondes, visto que estes estavam dispostos nas áreas mais centrais da cidade e os ônibus atuavam nos subúrbios. A entrada do auto-ônibus em Manaus no ano de 1947 contribuiu de certa forma para a melhoria e ampliação da malha viária da cidade, ou seja, tendo veículos mais rápidos as vias precisavam ser conservadas (figura 4) (MAGALHÃES, 2003).



Figura 4: Ônibus circulando em Manaus no final dos anos 40.  
Fonte: Magalhães, 2003: p. 63.

Essa novidade trazia expectativa para a população que dependia do poder público para investir no planejamento urbano numa melhoria da circulação. Nesse tempo, as condições dos bondes já não eram das melhores, já havia a idéia de superação pelo ônibus. Tanto que em 1950, a empresa *Manáos Tramways* noticiou seus prejuízos nos serviços de bondes e, em 1951 passou a responsabilidade para o Estado. Mesmo com as dificuldades os bondes trafegaram até 1957. Nessa época, eles encerraram suas atividades contra a vontade da população que ainda via neles mais uma alternativa de transporte além de ser mais barato ao contrário dos ônibus que estavam “invadindo” as ruas da cidade (CASTRO, 2006; MAGALHÃES, 2003).

Nesse momento, os ônibus já eram considerados o principal meio de transporte em Manaus. Mas, nem por isso deixava de receber críticas dos usuários pela instabilidade dos

serviços prestados, como a falta de segurança e a poluição gerada pelos veículos dirigidos pelos proprietários e/ou funcionários dos ônibus e lotações ou expressos de madeira<sup>5</sup> (figura 5) (LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).



Figura 5: Expresso Tuchau.  
Fonte: Magalhães, 2003: p 86.

Na década de 1950, o transporte coletivo em Manaus encontrava-se em péssimas condições, mas a responsabilidade não pesa somente aos proprietários dos veículos. Também, a ausência de organização pública, como descreve Magalhães:

É muito fácil traçar críticas aos proprietários dos veículos, que visualizando os transportes coletivos como negócio, privilegiavam lucros durante a operacionalização dos serviços. Contudo o pioneirismo de suas atividades favoreceram os deslocamentos urbanos por vários anos, sem o poder público tivesse viabilizado parcerias ou minimamente efetuado a recuperação das vias de circulação para melhoria do serviço de transporte coletivo urbano da cidade (2003, p. 92).

Esses pequenos proprietários formaram as primeiras empresas de transporte, mesmo com dificuldades o setor atraiu investimentos que agrupavam poucos veículos através de concessão do Estado. Segundo Magalhães (2003, p.92) “é válido destacar a situação do senhor Hudson Maciel proprietário dos ônibus Hilariante, Constelação, Inconfidente e dos famosos Zepelins [figura 6], veículos que foram adquiridos em Belém do Pará para serem colocados nas viagens urbanas da cidade”. Esses carros possuíam características peculiares que são lembradas até os dias atuais.

<sup>5</sup> “Esses veículos possuíam proporções inferiores a qualquer outro veículo de transporte coletivo da época. Mesmo assim, fazia concorrência ao ônibus e cumpria todos os itinerários com maior rapidez, ainda com o mesmo valor cobrado pelos ônibus. No entanto se tornaram mais conhecidos na década de 1960 quando seu uso cresceu significativamente por toda a cidade, causando maior incidência de acidentes. Uma dessas lotações foi denominada de Lotação Tuchau” (MAGALHÃES, 2003, p. 86).



Figura 6: O “famoso” Zepelim (Cartão postal- A Favorita na década de 1950).  
Fonte: Castro, 2006: p. 71.

A atuação desses veículos foi num momento propício para a cidade que vivia numa instabilidade no desempenho do serviço de transporte. De maneira emergencial houve até o retorno dos bondes para sanar a carência de viagens urbanas. Com essa situação, o Estado cria uma empresa de economia mista para o transporte coletivo chamada Sociedade de Economia Mista Transportamazon (1957-1969). Para Oliveira (2003, p. 144) “[...] a empresa de transportes urbanos que, embora ainda não oficializada, iniciou o serviço provisório de transporte de passageiros. Nesse ano [1957], foram comprados 10 ônibus e, em 1958, mais 15, chegando ao ano seguinte a uma frota de 27 ônibus”, com essa ação tentou-se controlar a circulação dos ônibus por iniciativas particulares.

Mas, a empresa apresentou muitos problemas desde a sua fundação, como a demora da implantação dos seus ônibus até graves acidentes provocados por seus funcionários pela falta de treinamento (figura 7) (MAGALHÃES, 2003; OLIVEIRA, 2003).



Figura 7: Os ônibus da Transportamazon e seus funcionários.  
Fonte: Oliveira, 2003: p. 145.

As notícias nos jornais, afirmavam que a finalidade da empresa não estava sendo cumprida, existiam veículos sem manutenção e paralisados desfalcando as linhas. Ainda, havia reclamações sobre a tarifa e as reivindicações sobre a meia passagem para os estudantes (MAGALHÃES, 2003). Além dessas dificuldades no transporte coletivo, a cidade de Manaus começou a sofrer pressões quanto aos aspectos de expansão urbana, as áreas centrais começam a receber habitações que não condiziam com as características de padrões ideais de moradias, instalaram-se as palafitas<sup>6</sup> originando a Cidade Flutuante (figura 8) de frente para Manaus (OLIVEIRA, 2003; RIBEIRO FILHO, 1999).



Figura 8: Os caminhos da Cidade Flutuante (Cartão postal- A Favorita).  
Fonte: Castro, 2006: p. 62.

Em 1960, a empresa Transportamazon continuava sendo alvo de críticas, por causa da ausência de planejamento e de um quadro de funcionários qualificados. As reivindicações sempre foram constantes, ao mesmo tempo em que chegava veículos novos, outros já estavam paralisados. Ainda, a parceria entre o poder público a iniciativa privada não estava dando certo, por falta de interesse de investidores (CASTRO, 2006; LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).

Durante a década de 1960 outro problema era visível- as péssimas condições de tráfego das vias da cidade, prejudicando o serviço dos ônibus e conseqüentemente havia a fragilidade na ocorrência de acidentes e paralisação dos veículos (MAGALHÃES, 2003). Mas, a falência da empresa foi em decorrência dos prejuízos das políticas de gratuidade e das crises do sistema administrativo que geravam a falta de manutenção e o abandono dos veículos. Assim, a população da cidade com cerca de 175.343 habitantes (IBGE, 2011) mais

---

<sup>6</sup> Eram habitações suspensas por troncos de madeira no rio Negro em frente para a cidade de Manaus formada por uma população com baixa renda denominada de Cidade Flutuante, por possuir características de cidade. Seu início resgata desde a década de 1920 e seu fim na década de 1960.

uma vez dependia dos proprietários particulares com suas lotações para circular na cidade (MAGALHÃES, 2003).

Em 1967 por meio de estratégias geopolíticas em aproximar a região ao resto do país e viabilizar políticas econômicas, instala-se a ZFM (denominado ciclo industrial) que redimensiona a paisagem da cidade (GARCIA, 2004; SALAZAR, 2006). Com o advento da ZFM, houve a intensificação das migrações, onde formou o perfil da população atual que veio oriundo de outros estados brasileiros, principalmente da Região Nordeste e do interior do Estado, pois foi nesse período que ocorreram às grandes enchentes e a busca pela capital foi inevitável, aliada as dificuldades enfrentadas pelos interioranos com a ausência de assistência do poder público (BENCHIMOL, 1997; BEZERRA, 2000; BOTELHO, 2006; COSTA, 2000):

A reformulação da ZFM em 1967, como consequência da estratégia de ocupação e de desenvolvimento da Amazônia, teve e continua tendo papel marcante nesse período. [...] As dificuldades socioeconômicas, a enorme dimensão territorial dessa área, aliadas ao fato de ser escassamente povoada e ter uma área de fronteira muito extensa, conduziram o governo brasileiro a instituir e reestruturar organismos para desenvolvê-la e nela fazer valer a soberania do país, integrando-a economicamente ao restante do território nacional (PEREIRA, 2006, p.18).

Assim, Manaus vivência um período de desenvolvimento econômico muito rápido, aliado ao crescimento populacional que na década de 1970 chega a 314.197 habitantes (IBGE, 2011) proporcionando a expansão de áreas da cidade sem planejamento (OLIVEIRA, 2000b; RIBEIRO FILHO, 1999). O surgimento de bairros sem infraestrutura e assistência básica começou a determinar o surgimento de problemas sociais. Não diferente, as atividades relacionadas ao transporte oferecido pela Transportamazon ficaram cada vez mais complicadas em auxiliar essa população até o encerramento das ações da empresa em 1969 (MAGALHÃES, 2003).

No início da década de 1970 recebem destaques as primeiras empresas de ônibus de propriedade individual por meio de concessões em número de seis, que ganham estabilidade dentro do sistema de transporte. Segundo Magalhães (2003, p. 125) “visando atender interesses mais amplos, o poder público optou por introduzir no segmento de transporte urbano uma política voltada para o aspecto de concessões, estimulando aqueles que dispunham de maior quantidade de carros a investirem efetivamente no segmento do transporte coletivo”. Assim, forma-se um grupo de empresas do transporte coletivo, tendo a

empresa Ana Cássia como maior representante de viagens pela cidade (MAGALHÃES, 2003).

Pela segunda vez, o sistema passa a ser controlado por empresas privadas com a fiscalização do poder público (primeiramente pelos bondes, agora por ônibus). Ainda, ocorre a ativação da proibição da circulação de outros veículos que não participam do sistema oficial, mas não sendo suficiente, pois “[...] as atividades de locomoção nos últimos anos da década de 60 em Manaus, foram intensificadas pela atuação dos veículos expressos (camionetas, kombis e rurais), que trouxeram graves problemas para a circulação da cidade, intensificada pelo tráfego de automóveis particulares e táxis [...]” (MAGALHÃES, 2003, p. 140). Nos anos seguintes, a cidade continua a sua expansão urbana com a criação de novos bairros que configuram a Manaus atual.

Mas, por meio dos fatos históricos observa-se que pouco avançou no planejamento, na construção e melhoria da malha viária. Na época da implantação da ZFM, a cidade passava por intensas e rápidas transformações na paisagem, mas sem acompanhamento da infraestrutura de transporte (ANDRADE, 1985). De tal forma, que as áreas existentes não comportavam o crescimento populacional, surgindo dificuldades em oferecer os serviços essenciais para a população. Um deles foi o transporte coletivo que começou a receber críticas pelo péssimo serviço prestado devido ao número insuficiente da frota de ônibus contando ainda com veículos de carroceria de madeira (LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).

Na década de 1970 o sistema de transporte coletivo passava por dificuldades de investimentos, menos na área do Distrito Industrial (concentração das empresas da ZFM) (LIMA, 2005). Os problemas mais recorrentes eram os descumprimentos de horário dos veículos, a redução da frota e a entrada e saída de empresas de ônibus. Sendo que nesse último item, é importante salientar que a cidade em 1979 dispunha de apenas quatro (Soltur, Ajuricaba, Monte Ararate e Viama) das seis empresas de ônibus que iniciaram o serviço em 1969- quando surgiram as primeiras empresas de ônibus em Manaus. Era um número pequeno de empresas servindo uma população que continuava a crescer (LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).

Para resolver o problema, o poder público voltou atrás na sua decisão, e “abriu” novamente o sistema oficial de transporte para os ônibus “clandestinos” com o intuito de suprir a necessidade de circulação. Mas, isso não quer dizer que em algum momento os veículos informais deixaram de circular, pelo contrário, eles sempre estiveram ao alcance da população tendo o poder público como “cúmplice”. No entanto, na presente situação já havia

se instalado a desordem de linhas e horários dos ônibus (oficiais e não-oficiais) causando mais uma vez desconforto aos usuários e desorganização urbana.

Logo, a cidade passou a ter sete empresas de ônibus: Ana Cássia (depois torna-se Viação Amazônia-Viama), Constantinópolis (figura 9), Manaus Transporte, Nosso Transporte, Transporte Amazonas, Vitória Régia (não é a empresa do dias atuais) e Transamazon (não tendo nenhuma ligação com a empresa formada pelo Estado). Nesse período ficou proibida a atuação dos pequenos proprietários individuais de veículos a realizarem o serviço de transporte, pois havia normas que não permitiam uso dos veículos de madeira (os pequenos proprietários possuíam estes) (LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).



Figura 9: Ônibus da empresa Constantinópolis.  
Fonte: Amazonas, 1996: p. 51.

Essas empresas recebiam reclamações frequentes por parte dos usuários, para justificar colocavam a responsabilidade no poder público que não melhorava as condições das vias devido à “carência” de planejamento urbano. Para tentar implantar um controle sob essa situação foi idealizado o Plano Diretor de 1968, mas que não auxiliou nas diretrizes do planejamento pelo fato de sofrer muitas alterações devido ao estabelecimento da ZFM e as consequências da ausência dessas diretrizes impactam na cidade até os dias de hoje.

Apenas em 1975 foi elaborado mais um Plano Diretor pelo PLAMAN (Plano de Desenvolvimento Integrado da Cidade de Manaus) que possibilitou o ajuste e buscou solucionar problemas das condições do cotidiano urbano onde estipulava a expansão urbana para os próximos vinte anos seguintes (OLIVEIRA, 2002).

O Plano Diretor de 1975 descreve que a cidade de Manaus mantém a preocupação da melhoria da infraestrutura na área urbana, como na classificação viária de Manaus (figura 10) que interliga os setores (considerados bairros), principalmente aqueles avaliados como áreas de expansão (SANTOS, J., 2008).

<b>Classificação Viária de Manaus (1975)</b>	
Vias Expressas	São projetadas para grandes volumes de tráfegos e de longa distância;
Vias arteriais	São destinadas à circulação de veículos entre áreas distantes;
Vias coletoras/distribuidoras	São destinadas à circulação de veículos em distâncias menores e entre as vias arteriais, permitem acesso total às vias locais.
Vias locais	Completando o sistema viário, servem apenas ao trânsito local, e tem acesso direto aos lotes vizinhos.

Figura 10: Classificação viária de Manaus em 1975.

Fonte: Santos, J., 2008: p. 28.

Esta perspectiva aponta a maior preocupação observada no Plano Diretor de 1975; a questão da expansão urbana constituída por vias arteriais (90 km), algumas vias expressas (45 km) e complementares, sugerindo propostas de urbanização para romper com a ocupação do solo por meio de uma intervenção do poder público. Mesmo com a criação do Programa de Urbanização do Vetor de Expansão Leste, o problema habitacional não deixou de existir, visto que são moradias precárias, tanto em termos de área constituída por pessoa, como em área livre em torno da habitação, ou seja, a área do terreno (OLIVEIRA, 2002; SANTOS, J. 2008).

Em 1979, com a crise habitacional instalada e o crescimento populacional exponencial fugia do controle público a questão organizacional do transporte (LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003). Dessa forma, instalou-se a Divisão de Concessões e Permissões no sistema de transporte coletivo com o intuito de organizar e oferecer mais veículos transportadores.

Assim, criou-se os ônibus executivos (serviço elitista que tinha por finalidade atrair os usuários do transporte individual) conforme figura 11, equipado com ar condicionado, serviço de som, televisores e com uma tarifa diferenciada que não tiveram êxito. Pois, todos os tipos de passageiros começaram a utilizar esses veículos. Do outro “lado social” da cidade foi pensada a implantação dos táxis-lotação como um auxiliar no transporte oficial. No entanto, esses veículos possuíam proporções pequenas que prejudicavam o trânsito tanto que não resolveu a questão de “desafogar” o tráfego e diminuir os acidentes (LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).



Figura 11: Ônibus Executivos em 1980.  
Fonte: Jornal A notícia, 04/ mai/1980.

Por isso, a importância da instalação de um órgão competente para o transporte se fazia necessária. Apenas em 1980, houve a implantação da Empresa Municipal de Transporte Urbano (EMTU)<sup>7</sup> para mediar a organização do sistema de transporte coletivo (buscando inserir novas empresas e controlando a circulação de veículos clandestinos) para encaixar todos os elementos geográficos, políticos e administrativos dentro de uma cidade que crescia de forma desigual e sem planejamento prévio (MAGALHÃES, 2003). Nesse período já havia seis empresas de ônibus em Manaus: Viama (figura 12), Ajuricaba (figura 13), Ohama (figura 14), Monte Ararate (figura 15), Soltur e Transurma que possuía uma frota de veículos antigos com pouco ou quase nenhum conforto.



Figura 12: Ônibus da Viama.  
Fonte: Jornal A notícia, 06/ mai/1980.

---

<sup>7</sup> Gerenciadora da questão do transporte da cidade. Apenas na década de 2000 modifica seu nome e sua abrangência. Primeiramente, IMTU (Instituto Municipal de Transportes Urbanos), depois para IMTT (Instituto Municipal de Trânsito e Transportes) e, recentemente para SMTU (Superintendência Municipal de Transportes Urbanos).



Figura 13: Ônibus da Ajuricaba.  
Fonte: Jornal A notícia, 1/ mai/1980.



Figura 14: Ônibus da Ohama.  
Fonte: Jornal A notícia. 1/ mai/ 1980.



Figura 15: Ônibus da Monte Ararate.  
Fonte: Jornal A notícia, 8/ mai/1980.

Em 1980 a cidade já contava com uma população de 626.492 habitantes (IBGE, 2011) que começava a expansão das áreas das zonas norte (sentido Cidade Nova) e leste (sentido São José).

Na década de 1980 temos um grande número de loteamentos feitos pelo poder público como os bairros do São José, Zumbi do Palmares, Armando Mendes e Cidade Nova. O Estado e a Prefeitura da época realizaram loteamentos com o intuito de entregar a população uma área asfaltada, com luz elétrica, água encanada e lotes demarcados, no caso da Cidade Nova, um conjunto habitacional popular [...] (NOGUEIRA; SANSON; PESSOA, 2007, p. 5430).

As ocupações “espontâneas” surgiram no final da década de 1960 com a instalação da ZFM e se estabilizou na década de 1990 quando a conquista chegou até a zona norte, nos contornos da AM-010 e BR-174. Ao analisar o déficit habitacional (é a medida das carências de moradia de uma determinada sociedade) verificou-se a falta de preocupação com políticas públicas voltadas para a habitação, a falta de capacidade de organização dos moradores e ações do Estado e o exagerado processo burocrático de concessão de crédito aos cidadãos (OLIVEIRA, 2000a; OLIVEIRA, 2002; SANTOS, J., 2008).

Analisou-se também a necessidade da expansão do transporte coletivo para suprir os deslocamentos da população da cidade que estava crescendo rapidamente. A partir do contexto geohistórico da cidade notou-se a formação de duas gerações de ocupações, onde fazem parte da primeira geração bairros, como: a Redenção, a Compensa e o Coroadó (SANTOS, J., 2008). Estes apresentam características semelhantes quanto a sua organização estrutural e espacial e demonstram fatores atuais de desenvolvimento sociais e econômicos (MOURA; OLIVEIRA; ALVES, 2010).

Existem ainda, os bairros considerados de segunda geração que são inseridos nesta classificação devido aos seus surgimentos que se dar no final da década de 80 e início da década de 90, possuindo outra característica importante de onde a maioria dos seus moradores é oriunda de outros bairros que também surgiram de ocupações (SANTOS, J., 2008). Deste modo, as áreas antes ocupadas com o tempo foram valorizadas e como a renda populacional cresceu em escala inferior, obriga o habitante a buscar outros lugares que combinem com a sua renda atual (MOURA; OLIVEIRA; ALVES, 2010; RIBEIRO FILHO, 1999)

Na década de 1990 a cidade de Manaus continua a expandir para as zonas norte e leste, agora com uma população de 1.010.544 habitantes (IBGE, 2011). Dessa forma, o Plano Diretor de 1975 começou a ser revisto, onde iniciou o trabalho pela definição das áreas

internas do município– área urbana e de expansão urbana. O intuito era de aplicar medidas favoráveis a realidade socioeconômica da população, corrigindo distorções estabelecidas em outros períodos históricos. A verticalização passa a ser permitida, mas sob controle em áreas anteriormente proibidas, mediante o pagamento de taxas que se revertem em obras de infraestruturas nos bairros mais carentes (BARAT, 2011; OLIVEIRA, 2002; VILLAÇA, 2001).

A situação acentuada da ocupação é destacada por Vitor Ribeiro Filho (1999) através da “explosão” demográfica, afirmando que:

Manaus jamais presenciou um crescimento demográfico como aquele verificado nas décadas de 70 e 80 [...] Essa “explosão demográfica” corresponde ao período denominado “Zona Franca”, que se inicia formalmente com a criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), em 1967. No entanto, sua efetivação se dá apenas no início dos anos 70, com a instalação do Distrito Industrial na Zona Leste da cidade (RIBEIRO FILHO, 1999, p. 33)

A composição dos bairros da cidade de Manaus se deu da mesma forma que o crescimento população. A expansão do uso do território ocorreu de forma “aleatória”, mesmo com uma pequena parte central planejada e o estabelecimento de dois bairros (Cidade Nova e São José) como tentativa de ordenamento espacial. De resto, não houve esforços para realizar o planejamento da cidade, que se desenvolveu em passos largos deixando de lado o acompanhamento do poder público (LIMA, 2005; SANTOS, M. 2008; VILLAÇA, 2001).

Manaus recebe destaque nos números de concentração da população nas capitais da região norte, onde a cidade aparece em terceiro lugar e Belém aparece em quinto. Segundo Oliveira e Schor (2008b, p.18) “a concentração média da população nas capitais da Amazônia é de 39,03% sendo o maior percentual em Boa Vista (61,82%), seguida de Macapá (59,42%), Manaus (49,90%), Rio Branco (45,38%), Belém (20,6%), Porto Velho (24,25%) e Palmas (11,87%)” .

A rápida concentração populacional em Manaus sem acompanhamento gerou consequências como a falta de segurança, saneamento básico, infraestrutura e outros problemas enfrentados em qualquer cidade grande da atualidade. Este é o resultado de ações individuais que pensam a cidade para uma minoria, sem considerar a realidade complexa e desigual da sociedade. É neste sentido que pode-se dizer uma geopolítica dos transporte, pois não só o imbricamento entre o poder público e o privado, mas especialmente a maneira pela qual o poder público lança mão do “permitir” aos autônomos para resolver o problema da mobilidade urbana e no momento seguinte, de acordo com interesses de outros setores os

proibem, transformando-os em clandestinos e instalando empresas privadas de transporte coletivo.

Além disso na idéia de geopolítica dos transportes está implícita a constante expansão e segregação socioespacial que conforma a cidade de Manaus. Expansão urbana e transporte informal são dois lados da mesma moeda e constituem o embate político, econômico e geográfico que caracteriza o transporte coletivo em Manaus até os dias de hoje.

O transporte coletivo para áreas de expansão pode ser considerado uma solução, mas também um problema. Pois, logo possibilita a circulação da população na cidade com as devidas condições de tráfego que propiciam realizar suas atividades. Já os problemas recorrentes estão nos veículos com a falta de segurança, atrasos nos horários e a lotação que torna a circulação dos ônibus pouco dinâmica nessas áreas (LIMA, 2005).

Com a crescente demanda pelo transporte coletivo, este necessitava de investimentos nas ofertas de veículos e na infraestrutura para que houvesse qualidade na prestação do serviço. No entanto, esse discurso repetido diversas vezes pelo poder público infelizmente deixa de fora o usuário do sistema de transporte. Por isso, aponta-se como um dos motivos para o retorno e crescimento do transporte informal no início da década de 1990.

Pelas condições desfavoráveis impostas pelo transporte coletivo oficial a alternativa criada pela população começa surgir no contexto regional- o transporte informal, com as crises econômicas e o aumento do desemprego fazem aparecer atividades informais, como vendedores ambulantes, domésticas (que se dispõem a ganhar menores salários e a não ter registro em carteira de trabalho) entre outros. No entanto, o que se nota é a crescente parcela de trabalhadores inseridos no setor de transporte nas áreas urbanas. De forma clandestina, eles se instalam nas brechas deixadas pelas falhas do sistema de transporte coletivo oficial gerenciado pelo poder público municipal e a cidade que se alastra ocupando as áreas de floresta (CASTELLS, 2000; SOUZA, 2001)

Em Manaus observa-se a atuação do transporte informal durante muito tempo no contexto urbano. Como descreve o seguinte autor:

Tal processo se repete sempre com o mesmo discurso, mudando apenas os veículos, pois se no início do recorte temporal desta análise eram os ônibus executivos, no final dos anos 1980 e início dos 90 eram os microônibus, sendo no ano 2000 (e ainda hoje) as kombis-lotação e, novamente os microônibus, o processo continua o mesmo, ou seja, a existência paralela com o transporte convencional, alegando, contudo, ser melhor que este o que nem sempre corresponde à realidade (LIMA, 2005, p. 91).

Não se faz necessário a implantação de um sistema de transporte alternativo em Manaus. Pois, sempre teve atuação paralela nas situações mais complicadas do sistema de transporte às vezes com e às vezes sem a permissão do poder público. Como o poder público tratar desta questão depende muito das variáveis em jogo, por exemplo, em vésperas de eleições municipais. Existem momentos em que eles ganham maior destaque na imprensa em tempos específicos, como nas greves, deixando a idéia de que quando a situação se normaliza ocorre o seu desaparecimento.

Utilizou-se de um desses tempos específicos de aparição (início da década de 1990 até a atualidade) para o recorte dessa pesquisa. Ou seja, este trabalho busca analisar um período de vinte anos (1990-2010) dentro do contexto histórico do transporte informal em Manaus. Esta escolha baseou-se no seu período de recrudescimento devido à reestruturação econômica do país. Mas, para essa análise se faz necessário conhecer a área de estudo e o seu sistema de transporte coletivo oficial, identificando suas falhas que são empregadas em ações da informalidade (CORRÊA, R., 2006; OLIVEIRA, 2000a, 2003).

As ações políticas voltadas para o transporte coletivo estão impregnadas nos “velhos” discursos de melhorias no sistema e nos veículos. No entanto, o que se observou foi à expansão do transporte informal. Nos anos da década de 1990 as kombis faziam concorrência aos ônibus, uma forma de minimizar essa situação foi à entrada dos ônibus articulados Expressos<sup>8</sup> que atuavam nas áreas de expansão da cidade em meados do ano 2000 (figura 16).

---

<sup>8</sup> Modelo baseado no Sistema Ligeirinho de Curitiba/PR. O sistema foi criado em 2002 para tentar dar maior agilidade ao transporte coletivo da cidade custou cerca de R\$ 170 milhões. (jornal A Crítica de 20 de março de 2007). Segundo o Jornal A Crítica de 10 de janeiro de 2009: 40% dos recursos investidos na infraestrutura do sistema viário da cidade nos últimos anos saíram direto do orçamento da Prefeitura Municipal de Manaus. Os 60% restantes foram obtidos por meio de financiamentos no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Na fase de implantação do projeto, a aquisição dos 124 ônibus articulados e dos 160 padronizados ficou por conta das empresas Eucatur e Vitória Regia, com financiamento de R\$60 milhões do BNDES.



Figura 16: Expresso circulando em Manaus.  
Fonte: Jaqueline Santos, 15/09/2010.

Na década de 2000 com uma população de 1.403.796 habitantes (IBGE, 2011) a situação do transporte coletivo de Manaus se agravou. As greves se tornaram mais constantes no sistema, tanto dos rodoviários quanto dos estudantes que salvaguardavam seus direitos. Nessa situação o sistema oficial recebe cada vez mais críticas e a atuação dos Expressos logo ficou inviabilizada por falhas devido à falta de manutenção dos seus veículos e suas plataformas de integração (as “paradas” de ônibus) (figura 17) (LIMA, 2005).

Para Santos e Souza (2010, p.5) “as idéias que funcionam em um lugar, nem sempre funcionam em outro. Aí, entra questões sociais e até mesmo físicas, como: clima, relevo, hidrografia, etc. O poder público comete falhas, ao pensar que pode resolver problemas de uma cidade com soluções de outra”.



Figura 17: Plataforma do Expresso na Alameda Cosme Ferreira.  
Foto: Jaqueline Santos, 15/09/2010.

Com uma infraestrutura insuficiente do transporte coletivo que privilegia poucas áreas da cidade e das dificuldades de implantação de políticas públicas enfrentadas pela população local (PONS;BEY, 1991). Foi elaborado em 2002 um novo Plano Diretor Urbano e Ambiental que é considerado um instrumento importante para a organização da cidade e de seus equipamentos. Pois com ele, o poder público tem o instrumento necessário e atualizado para planejar o crescimento urbano, onde propõe medidas de como conter o avanço em direção as áreas verdes, ordenar a ocupação do solo e estimular a verticalização urbana (BARAT, 2011; SPÓSITO, 2001). O que foi previsto para o transporte coletivo no Plano Diretor pouco foi posto em prática.

Em 2005, o poder público municipal consentiu a mudança do veículo do transporte permissionário- de kombi para microônibus (entrando em circulação novamente), mas com um número restrito de atuação para privilegiar um determinado tipo de passageiro. Nos últimos anos, houve uma ação intensificadora do transporte informal promovendo formações de grupos, ou seja, atuação de outros veículos, como por exemplo, a motocicleta. Essa situação possibilitou o poder de escolha para os usuários, pois possuem mais opções de transportes favorecendo esses transportadores que intensificam suas atuações e logo, reivindicam suas regularizações.

A convivência de vários tipos de veículos para o transporte e o vai-e-vem da “política de autorização” em determinados momentos do transporte informal configura a geopolítica dos transportes de passageiros na cidade. A figura do ônibus como veículo principal do sistema de transporte coletivo e o fato do mesmo não abranger toda a área urbana (tanto em termos de extensão quanto intra-bairro) deixa espaço para a atuação de outros veículos. Essa situação ocorreu com frequência dentro do contexto geohistórico de Manaus, ora com a permissão do poder público, ora de forma clandestina, tornando perversamente fluída a relação do governo com as diversas esferas do setor privado.

## **CAPÍTULO 2**

### **O TRANSPORTE INFORMAL EM MANAUS: ORIGEM, PERMANÊNCIA E RECRUDESCIMENTO**

## **2. O TRANSPORTE INFORMAL EM MANAUS: ORIGEM, PERMANÊNCIA E RECRUDESCIMENTO**

---

Desde as primeiras décadas do século XX é utilizado o ônibus para transportar pessoas no Brasil. No início, as empresas de ônibus tinham a figura do proprietário aquele que administrava, conservava e conduzia o próprio veículo. Muitos proprietários congregavam outros membros da família ao negócio, para exercer as funções de cobradores, mecânicos e outros. Atualmente, a administração das empresas está cada vez mais moderna, se adequando ao mercado e utilizando as inovações tecnológicas disponíveis ao transporte (MAMANI, 2004a).

No Brasil, o ônibus é o veículo mais utilizado para o transporte público de passageiros, se comparado aos trens e metrô, ressaltando assim a sua importância no transporte coletivo. Dessa forma, demonstra sua influência nos fatores sociais e econômicos no cotidiano das cidades. O discurso acerca da ineficiência do sistema gira em torno de argumentos como o aumento dos custos dos insumos, a baixa produtividade dos sistemas de transporte nas cidades, o aumento dos transportes informais e a carga tributária sobre a produção dos serviços, que vem se transformando em custos de transportes coletivos ultrapassando a capacidade de pagamento da população, tendo como resultado a diminuição do número de usuários, o que aumenta a exclusão (ANDRADE, 1994). É difícil saber ao certo, se de fato esta é a realidade, pois os dados referentes a estes custos, pelo menos em Manaus, são insuficientes e não confiáveis.

O serviço de transporte coletivo deve ser acessível, eficiente e de qualidade para o cidadão (FERRAZ; TORRES, 2001). Além do mais, deve garantir o deslocamento e a circulação em todo espaço urbano, de modo a contribuir com o aumento da disponibilidade de tempo e, conseqüentemente, de renda dos mesmos, atuando assim, como importante ferramenta num vínculo social de melhoria no bem estar em geral (ANDRADE, 1994; CORRÊA, 2010).

Portanto, os serviços dos transportes convencionais nas grandes cidades dos países em desenvolvimento são visivelmente marcados por condições impróprias de circulação tanto de pessoas quanto de mercadorias. Ultimamente, os problemas relacionados ao transporte urbano (como congestionamento, poluição, etc.) tem-se agravado cada vez mais deixando a situação “delicada”, causando desconforto sobre a vida social (ANAS; RHEE, 2007; FERRAZ; TORRES, 2001). Esta realidade é, sem dúvida, resultado de uma geopolítica dos transportes

conformada por decisões de políticas públicas adotadas ao longo das décadas, especialmente aquelas relativas ao planejamento urbano e aos sistemas de transporte coletivo.

## 2.1 A ATUAÇÃO DO TRANSPORTE OFICIAL DE PASSAGEIROS

Em Manaus os primeiros ônibus circularam por iniciativas de moradores dos bairros mais distantes do centro da cidade. Esses ônibus não eram como conhecemos atualmente, eles eram de madeira e possuíam chassis de caminhões de carga improvisados manualmente para circular na precária malha viária da cidade. Segundo Lima (2005, p. 54) “[...] os ônibus eram de madeira, denominados de jardineiras, com chassis de caminhão improvisados em carroçarias de ônibus” (figura 18). A exploração do setor de transporte continuou a crescer fortalecendo as empresas de montagens de ônibus.



Figura 18: Os ônibus com chassis de caminhão (Cartão postal- A Favorita na década de 1950).

Fonte: Castro, 2006: p. 71.

As condições de infraestrutura das vias eram insuficientes para a circulação dos ônibus. Assim, a busca pelo aperfeiçoamento dos veículos continuava para se adequar à realidade da cidade. Apenas, na década de 1970 aparecem os primeiros ônibus metálicos gerando mais confiança aos usuários do sistema. Durante esse tempo, foi utilizado o aprimoramento das técnicas e criação de mecanismos para aperfeiçoar os ônibus, principalmente se tratando da segurança do passageiro (MAGALHÃES, 2003).

Os veículos atuais possuem modelos diferenciados no mercado, porém os ônibus que servem a cidade de Manaus são considerados “velhos” por ultrapassarem a máxima de 10 anos de circulação prevista pelas normas de trânsito. Embora a renovação deva ser permanente para o melhor conforto e segurança dos usuários (SMTU, 2011).

Como citado anteriormente, foi implantado na cidade de Manaus o sistema Expresso que correspondia aos ônibus articulados com maior capacidade de transportar passageiros e que era climatizado, em complemento aos ônibus convencionais. No entanto, por falta de manutenção dos veículos e das plataformas de embarque e desembarque, o Expresso entrou em decadência, tendo hoje em circulação apenas ônibus sucateados. Essa situação também aconteceu com os ônibus convencionais climatizados que por falta de manutenção foi abandonada a idéia deixando veículos sem refrigeração e com travas nas janelas fazendo os usuários suportarem o calor (LIMA, 2005). Existe, em Manaus, uma clara política de governo que cada troca de prefeito abandona a opção de transporte coletivo anterior deixando as “ruínas” pela cidade.

Os ônibus atuais têm o mesmo formato dos seus antecessores recentes, apenas alterando o *design* com aspectos cada vez mais modernos e a sua estrutura física, que agora possui espaço para os deficientes físicos (com porta apropriada, elevador e cinto de segurança) proporcionando a igualdade de direitos entre os usuários do sistema (figura 19), porém nem sempre estes mecanismos funcionam.



Figura 19: O ônibus da Linha 517.  
Foto: Jaqueline Santos, 16/dez/2010.

Em 2010 existia no sistema de transporte coletivo o Consócio Transmanaus com 7 empresas atuando no mercado, são elas: *City* transporte, Ponta Negra, Transamazônica, Via Verde, Regional, São José e Líder compondo 237 linhas servindo a cidade. Sendo que estas linhas eram formadas por 1.311 veículos, cujo a empresa Transamazônia é a maior detentora de linhas. Como pode-se visualizar na Tabela 1:

<b>Consócio Transmanaus</b>			
<b>Empresas</b>	<b>Linhas</b>	<b>Frota (Útil)</b>	<b>Área de atuação</b>
<b>City Transportes</b>	11	78	Zona Oeste; Zona Leste, Centro.
<b>Ponta Negra</b>	23	124	Zona Centro-Oeste; Zona Oeste; Centro.
<b>Transamazônia</b>	74	396	Zona Norte; Zona Leste; Centro.
<b>Via Verde</b>	32	190	Zona Norte; Zona Oeste; Centro.
<b>Regional</b>	18	106	Zona Sul; Zona Centro Sul; Centro.
<b>São José</b>	61	344	Zona Leste; Zona Centro-Sul; Centro.
<b>Líder</b>	18	73	Zona Leste; Zona Sul; Zona Centro-Sul; Centro.
<b>Total</b>	<b>237</b>	<b>1.311</b>	

Tabela 1: Resumo operacional das empresas do Consócio Transmanaus (SMTU).  
Fonte: SMTU, 2011.

Dessa forma, salientam-se as diferentes partes pertencentes a cada empresa dentro do consócio que estão dispostas construindo territórios sobre a cidade de Manaus (por zonas). Pode-se observar graficamente, a distribuição da frota por empresas em dias úteis (figura 20):

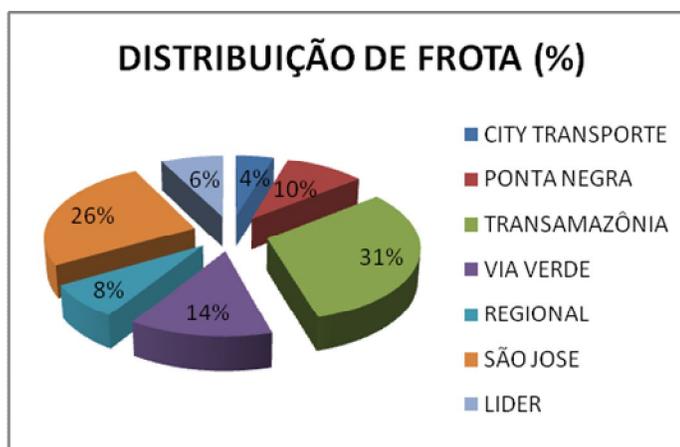


Figura 20: Distribuição da frota das empresas do Consócio Transmanaus.  
Fonte: SMTU, 2011.

O que vem sendo notado nos últimos anos foi o crescimento dos centros urbanos e o aumento da necessidade dos serviços (WRIGHT, 1988). Portanto, a criação desses territórios se dá pela implantação das linhas de ônibus que tornam “reféns” os moradores dos bairros com menor poder aquisitivo e geralmente mais distantes do centro com quase nenhuma opção de locomoção. Segundo Lima (2005, p. 14) “aquele que primeiramente é solicitado é o transporte coletivo, ou seja, uma linha de ônibus”. Já que é fundamental circular dentro do

espaço urbano até com o intuito de utilizar os equipamentos de serviços coletivos, como: escolas, postos de saúdes etc. Assim, o estudo sobre o transporte coletivo se torna essencial para a sociedade, motivado por dois elementos: a expansão urbana e o crescimento demográfico devido às longas distâncias (MAGALHÃES, 2003).

De fato, as idéias para a ampliação do sistema e a criação de outros meios de transportes que poderia proporcionar o aumento de alternativas em transporte coletivo oficial, quase não estão sendo discutidas e colocadas em pratica como deveria ser. Mesmo com a aproximação do maior evento esportivo futebolístico mundial<sup>9</sup> que exige um planejamento urbano e ordenado para a cidade de Manaus, principalmente na questão geopolítica dentro do sistema de transporte coletivo não é posto como prioridade pelo poder público.

No momento presente, o sistema de transporte coletivo tem o ônibus como principal instrumento para servir a população da cidade. No entanto, para sanar a ausência de outros meios de transportes convencionais em praticamente toda a cidade, atualmente não mais se restringindo as zonas norte e leste, se regularizou veículos que participaram do transporte informal deixando-os atuar como permissionários e se faz “vista grossa” à atuação dos transportes informais.

## **2.2 A ATUAÇÃO DO TRANSPORTE PERMISSIONÁRIO DE PASSAGEIROS**

O transporte permissionário existe a partir da regularização dos veículos de transporte informal. A legalização ocorre por pressão politicamente organizada que geralmente não atendem a todas as exigências legais por negligenciarem os aspectos de regularidade, sendo este elemento básico para atuação do serviço público para a circulação. Em algumas situações de legalidade acontece apenas um registro de cadastramento com total desconhecimento de processo licitatório que é contra a Constituição Federal (artigo 175)<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> A cidade de Manaus foi escolhida como uma das subdesdes da Copa do Mundo de Futebol em 2014 que será realizada no Brasil.

<sup>10</sup> Na Constituição Federal: Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

*Parágrafo único.* A lei disporá sobre:

- I- o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II- os direitos dos usuários;
- III- a obrigação de manter serviço adequado;

Sabe-se que a atuação dos transportes informais não traz benefícios para o serviço público. Para isso têm-se duas situações: a regularização do serviço de transporte ou de provocarem o desaparecimento dele. No entanto, neste último item não se pode radicalizar, deve-se agir de maneira política e cautelosa, pois envolve a relação entre os transportadores clandestinos e os usuários que utilizam o serviço.

Mas, ao escolher a regularização dos transportadores clandestinos deve-se visar sua integração ao sistema de transporte coletivo convencional. Atuando principalmente em parceria com as empresas de transporte coletivo dos ônibus regulares como forma de suprir a necessidade de áreas mais distantes, criando linhas curtas (alimentadoras).

A tendência dos serviços permissionários é serem mais eficientes do que o transporte convencional, por atingirem esse objetivo mais rápido e por oferecerem maior comodidade aos usuários. Ainda, com um valor diferenciado, sendo mais elevado que o convencional caracterizando a segregação (VILLAÇA, 2011). Contudo, não é o que sendo observado na realidade. Os exemplos expostos na cidade de Manaus nos últimos anos apontam a precariedade do transporte convencional e a necessidade de mais alternativas igualando o serviço permissionário aos outros (convencional e informal).

### **2.2.1 As kombis e vans: de 1990 até meados do ano 2000**

No início dos anos de 1990 a economia brasileira começou a conhecer a globalização. Com a entrada de produtos estrangeiros no país, a concorrência ao produto nacional cresceu devido à qualidade e ao preço dos importados. As consequências no mercado foram às mudanças radicais na postura do Estado principalmente sobre os aspectos urbanos que não recebiam a devida atenção.

Com as transformações no Brasil, a crise se instalou. As empresas, para continuar no mercado, tinham dois caminhos: melhorar a qualidade dos seus produtos e/ou reduzir seus custos. Nesse período, houve o aumento do desemprego e a instabilidade da economia, que prejudicava todos os setores com a aceleração da inflação (RODRIGUES, 2004).

A alternativa para muitos brasileiros desempregados foram as atividades informais dentro dos setores da economia. Um dos mais escolhido foi o transporte coletivo pois havia uma demanda nos extensos centros urbanos. Dessa forma, aponta-se dois fatores para o aumento acelerado do transporte informal: a carência do transporte coletivo e o desemprego.

A precariedade do transporte coletivo e o incentivo ao uso do automóvel particular estimula cada vez o usuário a procurar outras alternativas de circular no espaço urbano

(SCHOR, 1999). Em Manaus, o serviço de transporte informal começou nas zonas norte e leste utilizando as kombis e as vans<sup>11</sup> como primeiros veículos de transporte. Pelo fato da facilidade em comprar esses veículos, o primeiro pelo seu baixo valor aquisitivo e o segundo devido ao cenário econômico da época.

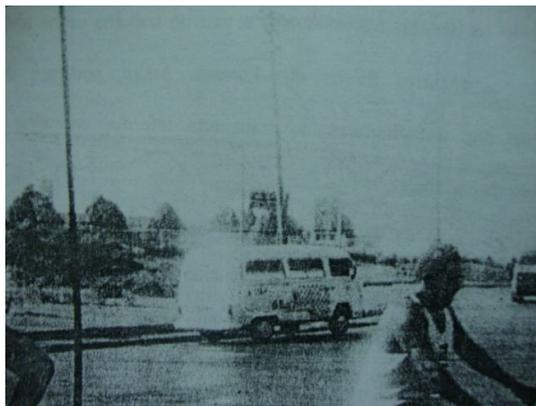


Figura 21: Kombis: regularizadas até 2006.  
Fonte: Rodrigues, 2004: p. 33.

No entanto, com o passar dos anos, a kombi ganhou mais espaço no serviço de transporte em Manaus (figura 21), e por quase 15 anos foi o principal veículo do transporte informal de passageiros, chegando aos anos 2000 com padronização definida e fiscalizada pelo EMTU, tornando-se um transporte permissório. Segundo Rodrigues (2004, p. 32) “[...] em Manaus existem 120 kombis regulamentadas que atuam no transporte informal. Outras 13 kombis ganharam na justiça, através de um efeito suspensivo, o direito de também atuar no setor, totalizando 133 kombis que circulam com permissão da EMTU”. Observa-se que mesmo regulamentado pelo poder público municipal, as kombis ainda eram denominadas de informais.

No decreto n. 4.993 de 25 de maio de 2000 fica permitido a circulação das kombis-lotação na zona leste da cidade de Manaus. Já que estas sempre atuaram nessa área, mesmo como clandestinas. Também foi formada, uma associação com a finalidade de defender os direitos da categoria. De acordo com Rodrigues:

---

<sup>11</sup> No presente trabalho utiliza-se termos como kombi e van para se referir aos veículos empregados no transporte informal de Manaus. Trata-se de veículos destinados ao transporte de passageiros, com capacidade inferior a 16 lugares. O primeiro é fabricado pela Volkswagen e o segundo pela Kia Motors (RODRIGUES, 2004).

É a Associação dos Permissionários de Transporte Alternativo de Manaus- APETRAM. Ela agrega 120 motoristas e 240 cobradores. Possui toda uma infra-estrutura, que vai desde o galpão que guarda as kombis quando elas não estão rodando até um posto de gasolina que, segundo os associados, possui uma das gasolinas mais baratas da cidade. A associação conta também com estrutura de atendimento e recepção, bem como médico próprio para os associados. A manutenção das kombis também é disponibilizada na própria associação (2004. p. 33).

No entanto, nesse período circulava em Manaus um número maior de kombis clandestinas. Estas buscavam a legalidade, pois de fossem apanhadas em flagrante pagariam multas. Portanto, a frequência das kombis-lotação no transporte coletivo permaneceu por longo tempo em apoio ao serviço dos ônibus.

Em 2005 observa-se com a mudança na gestão municipal houve a proposta de troca de veículo, os proprietários das kombis passariam a ter microônibus. Essa alteração se deu pelo fato das kombis passarem insegurança aos usuários, ainda pela restrita mobilidade em certas partes da cidade. Desse modo, a utilização dos microônibus modifica a paisagem da cidade que ganha uma nova configuração dentro do transporte coletivo.

### **2.2.2 Os microônibus: de 2005 até os dias atuais**

Na metade da década de 2000 os microônibus aparecem no contexto do transporte em Manaus como transporte regularizado pelo poder público municipal. Com a retirada das kombis devido a instabilidade desse veículo na cidade, os microônibus surgem para substituir as kombis e não “passa” pela informalidade caracterizada no sistema de transporte coletivo.

Entretanto, a atuação dos microônibus já é antiga na cidade, visto que na década de 1950 existem registros desses veículos (porém, não eram semelhantes aos veículos atuais) como apoio ao ônibus que estava se tornando o principal veículo de transporte em detrimento ao bonde. E, já na década de 1980 houve o retorno dos microônibus com a implantação de veículos chamados de “ônibus executivos” que eram destinados para uma parcela da população que pudesse pagar uma tarifa maior (que possuissem automóveis), como já salientado anteriormente (LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).

No entanto, a atuação dos veículos executivos não alcançou seu objetivo dentro do transporte coletivo. Mas, criaram a possibilidade de inserção de mecânicos para o transporte continuar. Um dos mais conhecidos foram os “manecos”, um transporte alternativo realizado por microônibus em homenagem ao gestor público municipal da época, Manuel Ribeiro. Seu segmento dentro do transporte coletivo pode-se considerar permissionário, pois esses veículos

surgem por iniciativa do poder público e formado por pequenas associações com a finalidade em ser uma alternativa ao sistema de transporte (LIMA, 2005). Sua atuação era diferenciada por possuir uma tarifa superior aos ônibus devido as suas características. Porém, esse transporte começou a apresentar deficiência em poucos anos de funcionamento pela falta de manutenção dos veículos, e logo desapareceu.

O retorno dos microônibus acontece como substituto das kombis, mais uma vez dentro do segmento permissionário. Com a regularização, atua no transporte coletivo sendo denominados de Alternativos e Executivos, onde diferem em alguns aspectos como o valor, climatização e segurança. Assim, permitem que outros tipos de veículos almejem a legalização, como os táxis-lotação, os mototáxis e as kombis-lotação, sendo estas duas últimas categorias as que mais reivindicam por direitos.

#### **2.2.2.1 Microônibus Alternativo**

O microônibus Alternativo é um veículo de transporte de passageiros representado predominantemente pela cor amarela que inicialmente atuou na zona leste de Manaus (figura 22). No entanto sua área de atuação e sua finalidade alteraram com o tempo. Inicialmente, sua área de atuação era em diversos bairros da zona leste até chegar a via principal, a Avenida Autaz Mirim, conhecida como Avenida Grande Circular. Mas, como uma parcela da população que usa o serviço trabalha nas empresas do Distrito Industrial foi necessário permitir o acesso desses veículos até a Bola da SUFRAMA, limite com a zona sul da cidade. Dessa forma, sua atuação se concentra nos bairros da zona leste, mas é possível ver os microônibus alternativos circulando em outras partes da cidade, mesmo sendo um pequeno número e em horários diferenciados.



Figura 22: Microônibus Alternativo.  
Foto: Jaqueline Santos, 17/out/2009.

A finalidade do serviço era apenas de apoio aos ônibus convencionais, estes transportavam os usuários até as vias de maior acesso. Entretanto, a situação atual permite adotar as preferências dos usuários “parando” em qualquer ponto da via de acordo com a rota pré-estabelecida (as conduções trazem escrito na parte traseira a seguinte frase: *Cuidado, esse veículo pode parar a qualquer momento*). Em 2006, ocorreu a implantação do Sistema Passa Fácil (por meio de cartão magnético possibilita a integração temporal nos veículos) (figura 23) no sistema de transporte coletivo oficial, e os permissionários do transporte Alternativo da zona leste também estavam incluídos. No entanto, logo no início da funcionalidade do sistema, poucos veículos possuíam as máquinas eletrônicas prejudicando a prestação do serviço, pois muitos usuários estavam preferindo utilizar os ônibus convencionais (SILVEIRA, 2006b; BARBOSA, 2006; PEDROSA, 2006).



Figura 23: Microônibus Alternativo com o sistema Passa Fácil.  
Fonte: Jornal A Crítica, 25/ fev/2011.

A solução apontada pelas cooperativas foi reduzir a tarifa de R\$ 1,80 para R\$ 1,50 que desagradava o poder público municipal. Na época a Cooperativa dos Permissionários do Transporte Alternativo de Passageiros Modalidade Lotação do Estado do Amazonas (Cooperrmo), considerada a mais representativa dentro do transporte Alternativo, possuía 246 microônibus sem as máquinas. Dessa forma, os três representantes das cooperativas (Cooperrmo, Coopetran e Cooptaf) e o IMTU, órgão responsável pelo transporte urbano, decidiram entrar em acordo confirmando a instalação das máquinas para validar os créditos nos microônibus. O IMTU tinha prazo para cumprir, se não as cooperativas pressionariam reduzindo a passagem para não ficar no prejuízo (PEDROSA, 2006)

Já em 2007 existiam no transporte Alternativo 184 microônibus e 16 kombis na zona leste autorizadas, divididas em quatro cooperativas: Cooptram, Coopermo, Cooptaf e Apetram, constituindo 200 veículos servindo a cerca de 150 mil usuários. A tarifa cobrada é a mesma do transporte convencional, que na época era de R\$ 2,00 reais. Ainda havia 64 veículos que circulavam por efeito de liminar judicial, devido às antigas concessões liberadas para as kombis que alguns permissionários garantiram o direito de atuar com o microônibus no sistema de transporte (NUNES, 2007a; NUNES, 2007c).

Com a colocação das catracas nos microônibus do transporte Alternativo, as kombis não tinham mais a permissão para transportar passageiros. Assim, forçando as cooperativas a trocar as kombis por microônibus, propondo o desuso do veículo. Primeiramente foram colocados em 12 microônibus Alternativos com as catracas para beneficiar os usuários com o uso dos cartões Passa Fácil Estudantil, Vale Transporte e Cidadão. O custo para os permissionários foi cerca de 7 mil reais (para a catraca e o validador) para isso houve a abertura de uma linha de crédito especial a título de financiamento no Banco do Brasil (NUNES, 2007a; NUNES, 2007c).

O transporte Alternativo praticado na zona Leste, principalmente na Avenida Autaz Mirim e Alameda Cosme Ferreira foi considerado como “perigoso” devido à alta velocidade com que os motoristas conduzem esses veículos. Em denúncia, o jornal A Crítica de 13 de dezembro de 2009 afirma: “A direção perigosa e sem lei de muitos condutores do Alternativo na Grande Circular também estará na mira do IMTT [...], com o intuito de coibir os abusos dos motoristas e ordenar o tráfego naquela que é uma das principais vias da zona leste de Manaus.” Infelizmente essa prática continua, pois em campo (figura 24), foram verificados veículos que ultrapassam bruscamente outros veículos em alta velocidade, sem respeito às leis de trânsito.



Figura 24: Interior do Alternativo: registro em campo da condução perigosa. Foto: Jaqueline Santos, 20/out/2011.

Em 2011 os microônibus Alternativos receberam a liberação para expandir suas rotas nas zonas norte e centro-sul. Atualmente, existem cinco cooperativas, são elas: Coopatam, Coopermo, Cooptaf, Cooptram e Coopetam que também atuam como transporte Executivo. Mas, expansão foi autorizada devido à crise instalada no transporte coletivo da cidade (SERVIÇOS..., 2011).



Figura 25: O “terminal” da SUFRAMA: a disputa pelo Alternativo.  
Foto: Jaqueline Santos, 21/out/2011.

No entanto, o microônibus também possui os mesmos agravantes do ônibus convencional, como por exemplo, a capacidade máxima de passageiros (figura 25). Pois eles circulam em horários onde há maior demanda de usuários, no restante do dia eles “desaparecem” das ruas. Essa situação é confirmada pelas cooperativas que utilizam dessa prática como forma de economizar os gastos e na retórica deles contribuir para o não congestionamento das vias (SERVIÇO..., 2011; SMTU, 2011; PRESTES, 2011b).

#### **2.2.2.2 Microônibus Executivo**

O microônibus Executivo é um veículo de transporte de passageiros representado predominantemente pela cor branca atuando inicialmente na zona Centro-Oeste de Manaus (figura 26). Ao exemplo do que aconteceu com o Alternativo sua área de atuação e sua finalidade também mudaram. Começou a expandir abrangendo bairros da zona oeste, como: Alvorada, Redenção e Dom Pedro que possuem áreas de concentração populacional por atrativos comerciais, e ainda nos bairros da Chapada, São Geraldo, e Aparecida pela proximidade com o Centro da cidade. Hoje, os Executivos já atuam também na zona leste tendo rotas com sentido bairro/centro/bairro com uma frota total de 260 veículos.



Figura 26: Microônibus Executivo.  
Foto: Jaqueline Santos, 17/out/ 2009.

O transporte Executivo iniciou suas atividades aproximadamente seis meses depois da implantação do Alternativo, que ocorreu em dezembro de 2005. Mas esse serviço apresenta características diferenciadas, como o perfil do usuário que propunha transportar que era aquele que possuía automóvel. No entanto, quem tem carro dificilmente anda de ônibus. Quem anda no Executivo é quem pode pagar R\$0,75 a mais na passagem. É muito utilizado por quem não precisa andar de ônibus todos os dias, assim os R\$0,75 centavos a mais não causam impacto em seus gastos. Na época da implantação do serviço o valor da tarifa cobrada de R\$ 2,50 é bem acima da tarifa do transporte convencional (R\$1,75).

O Decreto 8585 de 2 de agosto de 2006 estabelecia todos os aspectos do transporte Executivo que seria um serviço experimental na cidade com uma frota de 120 microônibus, porém na realidade possuía 84 veículos circulando distribuídos em 16 linhas. Nesse período o Executivo possuía seis cooperativas que buscavam se adaptar ao sistema, para auxiliar no ajuste foi proposto à redução da tarifa para um valor promocional de R\$ 2,00 (figura 27) até o dia 31 de dezembro de 2006 que estimulou a população com menor poder aquisitivo a utilizar o transporte descaracterizando o serviço (EXECUTIVO..., 2006).



Figura 27: Executivo com tarifa promocional.  
Foto: Jornal A Crítica, 20/dez/2006.

Mas desde a publicação do Decreto 8488 de 30 de maio de 2006, o transporte Executivo atua em caráter experimental em Manaus, contudo esse serviço é uma “tentativa” de resgatar o transporte proposto na década de 1980 e que vem mantendo-se no sistema até os dias atuais. Após essa promoção houve a voltar ao valor inicial da tarifa de R\$2,50 para encaixar o transporte Executivo no perfil dos usuários propostos, cujo objetivo é uma modalidade diferenciada dos demais meios de transportes por oferecer maior comodidade, como: o limite de usuários por veículos (não podem transportar passageiros em pé), condicionadores de ar e som ambiente. A idéia sendo a de estimular as pessoas a deixarem seus automóveis em casa para se deslocar ao Centro (destino das rotas dos Executivos) para ir ao trabalho ou para fazer compras. Segundo jornal A Crítica de 20 de dezembro de 2006 afirma que

cada veículo tem capacidade para transportar até 32 passageiros por viagem e uma média de 500 por dia, com rotas diferenciadas. De acordo com o decreto de criação do sistema, a frota dos executivos deve se limitar a 10% do serviço convencional. Na época do decreto, a frota de ônibus convencionais da cidade era de 1.256, o que significa dizer que o número de microônibus ficou limitado em 120. Hoje a frota de veículos do transporte coletivo convencional é de 1.450 ônibus. Por esse motivo, não tem como expandir as rotas, há pedidos de expansão Alvorada, Cidade Nova, sistema que deu certo (EXECUTIVO..., 2006).

No início da modalidade do microônibus Executivo em junho de 2006, como salientado anterior havia 84 veículos da frota total de 120, já com diversos pedidos de comunidades solicitando a implantação do serviço. No entanto, o que gerou polêmica foi o

preço da tarifa diferenciada, mas logo foi aceito o valor de R\$ 2.50 por que a população sabia que os veículos eram “superiores” ao convencional mesmo oferecendo os benefícios da meia passagem por meio do Cartão Passa Fácil, e ainda o Cartão do Vale Transporte e o Cartão Cidadão não são aceitos pelos Executivos (EXECUTIVO...,2006)

Todavia os Executivos suprem a necessidade da população que utilizam o serviço devido à carência do transporte oficial. Outro aspecto é o serviço TransPorta (figura 28) que beneficia os portadores de deficiência cadastrados em programas de reabilitação que por meio de agendamento o transporte Executivo disponibiliza um veículo para atendimento porta a porta, essa foi uma das condições para a implantação do serviço (NUNES, 2006; EXECUTIVO..., 2006).



Figura 28: TransPorta: serviço disponibilizado aos portadores de deficiência.  
Foto: Jornal A Crítica, 19/dez/ 2006.

Mesmo com pedidos das comunidades pela expansão do serviço não poderia haver a expansão do transporte Executivo devido à licitação do transporte coletivo que traria alterações no sistema e implantações de linhas. Entretanto, em 2007 foram realizados alguns ajustes, os Executivos ganharam novas rotas para o Aeroporto e Hospitais da cidade, despertando a revolta de outra categoria, os taxistas, por exemplo, reclamando que os microônibus começaram a “passar” em frente do terminal de embarque e desembarque do aeroporto com os condutores chamando os passageiros, o que não é permitido pelo IMTU (NUNES, 2007b). Conforme o jornal A Crítica de 3 março de 2007:

Três novas linhas de transporte especial executivo operam, desde a última quinta-feira, na cidade. Criadas pela Prefeitura de Manaus, por meio do Instituto Municipal de Transportes Urbanos (IMTU), entraram em operação as linhas Aeroporto-Porto, Intershopping e também a Inter-Hospitais. As novas linhas atuam com três veículos nos dias úteis e aos sábados, nos mesmos horários do transporte urbano (de 5h30 a meia-noite) e a tarifa é de R\$2,50. A rota Aeroporto-Porto (Executivo 813) liga o Porto de Manaus ao Aeroporto Eduardo Gomes, passando pelas imediações da Rodoviária e é uma alternativa para os usuários do transporte coletivo convencional que utilizam ou não taxis. Uma corrida a partir de qualquer parte da cidade em direção ao Eduardo Gomes custa R\$ 49,00, mesma tarifa tabelada que os passageiros pagam ao se deslocar do aeroporto internacional para o Centro da cidade ou até a Bola da SUFRAMA (NUNES, 2007c).

A rota que sai do Centro ao Aeroporto dura em média 90 minutos. Já a rota *Inter Shopping* passa pelos dois principais *shoppings* da cidade (*Studio 5 Festival Mall* e *Amazonas Shopping*) indo até a Ponta Negra. Já a rota *Inter Hospitais* inicia no São José/ Cachoeirinha passando pelas principais unidades de saúde, como a maternidade Ana Braga, Hospital e Pronto-Socorro João Lúcio, Pronto Socorro 28 de Agosto, Hospital Universitário Getúlio Vargas (HUGV), Fundação Alfredo da Mata e Pronto Atendimento Médico (PAM) da Codajás (NUNES, 2007c).

Dessa forma, o transporte Executivo já contava em março de 2007 com 17 linhas, num total de 71 veículos. Segundo jornal *A Crítica* de 3 de março de 2007: “[...] O sistema funciona a partir das cooperativas Cooctan, Coopermo, CVTRAM, Cooptaf e mais as empresas *Transgold* e a *Amore*. Com a nova modalidade, o IMTU tem criado opções de transportes, inclusive facilitando o acesso de usuários a diversos pontos da cidade [...]”. Assim, o poder público não deixa de atender uma parcela da população que pode pagar por uma tarifa diferenciada.

No final de 2007, o transporte Executivo possuía 90 microônibus cadastrados divididos em sete cooperativas. Entretanto surgiram reclamações sobre a qualidade do serviço prestado pelo transporte Executivo, como a superlotação dos veículos, o uso de equipamentos que causam poluição sonora e condutores que “param” fora das paradas de ônibus. Em resposta o IMTU cobrou que eles seguissem as regras contratuais para não serem suspensos, e uma fiscalização intensificada na cidade. Para o órgão, essa situação não é aceitável, pois o contrato deixa claro que o microônibus tem capacidade para 32 passageiros e todos devem ser transportados sentados (MAIS RIGOR..., 2007)

Para rebater as críticas do IMTU, os permissionários alegam que a procura é muito grande, devido o aumento da tarifa do convencional a população busca o transporte Executivo. De volta, o IMTU, retrata que o Executivo é um serviço diferenciado e possui

vantagens que compensar o valor mais alto do que do ônibus. A solução proposta pelo IMTU seria aceitar um número maior de passageiros nos veículos, caso o transporte Executivo aceitasse a meia-passagem e a gratuidade aos idosos e deficientes. Já, a categoria nem pensou em discutir a idéia que não corresponde com o perfil do serviço (MAIS RIGOR..., 2007)

Em 2009, o transporte Executivo já tinha reajustado o valor da tarifa para R\$ 3,00 reais. No entanto o valor anterior de R\$ 2,50 voltou a ser cobrado após reunião com os representantes das cooperativas que exploram o serviço na cidade. Mas, o poder público municipal esclareceu que o transporte Executivo deve respeitar a lotação máxima permitida de passageiros sentados e ainda fazer a manutenção dos condicionadores de ar dos veículos senão o valor da tarifa voltará ser reajustado novamente. Essa redução do valor da tarifa seria mantida até o fim do processo licitatório que definiria o novo número da frota para 130 microônibus Executivos que receberiam a concessão do serviço na cidade (AZEVEDO, 2009a).

O Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) formou uma comissão para realizar a licitação e para a intensificação na fiscalização dos Executivos com excesso de passageiros. Mas, essa redução da tarifa contraria a legislação que apresenta a Lei 1.361 de 21 de julho de 2009 que define o valor cobrado pelo serviço ser no mínimo 50 % maior que o praticado no transporte convencional (AZEVEDO, 2009a).

No final de 2009 a licitação do transporte Executivo em Manaus exigia um estudo alterando o prazo da licitação em fevereiro de 2010, nesse período foram outorgadas muitas concessões ao transporte Executivo como forma de minimizar a crise do transporte coletivo. O IMTT teria que refazer o estudo, mas o encaminhamento sobre a licitação ficaria impossível por causa dos recessos do final de ano das instituições. Dessa forma, estava havendo uma reorganização nas modalidades do transporte na cidade para funcionarem conjuntamente, pois todos fazem parte do sistema, estes são: o Táxi, o Ônibus, o Microônibus Executivo e Alternativo e os últimos regularizados Mototáxis (FARIAS, 2009e).

No início de 2010, foi anunciado à redução da frota do transporte Executivo de 300 para 127 veículos, já que anteriormente tinha aumentado significativamente o número dos microônibus autorizados. Conforme jornal A Crítica de 24 de fevereiro de 2010:

A frota do sistema Executivo de transporte foi reduzida para 127 carros. A decisão foi tomada ontem à tarde, durante reunião entre os cooperados e a presidência do IMTT. Além da redução o IMTT também informou que a licitação deve ocorrer em dois meses. A CRÍTICA apurou que a passagem do Executivo passará a custar R\$ 3. Outra medida foi a inclusão de novas empresas cooperadas, como é o caso da Cooptrazom, que no ano passado fazia transporte de passageiros em kombis-lotação. A inclusão das novas cooperadas (cerca de quatro) foi criticada por proprietários das empresas mais antigas (FROTA..., 2010).

Obviamente, essa atitude não traria agrado aos outros cooperados que “brigam” por mais espaços e conseqüentemente mais passageiros. Ainda, houve indícios que os cooperados foram coagidos a aceitar essa decisão para poder participar da nova licitação do Executivo. Assim, cada uma das cooperativas teve que reduzir pelo menos a metade dos seus veículos, devido à entrada de novas empresas. Essa situação gerou conflito dos cooperados que pedem ao poder público que volte ao número antigo de veículos. Por outro lado, no final de 2010, o SMTU estava autorizando o Executivo (180 veículos) a circular na zona norte e leste para suprir o sistema oficial de transporte e esperam por mais aprovações para colocar mais microônibus nas ruas (FROTA..., 2010; PINHEIRO, 2010).

Em dezembro de 2010 ocorreu à abertura do edital para as empresas de ônibus em Manaus, mesmo com a ação judicial colocada pela Transmanaus. O resultado dessa concorrência foi definida em fevereiro de 2011 após o certame ocorreram melhorias no sistema convencional (também no transporte Executivo) que possibilitou o aumento da tarifa em outubro de 2010 causando reclamações por grande parte da população não convencidos por essas intervenções (PINHEIRO, 2010).

Já no transporte Executivo o aumento da tarifa estava associado ao cumprimento da promessa de criação de novas rotas em bairros de classe média e média alta na cidade, para que, não atue somente com valor elevado em áreas em que a população não pode pagar. Dessa maneira questiona-se, qual é a finalidade do transporte Executivo em Manaus? Essa e outras perguntas ficam sem respostas devido à “desordem” do poder público que não apresenta políticas comprometidas voltadas para a melhoria do transporte coletivo.

Também, discute-se o prazo do transporte Executivos que a princípio seria uma atividade experimental com prazo certo para terminar, mas que continua atuando no sistema. As promessas sobre o seu fim são ouvidas há muito tempo pela população. Outra é a restrição do serviço a um determinado perfil de usuários, também é uma “história” conhecida. Assim, percebem-se as manipulações dentro do sistema de transporte coletivo por meio das ações políticas que beneficiam a uma classe e outra não. Recentemente, o transporte Executivo

passou por pressões políticas que buscavam inibir sua continuação no sistema, o que gerou manifestações por parte dos cooperados e da própria população que não podia pagar pela nova tarifa estabelecida pela Prefeitura.

As dificuldades em se manter no sistema de transporte é uma situação desafiadora, principalmente quando não há apoio do poder público municipal. Mas, o transporte Executivo continua com uma grande frota organizados em 26 cooperativas sendo que destas, cinco empresas também são as responsáveis pelo serviço de transporte Alternativo, como já citado (SERVIÇO..., 2011; SMTU, 2011). Dessa forma, têm-se 21 cooperativas exclusivas do transporte Executivo (Anexo 1).

### **2.3 A ATUAÇÃO DO TRANSPORTE INFORMAL DE PASSAGEIROS**

A atuação dos transportes informais é paralela ao desenvolvimento das cidades e da organização do transporte coletivo convencional. Por causa da necessidade da circulação de pessoas associada há pouca oferta de veículos transportadores, esta situação estimulou a própria população a buscar e até mesmo criar alternativas para o deslocamento dentro dos centros urbanos (CASTELLS, 2000; FERRAZ; TORRES, 2001).

Mas, o que é transporte informal ou clandestino? E como se dá a sua origem? Para Gomide (1998, p.5) “o transporte informal é definido como os serviços de transporte coletivo de passageiros em áreas urbanas realizadas sem autorização, permissão ou concessão dos poderes concedentes locais”. Observa-se o seguinte contexto:

[...] juntando-se a deficiência do poder público no planejamento e fiscalização dos transportes, a crise do desemprego, a queda do poder aquisitivo da população, a baixa qualidade dos serviços ofertados de transportes, com a expansão das cidades brasileiras, compuseram o cenário favorável para o surgimento e propagação de um fenômeno no setor de transporte de passageiros denominado de: “clandestino”, “informal”, “piratas” etc.. (OLIVEIRA, 2005, p.16).

Dessa forma, pode-se dizer que o serviço prestado de maneira irregular (ilegal), à margem da legislação imposta pelo município é o transporte informal. Em algumas regiões do Brasil, esse serviço também é conhecido como alternativo. Segundo Gomide (1998, p.5) “é caracterizado pelos serviços, originalmente operados na clandestinidade, que, por algum ato legal, passaram a ser aceitos pela municipalidade”. Assim, os transportes alternativos executam as mesmas atividades, mas já são regularizados pela prefeitura que determina um

limite máximo de veículos para circular. Essa situação ocorre nas principais cidades brasileiras (São Paulo, Rio de Janeiro, Natal, Porto Alegre, etc.) que possuem associações e/ou organizações para reivindicar ações políticas em favor da classe (FERREIRA, 2006; MAMANI, 2004b).

Mas, como a fiscalização é inviabilizada pela ausência de profissionais para inspecionar em todo limite urbano (a estrutura física e a sua densidade demográfica), torna-se quase impossível impedir a circulação de veículos não autorizados. Ainda, este serviço apresenta-se em muitas cidades mundiais, principalmente em países em desenvolvimento, como na América Latina, África e Ásia partindo da iniciativa autônoma de particulares, sem a permissão reguladora do poder público, passando depois por um processo de enquadramento no que diz respeito ao interesse público (MOTA, 2006; VASCONCELOS, 2000, 2006; ZHAO, 2010).

Nas cidades brasileiras houve a expansão do transporte informal no início da década de 1990 (SOUZA, 2001). Por conta do transporte coletivo oficial não conseguir gerenciar as novas necessidades de mobilidade dos cidadãos, deixando um vazio pouco a pouco preenchido pelo transporte informal. No entanto, essa situação não é recente, já vem sendo observada desde a organização dos meios de transportes em sistemas operacionais nas cidades (GOMIDE, 1998; HENRIQUE; LOUREIRO; CAVALCANTE, 2004; MAMANI, 2004a).

Em Manaus, observa-se a existência do transporte informal em algumas situações no decorrer dos anos. No entanto, com o agravamento da condição do sistema de transporte coletivo houve uma proliferação da informalidade na cidade. Anterior a isso, o transporte informal estava concentrado nas zonas norte e leste da capital amazonense. Agora, está presente em todas as zonas (mas em áreas delimitadas pelo poder municipal) e com vários tipos de veículos servindo ao sistema, como a motocicleta, kombis etc.

A classificação atual dos tipos de veículos está dividida em três grandes grupos: as kombis-lotação da zona norte (especial na área da Cidade Nova), os taxis-lotação das zonas oeste, centro-sul e sul e os mototáxis que dividem espaço em todas as zonas de Manaus.

Os demais grupos atuam de forma ilegal. Em 2009, os kombeiros da zona norte, coordenados pela Cooperativa dos Transportes Urbanos da Zona Norte (Cooptrazon), foram proibidos de circular a partir de um decreto do poder público municipal, que atendeu a um apelo dos taxistas. A situação gerou conflito entre os kombeiros e o poder público, pois havia propostas de regularização do grupo a exemplo dos microônibus.

Outro grupo que reivindica a regularização são os mototaxistas, este que tem acordo com o poder público de circular apenas nas zonas norte e leste, é possível observar sua atuação em todos os bairros da cidade (BENTES, 2009; SILVA, 2009).

Em Manaus, a situação caminha para um “colapso”, não existe um planejamento concreto sobre a questão do transporte e do trânsito. Conseqüentemente, a estrutura organizacional dos transportes não conseguiu atuar de forma sistemática abrangendo todas as áreas da cidade que necessitam dos serviços públicos. Assim, na atualidade verifica-se a presença de veículos utilizados anteriormente no sistema de transporte e outros que iniciaram suas atividades recentemente.

### **2.3.1 Na atualidade: as kombis da zona norte e leste**

Em dezembro de 2005 foram selecionados 200 motoristas de kombis-lotação para atuar no transporte Alternativo na zona leste, utilizando primeiramente as kombis depois sendo substituído por microônibus. No entanto nem todos os permissionários receberam a liberação para continuar circulando devido o número inferior de concessões e nem as condições para a aquisição do microônibus continuando a atuar de maneira informal. Nesse mesmo período outros veículos começam a figurar no sistema de transporte coletivo também de forma clandestina, como o táxi-lotação nos bairros próximos ao centro da cidade. Segundo o jornal A Crítica de 3 de janeiro de 2006:

200 motoristas do transporte alternativo foram licitados para trabalhar especificamente na zona leste. Puderam participar do processo licitatório somente candidatos residentes em Manaus. Segundo o edital de licitação, eles deveriam ser proprietários do veículo, autônomo e também possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria D e, Principalmente, não terem o nome nos arquivos de cancelamento de permissão semelhante na EMTU. Os veículos não podiam ainda ter idade de uso superior a cinco anos (EMTU..., 2006)

Pela Lei Municipal n. 778 de 29 de junho de 2004, dava o acesso a todos interessados em participar do processo licitatório. Segundo o jornal A Crítica de 03 de janeiro de 2006, ficaram de fora aproximadamente 111 motoristas que tem prazo para retirar seus veículos das vias. Porém, essa situação gerou protesto da categoria (figura 29) que foi amenizado apenas com a facilidade do financiamento que possibilitou a troca de veículos (de kombi para microônibus), já salientado nesse trabalho.



Figura 29: Protesto das kombis em frente a Prefeitura de Manaus.  
Foto: A Crítica, 03/jan/2006.

Com a inserção dos microônibus imposto pelo poder público municipal deveria encerrar as atividades das kombis no transporte de passageiros na cidade de Manaus. Mas, com a insistência dos kombeiros em continuar no sistema, foi quase que inevitável a permanência das kombis. Em 2007, ainda havia kombis regularizadas colocadas com os microônibus alternativos, mas com o uso do sistema de integração temporal (colocação de catracas nos veículos) forçaram a troca das kombis por microônibus, “extinguindo” definitivamente o serviço por kombis. Na verdade, o transporte de passageiros por kombi não desapareceu apenas ficou limitado e nem recebeu a devida atenção da imprensa (NUNES, 2007c).

Suas ações ficaram limitadas ao transporte na zona norte, principalmente na Cidade Nova. Em 2009, as reivindicações se tornaram constantes para a regularização recebendo promessas políticas da atual administração municipal (2009- atual), mas não foram atendidas. Pelo contrário a atuação foi repreendida e proibida, sendo mais uma vez as notícias sobre as atuações das kombis “esquecidas”. Mas, o conflito intensificou com a circulação de microônibus Alternativos na zona norte da cidade, área de atuação das kombis-lotação. Ambos reivindicam o direito de circular na zona leste, pois “lutaram” para atuar, muito do eram proprietários de kombis e agora possuem microônibus, alguns não trocaram e continuaram a “briga” pelo direito de circular com a kombi. No entanto não querem disputar concorrência entre os “clientes” (OSSAME, 2009; IMTT..., 2009)

Em 2009 o transporte de kombi-lotação atendia a mais de 10 bairros da zona norte até a “Bola do Produtor” no bairro Jorge Teixeira (zona Leste) entre eles têm: Santa Etelvina, Manoa, Monte das Oliveiras e Novo Israel com o valor de R\$ 2,00 reais. Apenas, no final de 2010 houve mais uma aparição para o “resto” da cidade (figura 30) com o intuito de auxiliar na “crise” vivenciada pelo transporte coletivo naquele período, a prefeitura de Manaus

“deixou” as kombis atuarem no transporte de passageiros. Com essa abertura, ficou mais fácil encontrar algum desses veículos circulando na cidade em qualquer horário (IMTT..., 2009).



Figura 30: Kombi na Alameda Cosme Ferreira (bairro do Coroadó).  
Foto: Jaqueline Santos, 27/out/2011.

Atualmente, pode-se notar que a situação continua a mesma, os kombeiros resistem as pressões impostas pelo poder público em retirá-los das ruas da cidade. Logo, não é mais interesse mantê-los no sistema principalmente após a implantação das novas empresas do transporte coletivo (SMTU, 2011).

Em campo, foi observada a atuação das kombis nas principais vias da cidade em horários de maior demanda. Na Avenida do Turismo (figura 31) o recorrente ir e vir desses veículos eram intensos. Muitos estavam “lotados” com usuários dos bairros mais próximos como o Campos Salles em direção ao bairro da Compensa (passando pela Ponta Negra) que era o limite do percurso. Em sentido contrário, um dos pontos de paradas era o SIPAM (figura 32), onde muitos dos seus colaboradores utilizam o meio de transporte, muitas vezes disputando preferências com as vans (figura 33).



Figuras 31 e 32: Atuação das kombis nas proximidades do SIPAM (bairro do Tarumã).  
Fotos: Jaqueline Santos, 27/out/2011.



Figura 33: Atuação das Vans nas proximidades do SIPAM (bairro do Tarumã).  
Foto: Jaqueline Santos, 27/out/ 2011.

Ainda, mais um aspecto verificado foi o valor cobrado pelo transporte tanto nas zonas norte e leste que era o mesmo R\$2,50. Com algumas exceções de R\$3,00 encontrados na zona leste devido o horário de maior demanda no percurso centro-bairro que corresponde a “volta pra casa” para os bairros próximos ao bairro do Coroadó. Este considerado a “Porta de Entrada” da zona leste tem como rota mais frequente dos veículos de transporte informal (kombis, ônibus “piratas” e automóveis particulares) o trajeto passando pelo bairro do São José (Avenida Autaz Mirim) até a “Bola do Produtor” seguindo ao destino final os bairros Jorge Teixeira/ João Paulo. Mas, tem os veículos que seguem para o bairro do Zumbi e outros para o bairro do Armando Mendes reconhecido através dos “gritos” ecoados dos nomes desses bairros pelos “cobradores” dos clandestinos.

Dessa forma, tem-se a atuação das kombis e vans na atualidade cada vez mais inseridas no sistema de transporte. Buscam por uma regularização já concedida anteriormente pelo poder público, querem a garantia da estabilidade dada pelo transporte permissionário.

### **2.3.2 Os táxis-lotação na zona oeste, sul e nas áreas centrais**

A Lei 3.006 de 29 de novembro de 2005 proíbe a utilização do táxi-lotação para o transporte de passageiros devido a estudos que apontam entre outras questões, a falta de segurança dos veículos e o grande número de acidentes que envolvem seus passageiros. Porém, uma das justificativas para a atuação e a expansão desse serviço no transporte informal é a fuga dos pagamentos de taxas para atuar no sistema (SILVEIRA, 2006a).

Na visão dos taxistas é injusto porque pagam impostos. E os ilegais não, e ainda ganham a preferência dos passageiros e o espaço de atuação, mesmo de forma desrespeitosa e muita vezes insegura. Para muitos usuários, é a melhor forma porque o transporte coletivo é

considerado péssimo, por isso preferem pagar um pouco a mais para chegar mais cedo em casa (SILVEIRA, 2006b; TRANSPORTE..., 2011)

A escolha pelo táxi-lotação gera a queda da demanda do serviço de táxis. Segundo o jornal A Crítica de 03 de janeiro de 2006 afirma que “os taxistas estão habilitados para trabalhar apenas com passageiros individuais e cobrar pelo serviço o preço tabelado por taxímetro [...]”, por isso muitos usuários ficam inibidos em utilizar o serviço oficial devido aos altos valores, e preferem “dividir” a corrida com outros passageiros.

Na maioria das vezes, os táxis-lotação fazem percursos curtos com lotação máxima de quatro pessoas e o condutor (figura 34). Sua ação se concentra nas áreas centrais para os bairros adjacentes, como quase um “circuito”: Educandos e Compensa (CORRÊA, N., 2006; SILVEIRA, 2006b).



Figura 34: Táxi-lotação na praça do Relógio no Centro de Manaus.  
Foto: Jaqueline Santos, 20/set/2011.

Esta atividade já está organizada, visto que há pessoas “agenciando” o serviço- os responsáveis em abordar os passageiros. Percebe-se o constringimento das pessoas em circular nas áreas de atuação desse serviço, como a praça do Relógio (Centro) pois o assédio é muito intenso. Mesmo assim, formam-se “grupos de espera” por mais passageiros nas calçadas e/ou dentro do táxi-lotação.

Outro aspecto é a insegurança no local, pois os pedestres sentem dificuldades em atravessar a rua devido a grande quantidade de taxis “parados” na faixa. Na reportagem do jornal A Crítica de 3 de janeiro de 2006 afirma:

Na praça do Relógio, na Avenida Eduardo Ribeiro, no Centro de Manaus, pode-se perceber claramente o trabalho clandestino. Na área, tanto os taxistas que pertencem à alguma associação de rádio-táxi quanto os que trabalham por conta própria, os conhecidos “jacares”, fazem lotação. Pelo serviço, eles cobram R\$ 2,50 por pessoa para realizar o transporte em vários bairros da zona sul (SILVEIRA, 2006a).

Essa situação congestiona a área na Avenida Eduardo Ribeiro, os táxis-lotação param no lado direito e os associados das cooperativas param no lado esquerdo (figura 35). Ainda, os agentes de trânsito “tentam” controlar a situação, mas é complicada pela falta de respeito pela Legislação. O transporte é frequente mais na zona sul, como diz o jornal A Crítica de 3 de janeiro de 2006:

Os táxis-lotação que trafegam, principalmente pelo Centro e zona Sul de Manaus desafiam a lei quando exercem uma atividade clandestinamente- não há regulamentação junto à Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU), não obedecem o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) quando colocam mais passageiros do que o limite permitido; além de congestionarem o trânsito nos locais onde param, atrapalhando os motoristas e colocando em risco a vida dos pedestres (SILVEIRA, 2006a)



Figura 35: A concorrência dos táxis e táxis-lotação (ao fundo o Relógio Municipal).  
Foto: Jaqueline Santos, 20/set/2011.

A multa para quem for “pego” fazendo a atividade é 31 UFM (Unidade Fiscal do Município) ou cerca de R\$ 1.615,10 reais. A proposta para conter essa atividade foi a implantação de mais linhas de ônibus e aumentando a rota de circulação dos microônibus Executivos da zona sul para o Centro. Pois, a prefeitura estima que existem cerca de 300 táxis-lotação (podendo ser um número bem maior) com um pouco mais de dez linhas de ônibus atuando na zona sul (CORRÊA, N., 2006). Conforme o jornal A Crítica de 4 de janeiro de 2006 afirma que “o transporte de passageiros nesta região é feito principalmente por táxis-

lotação que atuam em bairros como Betânia, Morro da Liberdade, Santa Luzia, São Lázaro e Educandos, com um total estimado de mais de 300 carros”. Eles causam congestionamento na Bola da SUFRAMA (figura 36) e principais vias desses bairros como a Avenida Presidente Kened, em Educandos e a Avenida Adalberto Vale na Betânia e no Centro.



Figura 36:Atuação de táxi-lotação na Bola da SUFRAMA.  
Foto: Jaqueline Santos, 20/set/2011.

Segundo a Gerência de Táxis do SMTU existem cadastrados cerca de 4.021 veículos organizados em 5 categorias: Empresas, Prestadoras de Serviço, Cooperativas, Associações e os “Jacarés”<sup>12</sup>, sendo que todos eles são livres para ingressar em qualquer categoria ou permanecer individualmente como “jacarés”. Ainda, existem os clandestinos que além de também serem chamados de “jacarés” são conhecidos como “clonados”, pois atuam com placa “fria” e não pertence a nenhuma das categorias citadas acima (QUARESMA, 2009a; SMTU, 2011).

Outra questão discutida é a tarifa cobrada. Em 2011, o preço da tarifa é de R\$4,00 reais tanto nos bairros da zona oeste como a Compensa tanto nos bairros da zona Sul como o Educandos. Mas, anteriormente já ocorreram variações no valor da tarifa como verificado em 2006 em uma corrida do bairro da Compensa para o Centro foi cobrado R\$6,00 reais. Já em 2010, em campo foi registrado o valor cobrado de R\$ 2,00 reais por passageiro negociado com um agenciador.

Ainda, não há registros de um número exato de taxis-lotação ou “clonados” atuando na cidade. Apenas tem-se o conhecimento da área de sua atuação (facilmente encontrado na praça da Relógio-Centro) e o perfil dos seus usuários (moradores próximos ao centro da

<sup>12</sup> Os jacarés são taxistas que atuam individualmente no trânsito de Manaus. Geralmente, alugam as placas ou trabalham para o proprietário da concessão. Aqui, ressalta-se também a comparação dada para o termo “jacaré” aos taxistas que atuam ilegalmente. Para alguns taxistas (incluindo o SMTU) denominam-se como jacarés os profissionais que trabalham por conta própria (autônomos), já para outros são os profissionais do táxi-lotação.

cidade e pessoas que utilizam a rota até a Bola da SUFRAMA para seguirem em outros meios de transporte). Esses transportadores afirmam que fazem o serviço por sobrevivência e por não terem oportunidade de emprego e nem qualificação. Eles reivindicam a regularização dessa atividade.

### 2.3.3 Os mototáxis nas esquinas da cidade

O transporte informal mais populares em Manaus é o mototáxis, talvez por sua dinâmica e facilidade de atuar pode ser encontrado em várias esquinas da cidade (figura 37). Os mototaxistas atuam nessa atividade desde de 2005 trabalhando na ilegalidade onde formaram as primeiras entidades que são: a Pioneira da Colônia Antônio Aleixo, Canaã/ Nova Vitória, Padrão, Aliança Zona Oeste/ Compensa, Progresso, Jesus me deu Mototáxis e Força Sindical (QUEIROZ, 2006). Ao unirem-se buscaram regulamentar a atividade na cidade de Manaus, mas encontraram resistência porque as motocicletas são consideradas um meio de transporte perigoso e inapropriado para o transporte coletivo metropolitano. Não impedindo sua ascensão nesses últimos anos com o crescimento das vendas de motocicletas e como “saída” para o desemprego sendo uma alternativa de renda.

Em 2006 ocorreram às primeiras manifestações para a regularização do serviço de mototáxis em Manaus já geraram conflitos entre a categoria e a Polícia Militar (PM). Pois o cenário escolhido eram vias de grande movimento, onde o manifesto interditava o trânsito. Durante um bom tempo, essa situação aconteceu de um lado os mototaxistas querendo ser uma categoria registrada de outro a EMTU (atual SMTU) que estava apenas cumprindo a lei, eles não teriam o poder para registrar a classe de fato (FERNANDA, 2006).



Figura 37: Mototaxista no bairro Jorge Teixeira.  
Foto: Jaqueline Santos, 17/out/2009.

Uma das ações mais complicadas foi o enfrentamento entre os mototaxistas e os agentes do Instituto Municipal de Trânsito (IMTRANS) que gerou protesto pela violência como foram abordados os mototaxistas nas *blitzes* diárias da zona norte e leste registrado pelo jornal A Critica de 05 de julho de 2006:

A revolta dos mototaxistas iniciou na segunda-feira, as 18h20, durante uma blitz no Nova Cidade, Zona Norte, comandada pelo gerente de fiscalização do IMTU, Raimundo Mendes. “Eles entraram na sede da Associação Mototáxi Nova Cidade (AMNC) sem autorização judicial, reviraram tudo e levaram duas motocicletas que estavam guardadas, além de R\$ 2 mil reais do caixa da associação. Alguns agentes nos ameaçaram com armas”, garantiu o assessor do Sindmototaxi, Bruno Lobato que registrou queixa no 15º DP (AUGUSTO JÚNIOR, 2006).

Essa situação proporcionou a primeira reunião entre a classe dos mototaxistas e o poder público municipal em busca de uma solução contra a violência sofrida pela categoria, tendo apenas a regularização como forma de coibir ações como essa. De fato, os mototaxistas buscaram exemplos de cidades com o serviço de mototaxis legalizado que formam parcerias com os outros meios de transporte dentro do sistema (AUGUSTO JÚNIOR, 2006; QUEIROZ, 2006).

Ao que tudo indica uma das razões pela qual o poder público municipal tenta combater os mototaxistas é devido ao aumento do número de acidentes com motocicletas no trânsito da cidade. Mas, também pelas queixas contra os mototaxistas que “quebraram” alguns veículos do IMTU, assim os agentes prometeram fazer campanhas contra o uso deste veículo como transporte que apresenta riscos para a população. Mesmo com acusações de ambos os lados os mototaxistas continuaram trabalhando mesmo sabendo que era ilegal. Mas a lei deve ser cumprida, e existem aqueles que tentaram impedir o trabalho dos agentes. Já do lado dos mototaxistas, os agentes agem com violência e intolerância gerando ondas de conflitos urbanos (AUGUSTO JÚNIOR, 2006; QUEIROZ, 2006).

Com a intensificação dos conflitos, o poder público buscou soluções para o fim do transporte clandestino de passageiros, já que até então não tinha respaldo legal que liberava o transporte em veículos de duas rodas. Em 2007, uma das idéias como opção de trabalho foi o motofrete, ou seja, apenas o transporte de cargas, estando em processo de regulamentação em Manaus (MOTOFRETE..., 2007)

Na resolução 219 de 11 de janeiro de 2007 estabelece requisitos de segurança para o transporte de cargas remunerado por motocicleta e motonetas. No entanto, não foi aceito pela

categoria por ser um número pequeno de vagas disponibilizado para o serviço que apenas atenderia as instituições municipais e algumas empresas privadas (MOTOFRETE..., 2007).

De fato, a categoria começou a se organizar junto a Câmara Municipal de Manaus (CMM) para modificar a lei. No cenário nacional a situação parecia à mesma, tanto que houve um clamor de várias partes do país para legalizar a profissão, pois só em Manaus já havia mais de 12 mil mototaxistas em 2010, ano que foi assinada a lei.

A proliferação dos mototáxis pode ser visualizada nas esquinas da cidade e circulando pelas vias. Com a regularização da profissão pela Lei Federal n. 350 de 14 de junho de 2010 que afirma a atuação desses profissionais nas cidades brasileiras de acordo com a legislação municipal. Em Manaus existe a disputa pela regularização, já caminha na Câmara Municipal a promulgação de uma lei que autoriza e regulamenta a profissão. Ainda, o Detran-AM está realizando um curso para a formação de mototaxistas (previsto pela lei nacional), onde já formou cerca de 2000 profissionais (MOTOTAXISTAS..., 2011).

Com a implantação da lei municipal apenas puderam atuar os mototaxistas que realizaram este curso, ao contrário permaneceram na informalidade. Dessa forma, logo será regularizado a profissão em Manaus, mas a capacidade de treinamento para o curso oferecido pelo Detran é pequena, ou seja, nem todos que desejarem participar do curso poderá fazê-lo sendo impedido de continuar exercendo a profissão (MANAUS, 2011; MOTOTAXISTAS..., 2011; SMTU, 2011).

Outra questão conflitante é a touca descartável para ser utilizada com o capacete. Pois com o uso do capacete por diversas pessoas e com o clima regional que não contribui para a higiene do material gera a discussão de quem deve comprar o objeto. O tema deverá ser amplamente debatido envolvendo o poder público, os mototaxistas e os usuários do sistema que muitas vezes divergem as opiniões (BRASIL, 2010; MOTOTAXISTA..., 2011; SMTU, 2011).

Sabe-se da necessidade de locomoção dentro da cidade, por isso cresce a atuação do transporte informal que está sempre por perto e alerta a disposição da população “parado” em qualquer esquina da cidade. Dessa forma, analisa-se a classificação do transporte coletivo em Manaus salientando o informal que recrudescer e expandiu nos últimos anos.

## **CAPÍTULO 3**

### **A CONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE INFORMAL EM MANAUS (1990- 2010)**

### **3. A CONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE INFORMAL EM MANAUS (1990-2010)**

---

O transporte informal nas cidades brasileiras originou-se desde as primeiras décadas do século XX com o (re) aparecimento dos ônibus como transporte de passageiros. Logo, o ônibus se tornou elemento principal do transporte coletivo em detrimento aos serviços dos bondes. Mas, o transporte informal continuou atuando com outros tipos de veículos, inclusive com os próprios ônibus (principalmente os mais “velhos” nas áreas de subúrbios). Já nas áreas centrais podiam ser observados os microônibus, mais discretamente no transporte. (MAGALHÃES, 2003; MAMANI, 2004b; OLIVEIRA, 2005). A atuação dos transportes informais é muitas vezes em pequena escala, era considerado como um “auxiliar” do transporte oficial.

Mas, quais são as características que contribuem para o seu aparecimento? Destacam-se alguns aspectos que colaboraram para o seu surgimento e permanência no sistema, como: as carências do sistema regular de ônibus (qualidade dos serviços); os atuais “modelos engessados” de atuação no mercado formal; e a alta rentabilidade do negócio para o transporte informal (ANTP, 1998; OLIVEIRA, 2005). Assim, pode-se considerar que o transporte informal aparece atrelado aos sistemas de transportes e mantém-se no decorrer do tempo. Ora de forma mais aparente, ora de maneira mais oculta.

No entanto, foi apenas na década de 1990 que houve a expansão da informalidade em vários setores econômicos, inclusive nos transportes devido à precariedade dos serviços ofertados aos usuários (BRASILEIRO et al, 1999; VASCONCELOS, 2009). Onde, cada espaço urbano reage de uma forma quanto à instalação da informalidade, levando-se em consideração suas características peculiares, como o número de habitantes, situação geográfica, potenciais econômicos, etc.. Dessa forma, a acomodação das grandes aglomerações tendem a motivar dificuldades quanto à disposição da infraestrutura nas cidades, impedindo principalmente um melhor acesso ao transporte (PONS; BEY; REYNÉS, 2011; SANTOS; SOUZA, 2010). Entretanto, um fator é semelhante para todos: é a necessidade de circular que dá sentido ao denominado de ambiente vivo, que é a cidade (BARAT, 2011; LIMA, 2005).

Observa-se que a maioria das cidades brasileiras passa por situações semelhantes relacionadas aos transportes, como: a redução e a não-renovação da frota, péssima qualidade na prestação de serviços, entre outros. Mas, existem formas diferenciadas para superar essas dificuldades encontradas por cada cidade. O exemplo da cidade de Porto Alegre que convive

com as atuações do transporte informal desde que o principal meio de transporte ainda era o bonde, comprova que a relação é antiga entre os dois tipos de transporte, sendo superada pela melhoria do sistema e a implementação de alternativas, como o metrô (BORCHARDT; SELLITTO; PEREIRA, 2007; OLIVEIRA, 2005).

Nesse contexto, buscou-se analisar na geohistória da cidade de Manaus a relação do transporte oficial e informal gerenciada pelo poder público municipal, configurando assim a geopolítica do transporte coletivo. As cidades que apresentaram baixa qualidade nos serviços de transportes quanto ao seu planejamento e sua fiscalização, e mais, pela expansão urbana são elementos que compuseram o cenário favorável para o surgimento e propagação do transporte informal (OLIVEIRA, 2005; VASCONCELOS, 2009).

Dessa forma, esses aspectos foram analisados no capítulo que pretende reconhecer as características do sistema de transporte coletivo em Manaus e seus aspectos que possibilitam a atuação do transporte informal.

### **3.1 NO INÍCIO DA DÉCADA DE 1990: O RECRUDESCIMENTO DO TRANSPORTE INFORMAL**

O transporte informal por participar no sistema de transporte coletivo pode ser considerado por especialistas no tema, como uma forma “agressiva” de atuar dentro da sociedade. No entanto, deve se considerar a idéia de “solução”, como a saída para os problemas enfrentados no sistema oficial de transporte e a alternativa que atende às necessidades dos usuários. Esta situação gera longas discussões no meio acadêmico, despertando a busca pelo verdadeiro papel do transporte informal e suas características de atuação nas cidades.

Dessa forma, validam os registros históricos da existência do transporte informal nas cidades brasileiras, ou seja, já havia transporte informal paralelo ao sistema oficial, iniciado nas cidades do Nordeste brasileiro como salienta Oliveira:

No Brasil, o surgimento, de forma organizada na exploração dos serviços de transportes públicos é relativamente recente, verificando-se o seu aparecimento em algumas cidades nordestinas e se espalhando para o resto do país. Porém, o que chama a atenção é a forma extremamente acelerada como este serviço se propagou e cresceu nas metrópoles urbanas (2005, p. 17).

Ainda, baseado na literatura pesquisada nota-se estudos sobre o transporte informal na cidade do Rio de Janeiro com o uso de variados veículos que datam da década de 1930. Como na tese de Mamani que afirma:

De fato, durante as décadas de 1920 e 1930, a formação das primeiras companhias de ônibus, introduziu a concorrência e o transporte ilegal contra o monopólio da *Light & Power* nas áreas mais nobres da cidade. A concorrência dos, então, chamados “faiscadores”, não se limitava aos bondes senão à própria companhia de ônibus da *Light*, a *Excelsior* (2004a, p. 29).

Mas, esse tipo de transporte não recebia tanto destaque por parte da imprensa devido ao interesse da população na melhoria do transporte oficial, antes pelos bondes depois pelo ônibus pelo fato das constantes reclamações (FERREIRA, 2006; MAMANI, 2004a).

Assim, questiona-se como era tratado o assunto pelo poder público e quais suas ações diante desse tema? Primeiramente, a responsabilidade dos serviços de transporte coletivo passou a ser gerido pelo poder municipal em meados da década de 1950 tornando mais fácil a fiscalização. Segundo Azambuja:

A partir de 1955, os prefeitos de cada município assumiram a responsabilidade da organização dos transportes coletivos, até então a cargo dos governadores de cada estado do Brasil. Isso ocorreu devido a dois motivos. Primeiro porque nas cidades se priorizavam a construção da rede viária para facilitar a circulação de automóveis, ficando o transporte coletivo em segundo plano nas preocupações do Estado Federal. O segundo motivo foi devido às primeiras eleições municipais ocorridas em 1955 nas capitais brasileiras, tornando-se plano de campanha dos candidatos, a reorganização dos transportes coletivos. Além disso, a constituição de 1946 estabeleceu autonomia municipal, passando o transporte coletivo a ser considerado um serviço de interesse comum, posto sob a responsabilidade dos prefeitos de cada município (2002, p.1).

Essa situação caracteriza a geopolítica dos transportes que exerce o poder sobre e para sociedade (pelo ato de transportar), ainda o controle sobre esta atividade que se caracteriza como sistema de transporte público urbano foi intitulada como transporte coletivo. Este poder também está relacionado a valorização imobiliária transformando áreas com acesso ao transporte coletivo como nobres. Nesse mesmo período, formaram-se as primeiras empresas municipais de ônibus nas cidades brasileiras que dificultavam a ação do transporte informal. Todavia, estes não deixaram de existir, pois em muitos casos eram apenas ignorados pelo poder público (AZAMBUJA, 2002).

Em seguida, são comuns as diferentes nomenclaturas designadas para definir o transporte informal nas várias partes do país. As denominações mais utilizadas para esse tipo de serviço não difere nas regiões brasileiras, e sim de acordo com os estudiosos sobre o tema. Um dos termos mais utilizados é o “transporte alternativo” citado por Hernán Mamani (2004) e Alexandre Gomide (2006) (que também utilizam outros termos) entre outros autores que relacionam o termo a um transporte de origem clandestina que logo recebe permissão do poder público para atuar, sendo como mais uma alternativa dentro do transporte coletivo.

Já o termo “transporte informal” pode ser encontrado na literatura de Eric Ferreira (2006) e Ana Maria Azambuja (2002) (que também utilizam outros termos) e entre outros autores que alocam o termo no transporte de origem clandestina, mas que permanece irregular não deixando de ser uma alternativa para o usuário do transporte coletivo.

No entanto, no caso peculiar de Manaus, observa-se o transporte informal com o uso inicial do termo “alternativo” para assinalar o serviço de transporte clandestino e “executivo” para o transporte diferenciado (permitido pelo poder público), ambos auxiliando o transporte convencional. Mas, logo o serviço “alternativo” foi associado aos “permissionários” (transportadores que receberam permissão no transporte de passageiros) como os profissionais do transporte em kombis e que depois houve a mudança para os microônibus criando o serviço Alternativo (similar ao convencional). Já o termo “executivo” foi suprimido, apenas retornando dentro da categoria dos permissionários utilizando microônibus para o serviço Executivo (transporte diferenciado) (figura 38).

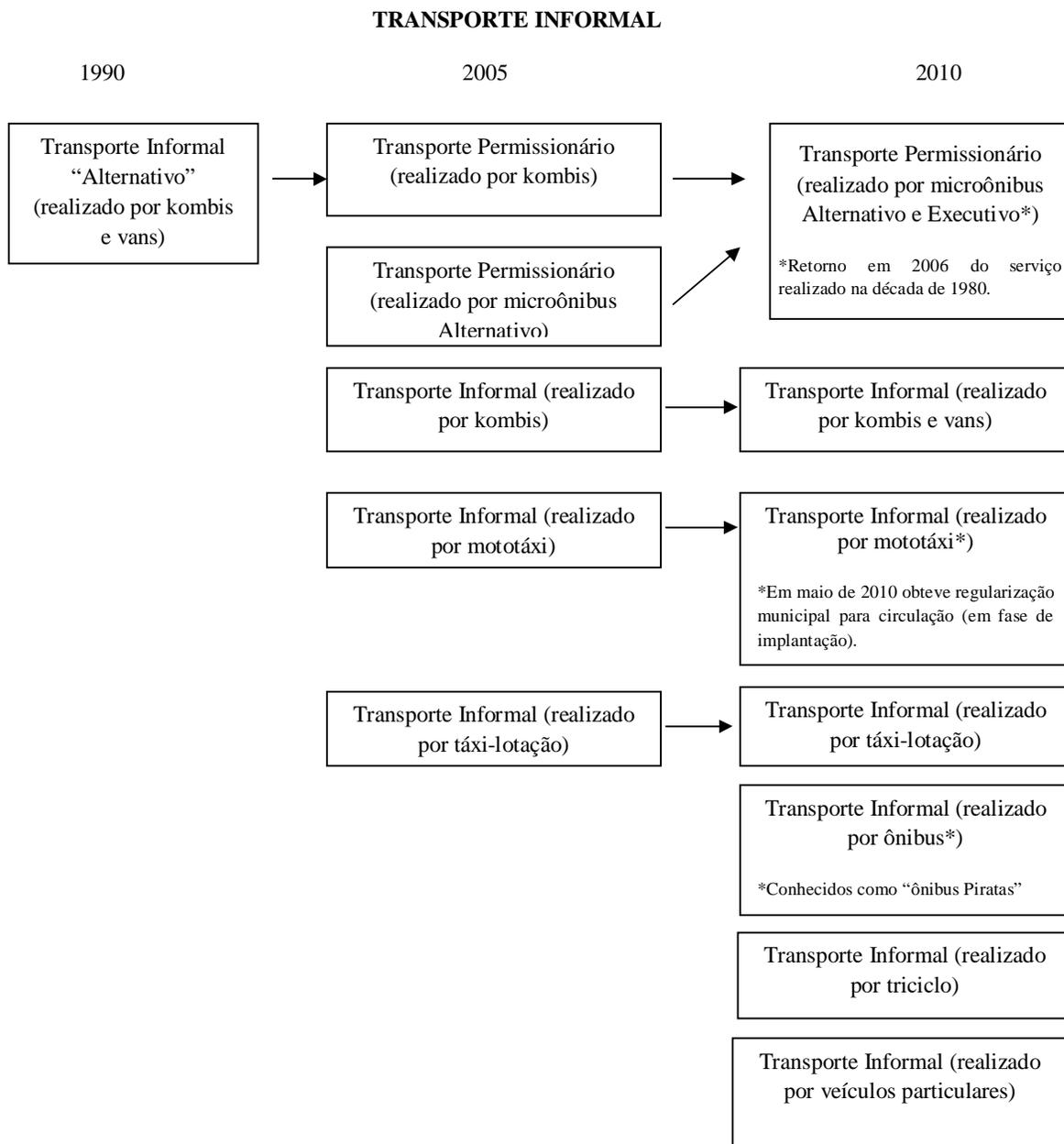


Figura 38: Divisão estabelecida pelo transporte informal em Manaus.  
Org.: Jaqueline Santos, 10/nov/2011.

Mas, o transporte clandestino continuou existindo mesmo com todas as mudanças do sistema de transporte coletivo. No decorrer do tempo, os veículos passaram a ser mais conhecidos como "transporte informal" apresentando características variadas para que se adequasse ao modo de vida da população e aos aspectos do lugar, como por exemplo, existiu o ônibus "perna de pau, o "pirata", etc. que seguiam as tendências da época. Também cita-se o exemplo da cidade do Rio de Janeiro:

O (re) surgimento do transporte informal nos anos 90 não é um fato recente, [...] o Rio de Janeiro com seus ‘cabritinhos’, kombis ligando os morros ao centro dos bairros, porém foi em meados da década de noventa que várias cidades brasileiras, dentre elas as principais capitais do país, passaram a ter no seu setor de transporte público de passageiros a presença significativa de transportadores autônomos (FERREIRA, 2006, p.24)

Assim, houve a diversificação nas modalidades de transporte informal e a mudança dos veículos ao longo dos anos. A crise econômica instalada no país abriu o mercado informal de produtos e serviços dando nome ao setor econômico de transporte informal pelos serviços oferecidos sem regularização junto ao poder público. Outra denominação crescente foi o termo “clandestino”, além de ser sinônimo, este último se adequava mais aos padrões da cidade devido à relação com a intensa expansão urbana que originava ocupações. De forma geral, empregou-se como termo comum transporte informal (CASTRO, 1968; LIMA, 2005; MAGALHÃES, 2003).

Já os veículos principais não eram mais os ônibus, por que estes se tornaram o meio de transporte oficial da cidade, passando a utilizar as kombis e vans que começavam a ofertar serviços de transporte de passageiros prolongado durante toda a década de 1990 (ANPT, 1998; LIMA, 2005; RODRIGUES, 2004). Em Manaus apenas em 2005, houve a mudança para os microônibus, veículos com mais conforto e segurança ao usuário, que entrou em circulação na cidade mediante a regularização perante o poder público municipal. Por causa dessa situação, outros veículos que são utilizados de maneira clandestina foram inseridos no sistema, buscando ser “legalizados”, como por exemplo, as motocicletas e os táxis-lotação. E ainda, pode ser visto a utilização de veículos particulares atuando no transporte informal (SANTOS, J., 2008).

Existem diferentes formas de ocupar o espaço das ruas e o transporte informal encontrou as “brechas” deixadas por um sistema de transporte caótico. Pois ao analisar a situação vivenciada em Manaus percebe-se que o informal não é exceção, e sim regra dentro desse “jogo de interesses” dos agentes de transporte. Por exemplo, ao analisar a atuação dos táxis-lotação e como se dá sua apropriação do espaço no Centro (praça do Relógio) onde a maioria dos passageiros buscam o serviço. Já nos bairros atuação desse serviço exige a “disputa” com os ônibus por passageiros.

De fato observa-se a apropriação das vias públicas pelas modalidades do transporte informal que concorrem pelo maior número de passageiros. De certa forma, coloca-se como beneficiado dessa situação o usuário, onde anteriormente tinha apenas uma opção de meio de transporte, o ônibus. E atualmente, pode escolher qual utilizar e o que está de acordo com suas

possibilidades e percurso de deslocamento. Por outro lado, prejudica o sistema, o não recolhimento de impostos e benefícios aos trabalhadores do setor. Ainda, a insegura e o desconforto dos usuários.

O recrudescimento do transporte informal é um fenômeno com rápida expansão causado pela reestruturação econômica nos países em desenvolvimento. O tema influencia os aspectos tanto do mercado de trabalho como da expansão urbana nas cidades criando elementos para sua permanência na economia (MARTIN, 2007; VASCONCELOS, 1996, 2000). Segundo Azambuja (2002), a ausência da qualidade no atendimento das demandas e a inexistência de uma visão mercadológica no setor, são algumas carências do sistema oficial atual que precisam ser sanadas, visto que são fatores que possibilitam o surgimento e o crescimento do transporte informal.

Ao analisar a informalidade no momento da abertura da economia brasileira para o mercado externo no início dos anos de 1990, tem-se a instalação generalizada de uma “tensão” nos setores econômicos. Conforme, o mercado possibilitou aos produtos brasileiros tornarem-se mais competitivos e também a buscar a qualidade diante dos produtos importados. Segundo Neves:

Com o processo de abertura da economia, no início dos anos 90, todo o país passa a poder importar mais livremente. Com isso, o processo produtivo passa por novas mudanças, que implicam diretamente no mercado de trabalho. Para poder competir com os produtos similares importados, que eram mais modernos e tinham, em vários casos, um custo de produção relativamente menor, as empresas tiveram de se reestruturar, com investimentos em bens de produção, assim tornando-se mais competitivos (2004, p. 11).

A não superação de alguns produtos e serviços em determinados setores econômicos deixou “brechas” para o mercado informal (BRASILEIRO et al, 1999; CORRÊA, 2010; NEVES, 2004; FERREIRA, 2006). Segundo Vieira:

O ano de 1990, quando Collor de Mello institucionaliza a sua política econômica, constitui-se, no âmbito regional, como marco de uma outra grande depressão econômica para o Estado. O comércio de importados, uma das grandes atrações da ZFM, deixa de ser reserva do mercado local e, no setor industrial, a automação, aliada a outros fatores de reorganização da economia mundial, inaugura o processo de redução da mão- de- obra (2002, p. 32).

Na cidade de Manaus a abertura do comércio da ZFM (figura 39) gerou uma “crise”, com altos índices de desempregos que marca a forma de compreender a espacialidade da cidade que é fundamental para as relações sociais de produção refletida nesse período (CORRÊA,R., 2006; NEVES, 2004; OLIVEIRA, 2003; SANTOS, 1999). Como é retratado por Oliveira e Schor:

A crise econômica determinou a ociosidade das empresas do Distrito Industrial, atingindo 80%, em média, no final de 1991, com a paralisação total de alguns setores. A crise continuou a agravar-se e, no primeiro trimestre de 1992, atingiu 40% do setor de material plástico, 80% do setor de material eletroeletrônico e de comunicação e 50% do setor relojoeiro. Em março daquele ano, o desemprego em Manaus, atingiu 78,17% no setor industrial. Dois meses depois, o nível de empregos diretos no setor industrial era de 20 mil, o que representou uma redução, se comparado a dezembro de 1989, quando atingiu 84, 56% (2008a, p.79).



Figura 39: Comércio no centro de Manaus (início da década de 1990).  
Fonte:Manaus, 1996: s/n.

No Brasil, a crise já dava sinais desde a década de 1980 com a inserção dos produtos do mercado externo. Evidenciando que as políticas econômicas adotadas no país não eram viáveis para enfrentar a economia global, como por exemplo, o modelo Zona Franca que apenas funcionaria por meio de muitos benefícios (incentivos fiscais), não sendo confiáveis para os planejamentos econômicos futuros (OLIVEIRA; SCHOR, 2008a; SILVA, 2000).

Dentro dessa questão geopolítica, a ZFM conseguiu “superar” as crises econômicas e se mantém no mercado, recuperando lentamente os empregos perdidos e o faturamento das empresas (NEVES, 2008; SILVA, 2000; SINGER, 2006). Como relata Benchimol:

[...] embora os anos de 1991 e 1992 tenham sido anos difíceis para a classe trabalhadora, que teve reduzido o número de empregos e a massa salarial, e para as empresas que tiveram o seu faturamento encolhido e muitas passando a operar no vermelho, esses anos foram extremamente úteis para assegurar a ZFM um novo patamar operacional, compatível com as exigências dos novos tempos de globalização, barateamento dos produtos e melhora de qualidade. [...] Esta mudança fez que nos anos de 1994, 1995 e 1996, a ZFM colhesse bons resultados a partir dessa nova tecnologia industrial (1997, p. 3).

A recuperação econômica da ZFM na década de 1990 foi visível, ganhando destaque com produtos competitivos no mercado externo, como telefones celulares e motorizados de duas rodas. Na primeira década do século XXI, passa a ser denominada de PIM (Pólo Industrial de Manaus) com a implantação de um pólo fabril na cidade. Para Oliveira e Schor (2008a, p.81) “o PIM firma-se como forte exportador, deixando de lado as vantagens comerciais que a Zona Franca havia estabelecido”, ganhando novo papel no mercado. Atualmente, possui um relativo aumento das exportações que beneficiam as empresas aqui instaladas. No entanto, esse crescimento apenas foi possível com o aumento da produtividade de mão de obra que encobre alguns aspectos negativos da cidade (NEVES, 2008; OLIVEIRA; SCHOR, 2008a; RIBEIRO FILHO, 2004; SUFRAMA, 2011).

A questão da desigualdade social pelo nível de renda encontrado na cidade possui muitas contestações. Como, a estrutura urbana que se espalhou nos sentidos norte e leste rapidamente, não deixando acontecer um planejamento prévio de ocupação (figura 40). Atribuindo um grande problema com a questão habitacional que implica na produção do espaço urbano em Manaus, este que se dá pelas relações sociais, formada pelos seus agentes, principalmente o Estado com o poder de construir e reconstruir o espaço formando a paisagem urbana.

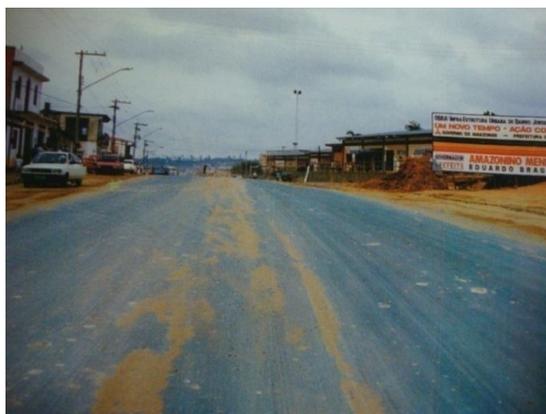


Figura 40: “Urbanização” do bairro Jorge Teixeira, zona leste (década de 1990).  
Fonte:Manaus, 1996: s/n.

Portanto, observa-se na cidade a fragmentação imposta aumentando as diferenças entre os grupos, assim têm-se várias cidades numa só. Assim, Manaus foi sendo produzida num processo contínuo e autônomo (apenas com política de acompanhamento) dentro do espaço baseadas na própria morfologia da cidade. Por isso a importância em aprender a identificar a espacialidade para compreender o processo (figura 41) (CARLOS, 2008; CORRÊA, 2002).



Figura 41: “Urbanização” do bairro Japiim, zona centro-sul (década de 1990).  
Fonte:Manaus, 1996: s/n.

Outra demanda a ser salientada é o acesso aos serviços e participação na gestão pública que é direito dos cidadãos. Para a formação de uma sociedade mais justa é preciso respeitar os direitos buscando melhorias na saúde, educação e lazer contribuindo para o desenvolvimento do país. Estabelecer políticas públicas para uma economia estruturada beneficiando a criação de empregos, empreendimentos auxiliam na formalidade. No entanto não é o que acontece, pois a economia informal continua crescendo, além das dificuldades da economia em manter os seus resultados (LEFEVBRE, 2001; LIMA, 2005).

Atualmente, a economia informal é percebida como a saída para problemas, devido: o desemprego e os baixos salários. O cenário apresenta os trabalhadores que temem por seus empregos e buscam alternativas denominadas por muitos de “renda-extra” para garantir uma maior remuneração. Essas alternativas, geralmente são atividades informais da economia que vem ganhando cada vez mais adeptos, como o transporte informal de passageiros (CASTELLS, 2000; KURZ, 2004; SANTOS, 2004).

Ao analisar o termo “informalidade” sabe-se que é recentemente empregado na economia mundial. Por causa da euforia causada pela reestruturação do modo capitalista de produção baseado na inserção de tecnologias no processo produtivo, e em novas formas de relações de produção com o modelo político-econômico. Essas relações realizam a

produção/reprodução do capitalismo que não se importa com a necessidade de toda sociedade e sim, favorece uma pequena parcela para o seu próprio desenvolvimento (SANTOS, 2004)

A questão aborda um novo redimensionamento do trabalho, uma reorganização espacial e territorial da sociedade. As mudanças no mercado de trabalho no Brasil enfocam a problemática do trabalho informal, sobretudo no início da década de 1990 com a abertura do mercado brasileiro e a relação com a nova ordem do capital mundializado. Nesse contexto inicial, a informalidade é vista como um elemento que reforça a desigualdade e a precarização do trabalho (CORRÊA, 2010; SANTOS, 2004).

A afirmativa de que o trabalho informal foi sustentado por um transporte informal que fortalece a geopolítica dos transportes, deve-se aos conflitos gerados pela necessidade de uma “ocupação”, de “ganhar dinheiro” atrelado a importância de circular dentro da cidade.

Uma das primeiras idéias sobre as atividades desenvolvidas no setor informal cumprem um papel social e econômico que é o de ocupar os trabalhadores com pouca ou quase nenhuma qualificação e que vivem em uma situação de miséria e de desemprego. Essa situação cria uma diversidade de ocupações, como por exemplo, os vendedores ambulantes, por causa do crescimento populacional e da relação social e econômica com o espaço urbano (CASTELLS, 2000; GONÇALVES; THOMAZ JÚNIOR, 2002; SANTOS, 2010).

Já uma idéia mais atual, as atividades informais são vistas como um fenômeno de “solução” para as carências setor formal por estar inserida em todos os tipos de mercados mundiais, sendo um estímulo aos novos empreendedores. O investimento em “pequenos negócios” de trabalhadores autônomos é a principal característica da informalidade que não tem o controle pelo poder público e nem o registro de recolhimento de impostos, e em determinados momentos assume o aspecto de política de estado.

Dessa forma entende-se a informalidade enquanto fenômeno no trabalho um conflito de idéias diretamente ligada à dinâmica geográfica e vice-versa, sendo que dessa dialética verifica-se o movimento contrário ao metabolismo da sociedade do capital que pode ser observado em vários lugares ao mesmo tempo (GONÇALVES; THOMAZ JÚNIOR, 2002; MAMANI, 2004b).

A questão do transporte informal reflete na problemática urbana, principalmente sobre a teorização do espaço vivenciado nas cidades (MAMANI, 2004b). De acordo com Gomide “sabe-se que o Brasil é um país desigual e que essa iniquidade não é apenas de renda e oportunidades, mas também de acesso aos serviços públicos essenciais. Nos transportes urbanos isso não poderia ser diferente” (2006, p. 242).

Dessa forma, apresenta-se a geopolítica dos transportes a idéia de que os serviços de transportes urbanos são considerados como serviço de utilidade pública por serem essencial para a dinâmica urbana. Como serviço de utilidade pública sob normas e controles em determinados espaços é dever do Estado regulá-lo que tem como objetivo satisfazer as necessidades coletivas. Mas, na maioria das vezes não cumpre a função de atender prontamente as solicitações da sociedade (MELLO, 2009).

Em Manaus, o recrudescimento e a expansão do transporte informal acontecem a partir da década de 1990 que foi considerado um divisor na economia, pois com ele a problemática dos transportes urbanos ganha uma nova “face” que se concentra sobre as seguintes questões: esses meios de transporte informal serem regularizados e de que modos; se são uma alternativa ao transporte por ônibus; se é um transporte seguro.

A situação vivenciada no setor de transportes vai muito além das ações do poder público, pois dados apontam que o transporte informal cresceu 62% nas cidades brasileiras nos anos de 1998 e 1999, resultando no enfraquecendo o sistema oficial (BANCO MUNDIAL, 2002; BRASIL, 2004; LIMA, 2005; RODRIGUES, 2004).

Essa característica faz parte do contexto da cidade de Manaus que expande o espaço urbano com um número crescente de “ocupações” e dado a disponibilidade de terra com baixo ou nenhum custo o aumento de conjuntos habitacionais distantes de centros históricos, processo que provocou a abertura de ruas de forma caótica, o que gerou um sistema viário desarticulado, caracterizado por vias muito estreitas tanto para a passagem de veículos e pedestres quanto para a execução de obras básicas como asfaltamento, meio-fio e calçadas. Assim, o poder público deixa na mão dos transportadores informais atuarem na cidade, crescendo de maneira vertiginosa, utilizando como moeda política, dependendo da situação protegendo-os ou não (o caso das kombis que eram clandestinas passaram a ser regularizadas utilizando os microônibus, e hoje perderam a licença e voltaram a ser informais).

Mas, não se pode conter o crescimento das cidades. O que deve haver é um planejamento como uma alternativa encontrada para promover a estruturação do espaço urbano, a recuperação e a redistribuição da renda urbana decorrente da valorização do solo, o aumento da oferta de habitação social e o acesso à terra urbana que auxiliam na produção de novas moradias para a população de baixa renda adequada à qualificação ambiental da cidade (CORRÊA, 2002, 2010; VASCONCELOS, 1985, 2006).

Para Milton Santos “o fato de que as grandes cidades se hajam tornado os centros, por excelência, da produção e do consumo, faz delas também os grandes centros de distribuição e

os grandes nós da circulação (2008, p. 70)”. A necessidade de circular e o tempo gasto nos percursos tornam o transporte um dos aspectos mais importante desse planejamento.

Durante a década de 1990 o sistema de transporte coletivo de Manaus sentiu o impacto da “crise” com o uso do transporte formal. No ano de 1990, a cidade apresentava uma situação desastrosa, onde o poder público municipal interviu junto ao governo federal para solicitar recursos para o transporte coletivo. Nessa época, Manaus possuía 10 empresas de transporte coletivo (tabela 2) que enfrentavam diversas dificuldades, como a condições dos veículos e a qualidade dos serviços. A população sofria com o aumento de filas nos terminais e paradas de ônibus pela demora dos ônibus e pela diminuição da frota, principalmente nos fins de semana (LIMA,2005).

<b>Empresas do Sistema de Transporte Coletivo (Oficial)- 1990</b>	
<b>Empresa</b>	<b>Frota (útil)</b>
Rodomar	41
Soltur	62
Ostur	38
Eucatur	20
TCA	16
Manauara	167
Santa Luzia	46
Ipanema	117
Progresso	28
Cristo Rei	34
<b>Total</b>	<b>569</b>

Tabela 2: Empresas de ônibus em Manaus no ano 1990.  
Fonte: Lima, 2005: p. 115.

Rodrigues (2004) apresenta o gráfico de IPK (Índice de Passageiros por kilometro) na cidade que conclui o declínio de passageiros, principalmente no final da década nos anos de 1997, 1998 e 1999 (figura 42).

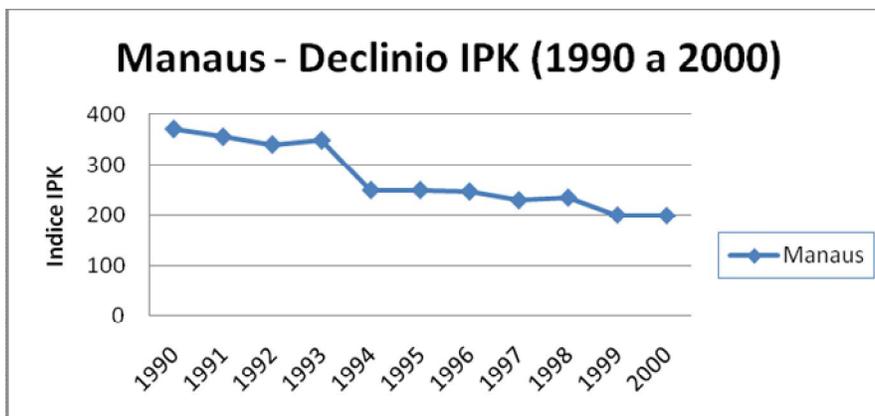


Figura 42: IPK de Manaus na década de 1990.  
Fonte: Rodrigues, 2004: p. 28.

Este gráfico aponta que houve redução na ocupação dos veículos, eles estavam “rodando” mais vazios. Em consequência, as empresas buscam alternativas para sanar os prejuízos como o aumento do valor da tarifa. Esse é um dos cenários formados pela atuação do transporte informal em Manaus. Ainda, juntando-se o aumento da frota de veículos particulares e a redução da demanda do transporte oficial. Assim, conclui-se que o transporte informal cresceu e permaneceu no sistema diante das “falhas” do transporte oficial (figuras 43 e 44) (RODRIGUES, 2004).



Figuras 43 e 44: Ônibus circulando no centro da cidade.  
Fonte: A Crítica, 07/nov/1993.

Inicialmente, o transporte informal recrudescceu na zona leste por possuir o maior número da população da cidade. E o veículo utilizado foi a kombi que circulava nos vários bairros dessa área com mais agilidade. Um fator fundamental para a expansão do transporte informal é que o valor da passagem era o mesmo cobrado pelo transporte oficial, fazendo crescer a área de atuação principalmente para a zona norte e o centro. Essa situação fez o

EMTU (atual SMTU) aceitar a existência do transporte informal e regularizá-lo no sistema (RODRIGUES, 2004).

Não se pode deixar de salientar que o transporte informal não era apenas sinônimo de um ato “errado”. Também tem seu lado favorável, pois com a sua “entrada” no sistema houve a melhoria no transporte de passageiros no que se refere a frequência de veículos e área de abrangência. Dessa forma, o usuário têm duas opções de transporte, podendo escolher o que utilizar (RODRIGUES, 2004).

Mas, todas as precauções devem ser tomadas quanto ao transporte de passageiros. Visto que o transporte informal não passa por nenhuma avaliação para transportar pessoas. Ainda, não existe uma fiscalização especializada para esses veículos, nem há planejamento de itinerários e horários de viagens desse transporte. Portanto, apresenta-se duas consequências, onde a primeira está relacionada a ausência de registros de trabalhadores e arrecadação de impostos tão importantes para a economia. E a segunda, com relação à segurança no transporte pessoas (RODRIGUES, 2004).

Mesmo assim, o transporte informal encerra os anos da década de 1990 com grande aceitação por parte da população, mas apresentando problemas quanto a qualidade do serviço e segurança. Percebe-se que essa aceitação está vinculada ao fato da insuficiência do transporte coletivo formal, pois se este fosse melhor gerido e abrangesse mais áreas possivelmente a população deixaria de fazer uso do transporte informal.

### **3.2 NOS ANOS 2000: AS “NOVAS” CONFIGURAÇÕES DA INFORMALIDADE**

No ano 2000 em Manaus o transporte coletivo passava por mudanças, onde atuava com 7 empresas (tabela 3) das 10 empresas da década de 1990 pelas zonas da cidade. Segundo Lima:

[...] constatar-se-á que apenas a Eucatur e a Soltur [estão presente] [...]. Nenhuma das outras opera mais no transporte coletivo na cidade. Isso pode ser explicado pelo fato de essas duas empresas serem de porte nacional. A Eucatur é uma empresa que opera no transporte coletivo de várias cidades do Brasil, operando também no transporte intermunicipal, interestadual e até internacional. Já a Soltur preservou apenas o nome da antiga empresa que já operava nos anos de 1970, pois atualmente ela faz parte de um conglomerado que reúne somente em Manaus as empresas Viman e Cidade de Manaus, pertencente a um proprietário que é sócio de várias empresas de transporte coletivo no Brasil” (2005, p.117 e 118).

Esse cenário destaca a substituição do perfil das empresas de ônibus de proprietários individuais, como nas décadas de 1950 e 1960. Para um perfil empresarial com parcerias entre empresas (formação de consórcios) nas licitações públicas (LIMA, 2005).

<b>Empresas do Sistema de Transporte Coletivo (Oficial) -2000</b>		
<b>Empresas</b>	<b>Linhas</b>	<b>Frota (útil)</b>
Eucatur- Uniao Casacavel de Transporte e Ltda.	52	417
Cidade de Manaus- Viação Cidade Manaus Ltda.	31	240
Viman- ViaçãoManauense Ltda.	18	171
Soltur- Solimões Transporte Turismo Ltda.	15	139
Vitória Regia- Auto Viação Vitória Regia	43	298
TCA- Transporte Coletivo do Amazonas	07	40
Parintins- Viação Parintins	07	43
<b>Total</b>	<b>173</b>	<b>1348</b>

Tabela 3: Empresas de ônibus em Manaus no ano 2000.

Fonte: Rodrigues, 2004: p. 27.

No início da década de 2000 começam as políticas voltadas para o setor que foram com o intuito de beneficiar a população. Um das circunstâncias, já salientada anteriormente nesse trabalho foi a implantação dos ônibus articulado (Expresso) e dos convencionais climatizados, um anseio devido à região apresentar temperaturas elevadas durante boa parte do ano. Segundo Lima (2005, p.118) “circulavam em Manaus, no primeiro semestre do ano 2000, 274 ônibus climatizados (ar condicionado), [...] padronizados, com 18 metros de comprimento e podendo transportar até 180 passageiros, sendo 142 sentados e 38 em pé”. A idéia inicial era para substituir toda a frota por ônibus climatizados, mas logo apareceram os primeiros problemas oriundos pela falta de manutenção dos equipamentos de ar condicionado. Quanto a esse aspecto Lima afirma:

O ar condicionado nos veículos numa cidade de clima equatorial quente e úmido como Manaus precisa ser pensado não somente em termos de estética, ou de um discurso que o justifique, como se nos veículos esse aparelho funcionasse da mesma forma que numa cidade como Curitiba ou Porto Alegre, de clima sub-tropical. Era, como ainda é, possível reclamações dos aparelhos sem manutenção, quebrados e jorrando água nos assentos, prejudicando, portanto, os cidadãos a quem deveriam proporcionar conforto (2005, p. 120).

A situação nos veículos era insuportável pelo grande número de pessoas e os aparelhos não refrigeravam o suficiente. Ainda, para complicar mais a situação, os ônibus (climatizados) possuíam as janelas travadas, impedindo o passageiro de abri-lás, permanecendo no calor. Este exemplo, revela como são idealizadas as políticas para o transporte coletivo, apenas se utiliza de um modelo implantado em outra cidade, sem considerar sequer as condições climáticas e geográficas da cidade de Manaus (LIMA, 2005).

Com a implantação do Sistema Expresso no início dos anos 2000 modificou não apenas o espaço como também a paisagem da cidade de Manaus. Esse sistema composto por ônibus articulados, e paradas ou pontos com características próprias foi integrado ao sistema convencional de ônibus com o intuito de melhorar a circulação no centro e nas principais vias das cidades. No entanto, o sistema não obteve o êxito esperado, não se sabe ao certo os verdadeiros motivos pela falha. Mas um conjunto de fatores, como: a falta de manutenção do sistema e a adequação ao ambiente da cidade e das pessoas com o sistema (LIMA, 2005).

Essa situação gerou a possibilidades de “falhas” no sistema, com a diminuição do número de ônibus ao centro da cidade, a espera aumentou nos terminais de integração e nas paradas a atuação do transporte informal já existente crescia rapidamente, agora por outras zonas da cidade ganhando força pela influência exercida sobre os usuários do transporte coletivo. Dessa forma, não demorou muito para surgir os primeiros protestos de regularização da categoria.

Coma essa “desordem” no transporte coletivo deixou “brechas” para a expansão do transporte informal no final da década de 1990. Assim, diferentemente do que acontecia no passado, onde o transporte informal era “controlado” pelo poder público, atuando mais ou menos em determinada áreas da cidade. Dessa vez, por meio das kombis-lotação, o transporte informal se espalhou, inicialmente pela zona leste, depois zona norte e chegando ao final da década de 2000 pelas esquinas da cidade (LIMA, 2005).

Nos primeiros anos da década de 2000, o poder público municipal fez acordos com os transportadores, no caso as kombis-lotação que buscavam a regularização para transportar passageiros. Para Lima:

[...] No ano 2000, como já mencionado, eram kombis-lotação que realizavam esse transporte, combinando de fato com a denominação “lotação”, visto esses veículos circularem sempre com a lotação máxima permitida e ainda se dava um jeito de transportar alguém em local impróprio para tal por se buscar auferir o lucro acima da segurança ou do conforto do cidadão usuário, tornando, como já mencionamos, apenas um consumidor, uma “coisa”, um número ou mais 1 real a ser ganho (2005, p. 93).

Dessa forma, tem-se a idéia de configuração de um novo cenário no início dos anos 2000, pois os transportadores adquirem os veículos por meio de financiamento tendo que pagar prestações. Isso fez eles terem que transportar cada vez mais passageiros em curto espaço de tempo. Ainda, por sua tarifa diferenciada sendo mais “barata” se comparada ao ônibus convencional que perde a concorrência nessa área da cidade.

A organização das kombis foi estabelecida pela EMTU (atual SMTU) com a aprovação de 133 kombis circulando pela cidade. Elas eram dispostas em grupos representadas por letras cadastradas no sistema respeitando a legislação. Como afirma Rodrigues:

As kombis têm a padronização definida pela EMTU, e possui uma numeração que é cadastrada na ficha de seu proprietário, o que proíbe que outras pessoas conduzam o veículo que esteja em atividade. As kombis regulamentadas são divididas em seis grupos, cada grupo é representado por uma letra, que vai de A a F, cada dia da semana é permitida que um grupo tenha folga. Assim, os trabalhadores estão de acordo com as leis trabalhistas (2004, p. 34).



Figura 45: Kombi-lotação regulamentada pelo EMTU.  
Fonte: Rodrigues, 2004: p. 34.

Além dessa organização por grupos e letras, as kombis possuíam linhas (figura 45). Segundo Rodrigues (2004, p.34) “os itinerários das kombis são divididos e em cinco linhas, classificadas em linha - 02, 05, 06, 08 e 11, cada linha obedece à rota estipulada pela EMTU, que a tabela [...] irá mostrar [Anexo 2]”. Dessa forma, tem-se a organização das kombis regulamentadas auxiliando o serviço de transporte coletivo nessa área da cidade.

Mesmo com esse esquema de linhas (Anexo 3) não inibe a circulação das kombis clandestinas. Para Rodrigues:

[...] existem muito mais que 133 kombis circulando em Manaus. Isto porque, além das regulamentadas pela EMTU, as que têm autorização para circular. E existem as que trabalham na clandestinidade que segundo informações da EMTU existem em média mais de 120 kombis, que lutam para conseguir autorização para circularem. Uma vez, que agindo na clandestinidade estão sujeitos a pagar multas altas se forem pegos em flagrante. Segundo a EMTU uma kombi clandestina quando é flagrada atuando sem permissão paga de multa em média 32 UFM, que equivalem a mais ou menos 1.400 reais. [...] (2004, p. 36).

Portanto, existe o interesse em não aumentar o número de transportadores para não sobrecarregar o sistema. Ainda, tem o auxílio dos operadores regularizados para não disputar o mercado com os clandestinos, configurando o sistema de transporte coletivo.

Na metade da década de 2000, com a mudança na administração pública municipal, a questão do transporte coletivo sofre alterações. Pois, o número de kombis circulando em Manaus é superior ao estabelecido, fazendo a situação se tornar um caos. Então, foi estabelecida a licitação para um transporte permissionário (transporte informal que por meio de regularização do poder público se tornar oficial) com o intuito de diminuir os veículos clandestinos. Dessa forma, a permissão apenas pode ser dada com a mudança de veículo, de kombis para microônibus (LIMA, 2005; RODRIGUES, 2004).

Em 2005, os veículos permissionários ingressaram no sistema oficial de transporte. Com a classificação de Alternativo que apresenta microônibus da cor amarela com permissão para circular na zona leste da cidade limitando-se até a as proximidades da Bola da SUFRAMA. E o Executivo que apresenta microônibus da cor branca circulando pelos bairros da zona oeste até o centro da cidade. Estes representam a parcela do transporte informal que conseguiram junto à prefeitura a licença para circular de maneira oficial pela cidade, despertando o interesse de outros tipos de transportes e a busca pela regularização do serviço (por exemplo, o início das atividades dos mototáxis) até o intuito de minimizar o aparecimento de mais veículos informais.

Em 2010, constituíram-se por meio da distribuição dos veículos usados de forma clandestina na cidade as categorias do transporte informal em Manaus que são: as kombis-lotação da zona norte (principalmente na área do bairro da Cidade Nova), os taxis-lotação da zona sul (principalmente nas áreas do Centro, no bairro do Educandos e no bairro da Compensa) e os mototáxis espalhados por todas as zonas da cidade.

Essa classificação dos transportes informais é apenas uma parte do todo, que é o sistema de transporte coletivo de Manaus, ele está dividido em transporte oficial ou convencional, os permissionários e o já citado transporte informal ou clandestino. Sendo este

último o foco da pesquisa que busca reconhecer sua importância dentro do sistema de transporte e da cidade, ainda sua influência no cotidiano da sociedade e no poder municipal.

## **CAPÍTULO 4**

### **A GEOPOLÍTICA DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS (2010- 2011)**

#### **4. A GEOPOLÍTICA DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS (2010-2011)**

---

Em Manaus existem características deixadas por sua história que assinala o cenário urbano atual. Desde sua promoção à categoria de cidade, Manaus passou por dois ciclos denominados de: ciclo da Borracha e ciclo Industrial (ZFM) que proporcionaram o desenvolvimento em vários aspectos, como: sociais, culturais e econômicos, mas que também geraram dificuldades aumentando a desigualdade social (BENCHIMOL, 1999; CORRÊA, 2010; COSTA, 2000; PEREIRA, 2006; SAMPAIO, 1993).

Hoje, a cidade vive com os resultados das ações do passado, com um crescimento populacional considerado “demasiado” relacionado as décadas passadas e a uma expansão territorial “quase” sem domínio e planejamento que trouxeram desequilíbrio econômico no início da década de 1990. De acordo com Sampaio (1993, p. 102) “o ciclo econômico ainda é o vetor explicativo central para compreender a dinâmica da região: por entre as curvas da ascensão e descenso, a vida econômica vai seguindo ao sabor dos azares dos produtos do momento de sua posição em um mercado consumidor voluntarioso”.

As políticas públicas de planejamento devem priorizar a infraestrutura em áreas urbanas mais carentes para garantir melhores condições de vida aperfeiçoando o atendimento à saúde, a educação, ao lazer entre outros (PONS; BEY; REYNÉS, 2011). O crescimento populacional aliado ao desenvolvimento da infraestrutura com o intuito de promover uma nova visão de cidade para o futuro por meio de um planejamento urbano. Porém, existem dificuldades em desenvolver os instrumentos de planejamento devido a uma atual política de verticalização dos centros e áreas mais valorizadas da cidade que convêm apenas à classe média e alta (BARAT, 2011; SPÓSITO, 2001; VASCONCELOS, 1985, 1999).

No entanto, ainda existe o predomínio da expansão horizontal ajustada para as classes menos favorecidas economicamente proporcionando às “ocupações” principalmente nas zonas norte e leste da cidade onde quase não recebem nenhum suporte público. O demasiado crescimento dessas ocupações é devido à ausência de alternativas habitacionais para essa parcela da população que fica sob responsabilidade do poder público, pois o mercado imobiliário apenas busca servir as classes com maior poder aquisitivo (LEITE, 2011; VILLAÇA, 2011).

A cidade de Manaus nas últimas décadas não fez a necessária atualização da legislação instituída pelo Plano Diretor de 1975, o que significa dizer que as ações de planejamento urbano também ficaram comprometidas. Neste mesmo período, a cidade de Manaus deixou de

ser aquela cidade bucólica, pequena e agradável de outrora e passou a ser uma metrópole com mais de um milhão e meio de habitantes, extremamente degradada e sem um “adequado” planejamento urbano.

Em 1980 foi criada a EMTU com a responsabilidade de fiscalizar as ações das empresas do transporte público e monitorar o sistema de transporte contribuindo com a organização do espaço na cidade (MAGALHÃES, 2003). Mesmo com esse arranjo espacial, a cidade continuou com a sua expansão deixando a situação cada vez mais complicada quanto à prestação de serviços, principalmente o atendimento do transporte coletivo. Nos últimos vinte anos observa-se na cidade de Manaus a intensificação do transporte informal, primeiramente com a atuação das kombis e vans nas zonas norte e leste da cidade, onde ficou restrita durante quase toda a década de 1990 (CORRÊA, 2010; RODRIGUES, 2004).

Na década de 2000 o transporte informal se tornou mais intenso e diversificado pela cidade. Foram constatadas mudanças rápidas no transporte coletivo nesses últimos anos, como a inclusão de mais veículos como os táxis nas zonas oeste e sul, os ônibus clandestinos nas zonas norte e leste as motocicletas em praticamente toda a cidade deixando o sistema cada vez mais complicado pelo excesso de veículos nas vias. Para a maioria dos usuários, no entanto, esse tipo de transporte é mais uma alternativa de locomoção, mesmo com o grau de insegurança oferecida por essas conduções.

Esses fatos tornam mais aparentes as relações entre o poder público municipal e esses transportadores possibilitando o “espalhamento” do transporte informal na cidade. O transporte informal atua como única opção, principalmente, nas áreas onde o poder público “não chegou”. As kombis, por exemplo, estavam restritas a zona norte da cidade, atualmente é notório, no entanto, a circulação desse tipo de veículo atuando no transporte informal por outras áreas da cidade. O poder público permitiu sua atuação, devido à redução da frota e troca por “novos” ônibus (SMTU, 2011).

Dessa forma, este capítulo discute a questão geopolítica atual do transporte coletivo em Manaus e suas implicações para o futuro do setor. Ainda, questiona o que será do transporte informal e suas modalidades diante do cenário presente.

#### **4.1 O CENÁRIO ATUAL DO TRANSPORTE COLETIVO (2010-2011)**

Em 2009, na gestão do prefeito Amazonino Mendes (2009-atual) criaram-se expectativas sobre o futuro do transporte coletivo. As primeiras questões a serem resolvidas foram a redução da meia-passagem e o reajuste da tarifa em fevereiro de 2009. No entanto, o

a grande preocupação estava centrada na liminar judicial que tinha por finalidade fazer uma nova licitação para o sistema de transporte, a prefeitura e as empresas da Transmanaus não acreditavam que isso ocorreria (FARIAS, 2009b).

O transporte coletivo é um dos setores mais “sensíveis” na administração pública em Manaus. Desde final de 2008, veio a tona muitos problemas quando foi anunciado o “desequilíbrio financeiro” no sistema. Ainda, existiam problemas com o reajuste da tarifa em fevereiro de 2009. Para solucionar essas questões foi idealizado um Plano Diretor do Transporte Urbano que deveria organizar dentro de um tripé: o trânsito, o transporte urbano e o sistema viário, além da reeducação no trânsito dos participantes do sistema (motoristas, pedestres, motociclistas, taxistas, ciclistas e profissionais autônomos). No entanto, essas ações pouco foram realizadas no sistema, tornando-se mais uma tentativa de solucionar o problema.

A criação de um novo sistema de transporte coletivo ocorreu paralela ao atual que trouxe preocupação pelo prazo em andamento, não parte dos órgãos responsáveis pelo tema. Segundo o jornal A Critica de 10 de dezembro de 2009 “a audiência pública realizada ontem, na CMM, para tratar do novo sistema de transporte público que será utilizado em Manaus durante a Copa do Mundo de 2014 acabou virando uma sessão esvaziada. Dos órgãos convidados, apenas o IMTT enviou representante. E dentre os 38 vereadores, somente um participou” (AZEVEDO, 2009c). Esta audiência era para discutir a implantação do modelo *Bus Rapid Transit* (BRT) em Manaus que será aliado ao Monotrilho, este que já chamava atenção de empresas interessadas em participar no fornecimento de equipamentos para o projeto.

No entanto, a viabilidade da construção do monotrilho no Centro da cidade dependia de parecer técnico do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) devido a informações do Ministério Público Estadual (MPE) que se baseou nas propostas de traçados do empreendimento que passará pelo Centro feito por uma empresa privada que apresentou um projeto preliminar do monotrilho (AZEVEDO, 2009c).

Essa situação gerou discussão devido aos patrimônios históricos e turísticos, por isso surgem novas rotas e sugestões que o projeto agrupe mais estações para que passe por mais pontos turísticos preservando o espaço. O projeto deveria ter iniciado em 2010, devido a impasses políticos nem o monotrilho, e muito menos o BRT (idealizado pelo poder municipal) ainda não foram instalados, o Estado quis fazer a licitação, mas nenhuma empresa disponibilizou um projeto (AZEVEDO, 2009c).

Em 2010 as filiais da Transmanaus não cumpriram suas promessas em renovar pelo menos 10% da frota com mais de 10 anos. A frota possuía 1.454 ônibus, com 408 veículos

com mais de 10 anos, desses apenas 19 foram substituídos. Conforme jornal A Crítica de 9 de janeiro de 2010:

A São José (ex- Vitória Régia) colocou para circular apenas cinco novos ônibus desde a repactuação. A Regional e a City Transportes entregaram, respectivamente dez e quatro ônibus novos. [...] A Via Verde, a Ponta Negra e a Líder não entregaram carros novos. Em novembro [de 2009], havia uma promessa de que, pelo menos, 65 ônibus novos já estariam incorporados à frota da capital (FARIAS, 2010a).

Essa atitude mostra a falta de compromisso em assumir o contrato assinado pelo consórcio. Assim, o jornal A crítica de 9 de janeiro de 2010 afirma: “De acordo com o cronograma estabelecido em julho do ano passado pela prefeitura de Manaus, por ocasião do reajuste da tarifa de ônibus para R\$2,25, uma repactuação obrigava as empresas a renovar em 10% a frota acima de 10 anos até novembro de 2009, 30% até março e 100% até julho de 2010” (FARIAS, 2010a). No entanto, a justificativa das empresas são as dificuldades na fabricação dos ônibus e a na geografia do país, pois as empresas responsáveis estão localizadas no Estado do Rio Grande do Sul. Com a promessa do reajuste veio também o compromisso da renovação da frota. O não cumprimento do contrato levou o poder público a desfazer a concessionária Transmanaus.

Essa situação compromete a segurança do passageiro que sofre com os ônibus “velhos” que devido a vários problemas ocasionam congestionamento nas vias, e que por sua vez contribuem na geração de diversos tipos de acidente. Isso representa a falta de manutenção e a fragilidade da capacidade ultrapassada desses veículos pelo longo período já utilizado, e sem a renovação da frota completa.

Com esse cenário foi anunciado pela prefeitura a redução da tarifa para R\$ 2,10 por conta de irregularidades das empresas de transporte coletivo em Manaus. Segundo jornal A Crítica de 27 de fevereiro de 2010:

A tarifa de ônibus de Manaus no valor de R\$2,10 passará a vigorar a partir da próxima segunda-feira. A meia-passagem será de R\$ 1,10. [...] a redução deve-se ao fim da fraude na meia-passagem, ao fim do “sistema predatório” (referindo-se à diminuição da frota do Sistema Executivo) e ao plano de pavimentação das vias que a prefeitura está elaborando (FARIAS, 2010c).

Sem assinalar detalhes de dados que apontam para essa tarifa que demorou a ser imposta, deixando claro que se tratava de uma estratégia política, uma tentativa de ludibriar a

população. Pois depois de um determinado período, a tarifa voltou a ser cobrada no valor de R\$2,25 de acordo com a reportagem de A Crítica de 22 de julho de 2010:

No final de fevereiro desse ano, mesmo sem entrar com recurso contra a decisão de Ari Moutinho, o prefeito Amazonino Mendes determinou que o valor da tarifa passasse a ser R\$2,10. No último dia 9 de junho, o prefeito autorizou o retorno dos R\$2,25 para evitar uma greve dos rodoviários, já que as empresas alegavam não ter condições financeiras para pagar o reajuste salarial. O valor de R\$ 2,10, contudo, retornou após decisão da juíza Ida Maria Costa de Andrade, acatando ação civil do Ministério Público Estadual (MPE). Foi contra esta nova decisão judicial que a Transmanaus recorreu, entrando com uma reclamação no TJAM (FARIAS, 2010d).

Em julho de 2010 foi criada uma superintendência de transporte separando a questão do trânsito buscando maior autonomia. Com a Superintendência Municipal de Transporte Urbano (SMTU) assumindo definitivamente o sistema de transporte coletivo tendo o controle da demanda de passageiros e a oferta de serviços como ocorre em outras cidades facilita o domínio do setor.

Uma das primeiras medidas do SMTU foi buscar por meio de pesquisa identificar os problemas do transporte coletivo em Manaus para verificar as condições dos terminais, ônibus e o comportamento dos passageiros. Segundo o jornal A Crítica de 26 de outubro de 2010: “[...] até novembro será feito o “raios-x” dos passageiros da cidade, de acordo com o titular do órgão, Marcos Cavalcante. Cento e oitenta agentes pesquisadores estarão atuando nos terminais e dentro dos ônibus, registrando dados pertinentes à pesquisa, durante a semana” (HASIMOTO, 2010). Dessa forma, traçou-se o perfil do sistema por meio de entrevistas e sugestões da população para solucionar as questões que teria o Sistema Integrado de Gestão Inteligente de Transporte (SIGIT).

Este sistema está dividido em quatro módulos. No primeiro, ocorre o monitoramento da frota. Em seguida, o Centro Integrado de Operações de Segurança (CIOPS) seria implantado e teria um fiscal para cada 50 ônibus. No terceiro, a implantação do sistema, onde os usuários teriam informações das linhas de sua preferência pela internet e celular. E por último, a questão da bilhetagem eletrônica protegendo de fraudes. Sendo que a implantação do SIGIT se deu no início de 2011 com a licitação da empresa para gerenciar o sistema (HASIMOTO, 2010; A DEMORA..., 2011; CAVALCANTE, 2011).

Essa situação fez com que o poder público “ficasse aberto” a novas possibilidades de transporte e empresas para a cidade, como, por exemplo, a incorporação das cooperativas do sistema Executivo no sistema convencional. Mas, a contraposição, foi que a Prefeitura reduziu

a frota de 300 para 127 veículos do transporte coletivo, com a justificativa de estar “tirando” os passageiros dos ônibus, e logo declarou a inserção do tipo de serviço no sistema oficial. Outra dúvida foi à licitação transferida para 2011 que até o presente ainda não houve anúncio (PINHEIRO, 2010).

Em 2010, no entanto, ocorreu a licitação do sistema de transporte coletivo que gerou revolta por parte da Transmanaus que alegava ter direitos sobre o transporte da cidade. A empresa contestava a decisão e pedia indenização pela situação, pois o município não podia realizar uma nova licitação. Mesmo assim, foi realizado. Dessa forma, no início de 2011 as empresas vencedoras assumiram o transporte coletivo da cidade (PINHEIRO, 2010).

Uma das grandes mudanças em 2011 foi a implantação do sistema binário que transformaria as avenidas Constantino Nery e Djalma Batista em Manaus em mão única em sentidos contrários. Essa ação visava acabar com os engarrafamentos diários nessas duas vias que já fazem parte da vida do manauara. No entanto, a situação atual continua crítica pra quem passa por essas avenidas em horário de maior demanda. Os congestionamentos são freqüentes há algum tempo em Manaus em diversas vias gerando estresse dos motoristas da cidade. As obras de infraestrutura são as saídas encontradas pelos gestores para viabilizar o trânsito, como as passagens de nível e os viadutos. No entanto, essa solução já vem sendo utilizada, mas não tem surtido efeito, pois os viadutos ficam com muitos automóveis parados formando congestionamentos que chegam a durar por horas (PRESTES, 2010).

Com o declínio nos últimos anos do sistema de transporte oficial começou uma redefinição na postura de mobilidade e acessibilidade urbana, o uso de meios de transportes alternativos e a implicação com o desenvolvimento sobre a oferta de transporte. Assim, a relação entre os dois tipos de transportes ficou cada vez mais distante, já que não dependiam um do outro para existir. Mas, nem sempre foi assim, a utilização do transporte informal já dependeu exclusivamente da atuação do transporte oficial. Atualmente, o transporte informal existe independentemente do transporte oficial, sendo o único empecilho a sua regularização diante do poder público (FERREIRA, 2006; TRANSPORTE..., 2011).

#### **4.2 AS “TEIAS” DO TRANSPORTE COLETIVO: A RELAÇÃO DO PODER PÚBLICO E OS AGENTES DO TRANSPORTE OFICIAL E INFORMAL**

A relação que o transporte estabelece entre o poder público, os agentes e usuários aproxima um dos outros proporcionando benefícios, formando uma rede, uma “teia” de comunicação. Segundo CASTELLS (2000, p. 72) “[...] a rede de transporte, na medida em

que deve assegurar o intercâmbio e as comunicações entre os diferentes setores funcionais e sociais assim constituídos, está duplamente determinado, pois é inteiramente dependente da disposição dos elementos que deve colocar em ligação”. Assim, define que o papel de cada um dentro do transporte coletivo.

Mas, não é o que se percebe na atual conjuntura política nas cidades brasileiras, destacando Manaus que tem um histórico de interesses políticos controversos deixando dúvidas sobre a postura do poder público municipal. Ao questionar os problemas sobre transporte coletivo, percebe-se de um lado as empresas de ônibus do outro os usuários do transporte. Assim, questiona-se qual é o papel do poder público nesse situação? E o como deveria agir para estar ao lado da população de fato?

Ao apurar alguns fatos recentes têm-se algumas ações que contribuíram para o que é o sistema de transporte atual em Manaus. Pode-se salientar, que em 2006 a mudança da nomenclatura da EMTU para IMTU (Instituto Municipal de Transportes Urbanos) que ampliou o poder de atuação do órgão diante do tema, foram planejadas muitas obras viárias, como os viadutos, as passagens de nível, a retirada dos semáforos e a construção de ciclovias, visando melhorar o tráfego dos veículos e a circulação dos pedestres.

Ainda outro fato, são as greves e paralisações que fazem parte da luta sindical para melhores salários e condições de trabalho. Em 2007 ao iniciar o processo licitatório em forma de consórcio, as greves eram constantes principalmente com foco na perda do emprego com a entrada de um novo formato.

Essa licitação apontava suspeitas que favoreçam as atuais empresas do transporte coletivo. Segundo o jornal A crítica de 1 de setembro de 2007:

A peça de 13 páginas encaminhada ontem ao [Tribunal de Contas do Estado] TCE aponta duas supostas irregularidades encontradas no edital lançado há cerca de duas semanas. A primeira se refere à forma como as empresas que quiserem concorrer na licitação deverão se organizar. O edital exige que as empresas se organizem em consórcios ou em Sociedades de Propósito Específico (SPE) de, no mínimo, cinco e no máximo, 12 empresas (PRAZERES, 2007a).

Sendo uma medida duvidosa, impedindo uma empresa que não queria se associar a outras não possa participar do processo licitatório. O edital prevê ainda, que empresas que estão devendo tributos não devam participar, mas ao unirem-se essas empresas criam um novo Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), aí uma nova empresa poderá participar (PRAZERES, 2007a).

Dessa forma, salienta-se que o próprio sistema conduz os fatos e cria situações de acordo com interesses e agentes dispostos no espaço. A relação entre os agentes do transporte coletivo se tornou mais intensa nos últimos anos, conseqüentemente agravaram-se os conflitos. Destaca-se uma medida para conter o transporte informal na cidade com o recadastramento do transporte alternativo, inibindo a clandestinidade. Segundo o jornal A crítica de 22 de setembro de 2007:

Boa parte dos 62 condutores do sistema de transporte alternativo de Manaus que atuam por força de liminar terão uma surpresa nos próximos dias. Numa estratégia montada pelo IMTU, todos aqueles que ganharam de forma provisória, na Justiça, o direito de trafegar no sistema vão passar por um recadastramento que levará em conta, principalmente, a apresentação do documento de liminar (NUNES, 2007c).

Nesse período existem 262 veículos Alternativos autorizados a trafegar na zona leste, sendo 200 com permissão dada pelo IMTU e outros 62 que possuem o direito adquirido na Justiça. Conforme o jornal A crítica de 22 de setembro de 2007: “o transporte alternativo foi regularizado para atuar na zona leste da cidade há dois anos, e na oportunidade foram concedidas um total de 200 permissões. No entanto, 62 condutores entraram na Justiça e conseguiram obter parecer favorável provisório para trabalhar naquela área” (NUNES, 2007c). Mas, algumas liminares já foram cassadas, para o IMTU os veículos continuaram circulando sem regularizá-los. Essa situação enfraquece a postura do poder público que não pode discutir as decisões judiciais, mas que deixa o transporte alternativo vulnerável.

Outro destaque é a categoria dos taxistas, teve um período de recadastramento junto ao IMTU. Segundo o jornal A crítica de 22 de setembro de 2007: “o IMTU prorrogou até dia 28 o recadastramento de quem possui concessão de taxi. O objetivo é regularizar atividade tendo em vista que há casos de venda da permissão ou mesmo pessoas que possuem autorização para explorar o serviço individual de passageiros (laranjas) e utilizam terceiros” (GUERRA..., 2007). A situação é delicada, pois nesse período existiam 3.910 taxistas na cidade, mas apenas 2.828 tinham realizado o recadastramento até o momento da reportagem. Esse processo possibilita a retirada de inativos, e pessoas que possuem concessão e não necessitam. Dessa forma, podem ser redistribuídas novas permissões por meio de licitações permitindo o uso de quem exerce realmente a atividade.

Já a questão do processo licitatório do transporte coletivo teve intervenções do Ministério Público causando “estranheza” de ambos os lados. É válido colocar que quem determina o tipo de sistema de transporte coletivo é o poder público municipal e quem analisa

a legalidade dos atos dos gestores públicos é MPE. A discordância partiu do Ministério Público que determinou o IMTU cumprisse o estudo realizado pela UnB e não decidisse por um consórcio sem a opinião da população de Manaus (PRAZERES, 2007a).

Nesse período, as questões do transporte coletivo tinham problemas a serem resolvidos. Primeiramente, as greves e paralisações dos rodoviários para isso foram realizadas reuniões para evitar transtornos à população. Em seguida, as pendências salariais do Grupo Baltazar que deveria arcar com seus custos. Se não conseguir deveria passar ao Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário do Amazonas (SINETRAM) (PRAZERES, 2007a). No entanto, a licitação foi realizada e desse modo, em 09 de dezembro de 2007 entrou no sistema o consórcio Transmanaus formado por nove empresas assumindo o sistema sem nenhum ônus anterior com 140 ônibus novos, 70 que já estão operando.

No entanto com preocupações do IMTU para não haver déficit de ônibus, quando a Via Verde assumiu as linhas operadas pelo Grupo Baltazar houve a redistribuição de veículos para que não haja irregularidades no novo sistema. Ainda a fiscalização será mais “firme”, principalmente quanto ao recolhimento do INSS e FGTS dos funcionários das empresas (ADOLFO FILHO, 2007; PRAZERES, 2007a).

Mas, a Transmanaus tinha algumas regras a cumprir, como: manter o valor da tarifa baseada na variação do preço do óleo diesel e do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até a entrega da nova frota. Ainda, deveriam dar prioridade aos funcionários das antigas empresas do sistema, cerca de 10 mil pessoas. Deveria atuar por 10 anos sendo prorrogável e possuir uma frota de 1640 ônibus toda renovada e com 9 mil funcionários. (DANTAS, 2007b)

Nesse período, uma das primeiras reclamações sobre o consórcio Transmanaus seria sobre a “idade útil” dos ônibus, com o sinônimo de “maquiados” os ônibus que circulavam na cidade estariam com os “prazos vencidos”. Logo, o IMTU apressou em apresentar notas fiscais dos chassis dos 70 veículos comprados pela empresa Via Verde, e os 117 da Transamazônia que já estão na cidade (PEDROSA, 2007).

Mas, a prática da restauração de ônibus antigos já era adotado no passado, tanto que a palavra “maquiado” ganhou um significado pejorativo. Em reportagem no jornal A crítica de 11 de dezembro de 2007 a Transmanaus anuncia ônibus de 17 anos como novo. O veículo 01701 que realiza o transporte de passageiros em bairros da zona leste foi “adesivado” com as inscrições “500 ônibus novos. Eu sou um deles” (figura 46), esse *slogan* que caracterizava os veículos adquiridos pela empresa vencedora da licitação do transporte coletivo (PRAZERES, 2007b).

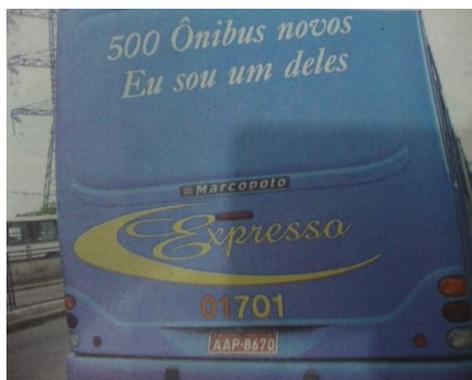


Figura 46: Ônibus “novo” da Transmanaus.  
Fonte: Jornal A Crítica, 11/nov/2007.

Dessa forma, as suspeitas de circulação de ônibus antigos são verídicas em Manaus, tanto que os próprios motoristas denunciam a prática, pois os veículos são “encaroçados”, pintados e trocam os bancos e ficam com aparência de novos. As únicas coisas antigas são o painel do motorista com equipamentos antigos e o documento do veículo colocado na cabine do motorista na parte superior. Com respeito a esse caso, o IMTU se retratou, alegando que houve um equívoco da Transmanaus. Com essa situação o MPE entrou em ação para verificar a documentação dos ônibus “novos” oferecidos a população. Essa ação fez parte da investigação sobre o processo licitatório que deu a Transmanaus o direito de “explorar” o sistema de transporte coletivo (PRAZERES, 2007b).

A exemplo do grupo Baltazar que recebeu denuncia por não recolhia o INSS e FGTS dos seus funcionários, a empresa Vitória Régia também possui uma grande dívida com o município de Manaus registrada pelo jornal A crítica de 20 de dezembro de 2007:

Por conta de uma dívida de R\$ 20 milhões com o município de Manaus, a empresa Auto Viação Vitória-Régia Ltda. Está com todos os bens indisponíveis, ou seja, não pode vendê-los até que saia a decisão final de outro processo que cobra o valor decorrente da falta de pagamentos de IPTU e ISS e alvarás, não recolhidos desde 2001 (ADOLFO FILHO, 2007).

Diante desse cenário, a Vitória Regia não tinha permissão para circular em Manaus. No entanto, possuía sócios na Transmanaus que utilizava alguns veículos e funcionava na mesma garagem, no bairro do São José, zona leste de Manaus. Se a Vitória Régia perdesse seus bens, a Transmanaus perderia os ônibus utilizados da empresa. Mas, o IMTU contestou outra vez, pois as duas empresas são diferentes.

De fato, praticamente todas as empresas têm dívidas com o poder público municipal e também correm risco de perder seus bens. O que se observou foi que o Consórcio

Transmanaus ganhou o direito sobre o sistema com os mesmos ônibus “velhos”, mesmos empresários e os mesmos problemas envolvendo os funcionários provocando mais reclamações dos usuários e caracterizando o jogo de interesses entre determinados setores da administração municipal e as empresas de transporte.

No final de 2008, mais uma greve dos rodoviários se instala em Manaus. E a paralisação indicou uma “velha” questão, a de não pagamento dos funcionários das empresas, no caso, o pagamento da primeira parcela do 13º salário. Por outro lado, as empresas da Transmanaus alegaram que ainda estavam se estabelecendo no sistema e coloca a “culpa” no valor da tarifa. Já, o poder público afirmou que os empresários estão confundindo a tarifa do transporte coletivo com os problemas trabalhistas de seus funcionários (MESQUITA; HERMINDO, 2008).

Essa greve obrigou os usuários a buscarem as alternativas existentes como, as vans, as kombis-lotação (figura 47), os táxis-lotação, mototaxis, os permissionários Alternativos e Executivos e até veículos particulares aproveitaram a situação para ganhar uma “renda extra”. No entanto, essa situação gerou muita confusão, pois estes veículos lotados transportaram passageiros em muitos casos em situação insegura e com valores elevados. Quem não tinha essa opção teve que utilizar o táxi e desembolsar um valor bem mais alto para se deslocar. O IMTU solicitou as cooperativas permissionárias a colocarem mais veículos, mas estes não foram suficientes para atender a população, ainda o valor cobrado dobrou e os veículos circulavam lotados. Essa situação mostrou a “cara” do transporte informal na cidade (MESQUITA; HERMINDO, 2008).



Fig.47: kombi-lotação em período de greve do sistema.  
Fonte: Jornal A Crítica, 01/dez/2008.

Diante dessa situação, o Ministério Público do Trabalho e Superintendência Regional do Trabalho buscaram punir por meio de indenizações o Sindicato dos rodoviários e a Transmanaus. Mas, para a empresa Transmanaus não havia motivo para que fosse punida,

pois já estava em negociação com os trabalhadores. Já para o Sindicato, não existe nada de errado, estavam buscando seus direitos. Para por fim nessa situação, a Transmanaus pagou todas suas obrigações para voltar à normalidade no transporte coletivo, mesmo sem o reajuste da tarifa (FARIAS, 2009b).

Em 2009 surgiu mais uma possibilidade de uma nova licitação para o transporte coletivo. Onde, caberia ao atual prefeito Amazonino Mendes tomar a decisão de entrar com um recurso ou iniciar um novo processo licitatório. Onde, o consórcio Transmanaus decidiu recorrer, pois não iria perder o direito adquirido ao vencer a licitação, independentemente da postura da Prefeitura de Manaus. A resposta do poder público municipal foi busca lançar um novo edital para a licitação do sistema de transporte coletivo para a atuação de qualquer empresa brasileira que queira investir em Manaus (FARIAS, 2009a, 2009d).

De imediato, a Transmanaus não aceitou uma nova licitação e iria recorrer contra a sentença judicial e pedir uma indenização de R\$ 8 bilhões referente ao faturamento previsto no contrato com o poder público. Mas, a atual gestão não concordou com essa postura, e fez um novo processo licitatório por que o sistema estava “péssimo”, associado a isso ainda tinha a regularização da atividade de mototaxista (BENTES, 2009; FARIAS, 2009c; SILVA, 2009).

Essa postura da administração municipal gerou preocupação dos taxistas que se reuniram na CMM para esclarecimento sobre a possível regularização dos mototaxistas considerada até então ilegal em municípios com número de habitantes acima de 200 mil. (BENTES, 2009; SILVA, 2009; SIMÕES, 2009).

As primeiras dúvidas surgem com a resolução 231 do CONTRAN que regulamenta os serviços de mototáxi em esfera federal, ou seja, apenas uma lei federal pode regularizar a profissão. Assim, os taxistas pretendem intervir no processo de regularização, pois com o transporte informal a classe passa por uma crise, a concorrência com os mototaxis, as kombis-lotação e veículos particulares “tiram” os passageiros dos taxistas (SIMÕES, 2009).

Outra medida adotada pela prefeitura foi a redução do número de kombis-lotação de 200 para 50 regularizadas na zona norte da cidade. Mesmo gerando conflito entre os kombeiros, a solução foi aceita pelo fato de não serem mantidos na clandestinidade sujeitos a pagar multas, até ser realizada uma nova licitação do sistema para os microônibus: Alternativo e Executivo. No entanto, logo houve a proibição das kombis-lotação, mas que não impediu um pequeno número de veículos ainda circularem na zona norte, como na Ponta Negra, Campos Sales, na Estrada do Turismo e na Compensa. A circulação das kombis-lotação continua tanto na zona norte e oeste de Manaus apresentando insegurança no transporte de passageiros, despertando revolta dos rodoviários que ameaçaram paralisar o

serviço. Reclamam, também, da postura do poder público que não tomou uma decisão quanto ao transporte informal que prejudicou o sistema oficial, visto que a demanda de passageiros que utilizam esse meio aumentou (FARIAS, 2009d; MOTORISTAS..., 2009).

O sistema de cooperativas no transporte Executivo e Alternativo foi suspeito de corrupção em 2009. O caso foi denunciado pelos próprios cooperados que se sentiram enganados pelos representantes das cooperativas. Conforme jornal A Crítica de 18 de outubro de 2009:

[...] A CRÍTICA teve acesso a documentos e a um vídeo que compõem uma das denúncias apresentadas ao Ministério Público Estadual (MPE) e que já está na 2ª Vara Criminal do Tribunal de Justiça do Amazonas (TJAM). [...] Um desses casos apontados na denuncia é na Cooperativa dos Permissionários em Transporte Alternativo, Coletivo e Urbano do Amazonas (Cooptram). Em um vídeo feito pelos próprios cooperados durante reuniões com o presidente da cooperativa, [...] em março, eles reclamando da inclusão dos 'clandestinos' nas rotas 812 e 823, já operadas por eles (AZEVEDO, 2009b).

Pela autorização dada pela prefeitura a cooperativa tinha permissão para circular com 10 microônibus, mas estava com 20 veículos, sendo autorizado ficar com 13. No entanto, o presidente da cooperativa decidiu ficar com as 20 deixando de fora os cooperados antigos gerando conflito dentro da Cooptram. Ainda, existem denúncias do pagamento para concorrer as vagas para concessão e intimidação dos cooperados por meio de aplicação de multas (AZEVEDO, 2009b).

Ainda em 2009, o poder público queria uma nova licitação para o transporte coletivo, já que as empresas da Transmanaus não conseguiriam renovar a frota, uma condição para o reajuste da tarifa. Além disso, realizou audiência públicas para ouvir os usuários do sistema.

E mais, criou um projeto de lei para o transporte Executivo que teria uma queda no faturamento das empresas que levaria a redução da tarifa para 2010. Foi criada a Central de Cooperativas de Transporte do Estado (CCTAM) com 14 cooperativas do transporte Executivo, Alternativo e motofrete da capital, como: Cooptrans, Cooptama, Cooptreama, Coopertrame, Ctai, Coopvtam, Amazoncuper, Coopmundonovo, Coopbras (Executivo); Cooptam e Coopatam (Alternativo) e Unifrete (Motofrete). Além dessa, existe a Federação das Cooperativas de Transportes do Amazonas (Fecootram) reunida em seis cooperativas do transporte executivo criada em 2007 (COOPERATIVAS..., 2009).

Essas associações são muito importantes, pois organizam o serviço. Ainda, é preciso organizar e qualificar os profissionais da categoria e reduzir os gastos das cooperativas com a principal meta de acabar a inadimplência dos financiamentos.

Enquanto isso, as manifestações dos mototaxistas que já eram cerca de 10 mil organizados em 28 associações para a regularização da categoria ainda continuariam para ter um decreto com as sugestões da classe. Visto que a homologação foi realizada em julho de 2009 por uma lei federal, ficando a cargo municipal o gerenciamento da atividade. Além do confronto na sede da Prefeitura, os mototaxis fecharam varias ruas da cidade como forma de protesto. Obvio que o poder público repudiou a ação, menosprezando a categoria por não ser capaz de prestar o serviço de transporte de passageiros (BENTES, 2009; SILVA, 2009; QUARESMA, 2009b).

Outra questão são as filiais da Transmanaus que tinham prazos na atuação do sistema oficial, já que estavam atuando ilegalmente. Dessa forma, haverá uma nova licitação para o transporte coletivo com novas empresas e novos ônibus. Mas terá que se adaptar ao novo sistema que terá o Monotrilho e o BRT, sendo que ainda existem dúvidas quanto a implantação do Monotrilho devido a seu projeto e da ampliação do BRT que acarretará um valor maior.

Ainda, ocorreu o recadastramento dos veículos do transporte Alternativo e Executivo para ter mais controle sobre a frota que circula na cidade atendendo os usuários que reclamam de veículos em péssima situação, como equipamentos quebrados e amassados. Ainda, deve coibir a clandestinidade com a intensificação das fiscalizações (IMTT..., 2010).

Em fevereiro de 2010, existiam cadastrados no sistema 120 veículos do transporte Executivo, 179 do Alternativo e 4.030 taxis que deveriam passar por revisão, para sua permanência no sistema. O IMTT realizou a fiscalização desses veículos, além dos fretes e escolares, apenas após esse processo que poderá cadastrar os mototaxistas que já atuam na cidade para iniciar o processo de regularização (IMTT..., 2010).

Todavia, o poder público deveria contornar mais uma greve dos rodoviários em busca de aumento salarial e pagamento de benefícios, a situação deixou virar um “caos”, com ônibus nas garagens e população andando a pé ou esperando por horas (figura 48). O que gerou revolta por parte dos rodoviários que afirmaram que o prefeito quis colocar o povo contra eles. Os vereadores entraram com processo contra o prefeito que não fez nada como representante do povo (AZEVEDO, 2010).



Figura 48: A revolta dos usuários na greve dos rodoviários.  
Fonte: Jornal A Critica, 1/mai/2010.

Mais uma vez os usuários buscaram alternativas para se deslocar, sua grande maioria para o trabalho e escolas, como: o transporte executivo e alternativo, os mototaxis que elevaram os preços das corridas e outros tipos de transporte. A saída do poder público era um plano emergencial de colocar uma frota “parada” dos Executivos e Alternativos e alugar ônibus terceirizados para transportar os usuários, mas não foi feito por que estavam esperando os rodoviários retrocederem a greve. A posição dos empresários não ajudou, pois esperaram a Justiça do Trabalho intervir. A determinação foi colocar nas ruas 60% da frota em horários de pico e 40 % frota nos demais horários, para não prejudicar ainda mais a cidade no período de greve (AZEVEDO; MARTINS; PRESTES, 2010).

No entanto a greve trouxe alguns problemas para o poder público, mesmo afirmando não ter nada a ver com a questão dos rodoviários. Com o fim da greve, os microônibus autorizados a circular nesse período não queriam sair das ruas, pois as notificações ainda estavam sendo expedidas, as cooperativas ainda não sabiam que não podiam mais colocar os veículos sem licença para circular. Mesmo assim, os representantes das cooperativas afirmaram ter acordo com o prefeito para continuarem até outubro de 2010 quando ocorreria à nova licitação. Mesmo assim, o IMTT continuou fiscalizando os veículos clandestinos circulando na cidade (MARTINS, 2010a).

Com a normalidade no sistema, alguns problemas recrudescem, como por exemplo, o uso de microônibus nas linhas do transporte convencional (figura 49). Segundo jornal A critica de 18 de maio de 2010: “A Transmanaus está utilizando microônibus, que faziam parte do transporte Executivo, para transportar passageiros em bairros da zona norte e leste de Manaus para os terminais de integração T3 e T4. Os veículos cumprem a rota de linhas que já circulavam nos locais como ônibus convencionais, 058 (Nova Cidade- T3), 069 (Cidade de Deus- T4), 041 (Núcleo 22-T3) e 037 (Núcleo 11-T3)” (MARTINS, 2010b). É prejudicial por

que não comporta a quantidade de pessoas em horário de pico. O que aconteceu foi um acordo da Transmanaus com os proprietários de microônibus com o conhecimento do IMTT que não retirou os ônibus, eles completaram utilizando os microônibus. Com um aluguel de R\$16 mil possui 15 microônibus para circular na área, mas que não soluciona o problema devido à lotação.



Figura 49: Microônibus utilizado no transporte convencional.  
Fonte: Jornal A Crítica, 18/mai/2010.

Em junho de 2010 o IMTT anunciou a licitação pública para o transporte coletivo de Manaus prevendo a concorrência nacional e apenas a participação de empresas sem débitos no sistema. Quanto à licitação para o transporte Executivo estava prevista para 2011, pois não seria viável um edital naquele momento. Já os mototaxis teriam que esperar novas reuniões para definição da categoria. Para resolver essa questão, os representantes do mototaxis resolveram colocar em pauta o projeto de Lei com regras para a classe. Em reunião com o IMTT, foi decidido manter contato para estabelecer o transporte de passageiro por motocicletas em Manaus (FARIAS; PINHEIRO, 2010).

Essa situação instável das empresas trouxe uma opção a tona, caso não surja empresas interessadas na licitação do transporte coletivo em Manaus, o prefeito Amazonino Mendes pretendia “estatizar” o sistema de transporte coletivo. No entanto logo as críticas chegaram que o Estado não saberia administrar, ainda é uma tentativa de fuga para não fiscalizar as empresas. Existem exemplos, como da cidade de Porto Alegre que possui uma empresa pública de transporte, a Carris que tem interesses com as outras empresas. O sistema misto aconteceu em outras cidades, e não existem grandes problemas. A discussão é grande, para uns o papel do poder público é de planejar, administrar e fiscalizar e não operar no sistema. Para outros, as empresas publicas serviriam para “empregar” familiares e para campanha política (ESTATAL..., 2010; ESTATIZAÇÃO..., 2010).

Os acontecimentos no segundo semestre de 2010 foram de mudanças, como a nomenclatura do órgão gestor do transporte coletivo de IMTT para SMTU, por conta da mudança para Superintendência. Outro fato é a conclusão do texto do projeto de Lei para a regularização dos mototáxis na cidade. Após a finalização, a prefeitura faria uma licitação para distribuir as concessões de mototaxis, inibindo o serviço clandestino e o monopólio de algumas associações (PEDROSA, 2010a).

Ainda, a autorização para a licitação de novas empresas para o transporte coletivo pelo projeto de Lei 212/2010 que diante da urgência entrou em vigor num prazo muito rápido com a sanção no Diário Oficial do Município, com a divulgação do projeto básico do edital e por ultimo, uma audiência publica que discutiu os critérios da licitação, tudo realizado em 15 dias. Dessa forma, o edital definitivo estava publicado em pouco tempo (setembro/2010) e logo a licitação foi realizada, sendo que as novas empresas entrariam no sistema. Nesse cenário a cidade possui uma frota de 1,4 mil ônibus, além dos 260 alternativos e 180 executivos da concessionária Transmanaus que perdeu o contrato por decisão da justiça estadual por não cumprir sua parte no acordo (FARIAS, 2010d; FARIAS, 2010e).

No entanto o contrato não foi desfeito, pois não se pode licitar algo que já foi juridicamente contratado, como o transporte coletivo de Manaus. Mesmo, em julho de 2009 as empresas da Transmanaus assinaram o termo de Anuência e Aditamento de contrato que faziam as empresas se reportar à Prefeitura de maneira individual causando problema jurídico que no processo licitatório de 2007 previa um consórcio e não empresas individuais. O contrato apenas foi revogado em 2011 quando saiu o edital de licitação para validar o certame, pois havia o temor de provocar uma crise caso não houvesse nenhuma empresa inscrita no processo e não tivesse mais a Transmanaus mantendo o sistema (FARIAS, 2010d).

O SINETRAM protestou, mas a Prefeitura não considerou e levou adiante a licitação do transporte coletivo, argumentando que não cumpriram sua parte no contrato deixando a população com um péssimo serviço, ainda exigiam o aumento na tarifa. Dessa forma, quem deveria pedir uma indenização era a Prefeitura de Manaus que agora teria que fazer uma nova licitação na busca de empresas novas e comprometida com a cidade (FARIAS, 2010d).

Uma das filiais da Transmanaus, a Transamazônia alegou irregularidades no edital de licitação de novas empresas do transporte coletivo, de acordo com o Jornal A Crítica de 21 de janeiro de 2011: “A empresa Transamazônia (antiga Eucatur), filial da concessionária Transmanaus, apresentou nesta semana pedido de impugnação do edital de licitação para o sistema de transporte urbano de Manaus por considerar que o texto contém várias

irregularidades e afronta as decisões do Supremo Tribunal de Justiça (STJ)” (CAVALCANTE, 2011; FARIAS, 2011).

Nesse pedido questiona-se pelo menos 30 itens do edital entre eles estão, a ausência de critérios para o valor da tarifa que seria praticada pelas empresas, e esclarecimentos sobre a presença do transporte clandestino na cidade e que providências seriam tomadas para solucionar o problema. Para evitar mais contestações sobre o processo licitatório, as 37 empresas inscritas no processo fizeram uma visita acompanhada de uma equipe técnica da prefeitura de Manaus aos terminais de integração, e principais corredores viários para identificar a realidade da cidade (AS CONDIÇÕES...,2011; CAVALCANTE, 2011; FARIAS, 2011; PRESTES, 2011a; VISITA..., 2011).

Em fevereiro houve o início do processo licitatório que após estabelecer as empresas do transporte coletivo tinha a meta de colocar mais 800 ônibus novos até o final de 2011. O novo sistema tem dez lotes de linhas com rota, local, trecho e horário dentro de cada área definida pelo poder público. Ainda, o transporte Executivo também teria modificações como a nova licitação, com serviço diferenciado e tarifa em torno de 50% mais cara com frota máxima de 50 a 100 veículos, sendo estas as características reais do Executivo (FARIAS, 2011; GOMES..., 2011; PRESTES, 2011a; MARTINS, 2011)

A questão da licitação trouxe algumas questões que não foram esclarecidos, primeiro o pedido de impugnação da Transamazônia que não foi aceito pelo MPE, pois não houve nada que comprometesse o edital e o temor dos rodoviários na perda dos seus empregos que ameaçaram com uma nova greve. Segundo matéria no jornal A crítica de 28 de janeiro de 2011 afirma:

Por unanimidade e temendo uma demissão em massa após a nova licitação do transporte público, os rodoviários votaram ontem a favor de uma paralisação nas atividades por tempo indeterminado a partir da próxima quarta-feira, um dia antes da abertura do ano letivo das escolas públicas. A intenção, mais uma vez, é forçar uma negociação com a prefeitura, para garantir indenizações e empregos (PRESTES, 2011b).

A preocupação surgiu pela forma que estava sendo conduzida a nova licitação, aparentemente sem dar garantias aos trabalhadores pela manutenção dos seus empregos e pagamentos de rescisões em caso de demissões. Nesse caso, como as empresas não pagariam seus funcionários, quem deveria assumir a responsabilidade é o poder público municipal (PRESTES, 2011a).

Esse fato não é inédito em Manaus, em 1993 aconteceu com a empresa Santa Luzia que foi retirada do sistema pelo poder público municipal na gestão de Amazonino Mendes (1993-1996) e seus trabalhadores não receberam suas indenizações de nenhum dos lados. De fato, esse é o receio dos rodoviários com as mudanças no sistema de transporte coletivo de Manaus. Em resposta o responsável pelo SMTU, Marcos Cavalcante afirmou que não pode modificar o edital que já está em processo de finalização. Ainda, essa greve anunciada tinha interesses políticos e não iria acontecer, para fiscalizar foi acionada a Polícia Militar, pois “guerra é guerra” (PRESTES, 2011b).

A situação estabelecida entre os agentes do transporte coletivo apresenta um vai-e-vem da política municipal, ainda agravada pela indefinição jurídica prejudica a delicada questão da geopolítica dos transportes na cidade.

#### **4.2.1 As reivindicações dos mototaxis: os passos para a regularização**

Nesses últimos anos observou-se a proliferação do uso de motocicletas no transporte de passageiros em Manaus. Em 2007 a cidade já possuía cerca de 4 mil mototaxistas divididos entre o Sindicato dos Mototaxistas do Amazonas (Sindmototaxi) e a Central Única dos Mototaxistas e Motoboys. Ao formarem uma comissão pretendiam junto ao poder público municipal encontrar uma solução para o serviço que estava ilegal. Uma das opções que já vinha sendo discutida, era o Motofrete, deixando o transporte de pessoas para o transportar cargas e mercadorias (ALVES, 2007; BORGES, 2007).

O IMTU queria que os mototaxistas se agrupassem em empresas e/ou cooperativas para poder aderir ao motofrete trabalhando junto ao serviço público (abastecimento de remédios em postos de saúde) ou em empresas do Distrito Industrial. A finalidade era extinguir a atividade ilegal, sem alterar a lei e nem gerar desemprego. Essa proposta surgiu depois da resolução 219 que regularizou a atividade de motofrete (DANTAS, 2007b).

Essa possível solução, no entanto, gerou discordância entre as duas principais organizações de mototáxis da cidade. Para Central Única, a maioria dos mototaxistas já havia aceitado, mas o Sindmototáxi não aceitou a solução, pois deixariam de ser autônomos, para serem empregados e assim a receita diminuiria. Para o IMTU as diferenças entre os mototaxistas não atrapalhava a regularização do serviço de motofrete. Alguns mototaxistas viam essa ação como uma articulação do poder público e uma estratégia dos empresários para retirar os mototáxis das ruas (DANTAS, 2007a; MOTOFRETE...,2007).

O jornal A Crítica de 20 de março de 2007 mostrava mais uma manifestação dos mototáxis, que reivindicavam o empenho dos vereadores da Câmara Municipal de Manaus para que aprovassem a Lei que garantia o serviço de táxi sobre duas rodas. Os mototaxistas trancaram os portões da CMM por quase meia hora, impedindo a entrada e saída de servidores (figura 50) (ALVES, 2007).



Figura 50: Mototaxistas protestam na CMM.  
Fonte: Jornal A Crítica, 20/mar/2007.

Em 2009 vindos de várias manifestações diante do poder público, a categoria dos mototaxistas buscou os meios legais para a regularização. Depois da Lei Federal n. 12.009/09 que regulamenta a profissão de mototaxista no país sancionada pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva em julho de 2009, coube ao município normatizar as atividades de transporte de passageiros em veículos de duas rodas. Em Manaus após as “pressões” sob o poder executivo para formular a lei e o decreto de liberação do mototáxis, pautou-se as reuniões para estabelecer os critérios da profissão. No entanto, o MPE e o Contran tentaram “barrar” a decisão por ter pendências no processo que apresentavam as diretrizes e a formação para os profissionais, gerando protesto por grande parte da classe. Dessa forma, os mototaxistas teriam que esperar cerca de um ano para a criação do regulamento para a categoria (BENTES, 2009; BRASIL, 2009; QUARESMA, 2009c; DANTAS, 2009).

A prefeitura estava impossibilitada de solucionar a questão dos mototaxistas, propondo a categoria buscar o MPE para decidir a questão. Já o MPE afirmou que não precisava opinar na regularização, já que o município tem autonomia para criar e estabelecer atividades próprias e alterar a Loman para validar o ato. Essa situação salienta a falta de vontade do executivo em não querer assumir o compromisso para não se dispor com outras classes (DANTAS, 2009).

Em 2010 foram criados os critérios para os mototáxis serem regularizados e se fortalecerem como categoria por meio de formação especializada. Segundo jornal A Crítica de 29 de janeiro daquele ano:

O Departamento Nacional de Trânsito (Dentran/AM) vai ministrar a partir da segunda quinzena de fevereiro para que estes profissionais antecipem as primeiras disciplinas da especialização que serão obrigados a fazer para exercer a atividade. A especialização será um dos critérios para que os mototaxistas possam se regularizar, conforme determina o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) (FARIAS, 2010b).

Nesse período, o curso ainda estava em processo de organização de módulos e carga horária, mas com alguns critérios definidos, como: atuação de profissionais maiores de 21 anos e que tenha mais de dois anos de habilitação. Atualmente, ele é fundamental para a permanência do mototáxis na rua, sem ele o profissional continua na irregularidade. No entanto, o número de vagas é limitado por turma, sendo que o número de profissionais que trabalham na cidade é grande. Essa ação é fundamental para a regularização da classe e evita a proliferação de mototaxistas clandestinos (conhecidos como “jacarés”) (FARIAS, 2010b).

Em janeiro de 2010, a regularização da profissão em Manaus estava com o projeto “parado” na CMM. Outra pendência era o registro do IMTT que ocorreria quando organizasse o sistema. Ainda não se sabia ao certo quantas concessões seriam oferecidas a categoria, mas teria o mesmo esquema dos táxis (FARIAS, 2010b).

A partir de junho de 2010 começaram as reuniões entre os mototaxistas e o IMTT para criar os critérios que estabeleciam a profissão na cidade devido à resolução n. 350 do Contran que tornou obrigatória a realização de cursos para os profissionais. No Amazonas existiam cerca 600 mototaxistas qualificados pelo DETRAN. Com a criação da Lei buscou-se determinar a área de atuação dos profissionais, a identificação e padronização das motos, o valor da tarifa, as áreas permitidas para circulação e o mecanismo de controle e fiscalização (PEDROSA, 2010b; RODRIGUES, 2010).

Na comissão para a formação do projeto de lei que regularizou os serviços de mototaxistas na cidade, o próprio IMTT solicitou o aumento dos representantes dos mototáxis de três para seis com o intuito de atender os interesses da categoria que trouxeram as propostas de suas bases para as reuniões. Essa situação apresentou a preocupação pelo número de mototaxistas circulando em Manaus que criou “atrito” em definir o número oficial de profissionais nas ruas (PEDROSA, 2010b; RODRIGUES, 2010).

Uma das questões discutidas foi o excesso de associações de mototáxis que prejudicariam o processo de regularização, devido ao conflito de interesses e a permanência no sistema que pode beneficiar uns e outros não, iniciou-se manifestações contra a comissão (PEDROSA, 2010b; MARTINS, 2010c). Apesar das dificuldades, existia pressa em legalizar a atividade. Conforme jornal A crítica de 20 de julho de 2010:

Exigindo agilidade no processo de legalização da categoria, definição do número de permissões liberadas, de zonas da cidade por onde poderão circular e alegando ter sido tendenciosa a escolha dos membros da comissão que está em negociação com a prefeitura, uma média de 5 mil mototaxistas fizeram manifestação na manhã de ontem, em Manaus. Eles cobram respostas do prefeito Amazonino Mendes e prometeram fazer novas manifestações caso este não os atenda até sexta-feira (MARTINS, 2010c).

Os participantes da manifestação estavam ligados a Central Única dos Mototaxistas, o Sindicato dos Mototaxistas do Estado do Amazonas e a Federação de Mototaxistas do Amazonas que contestavam as ações da comissão que possuíam pessoas que diziam ser representantes dos mototaxistas na comissão, mas que não pertenciam a nenhuma das associações. Para o IMTT isso prejudicava o processo que retardava a resolução do processo já que a categoria não entrava num consenso (MARTINS, 2010c).

No final do ano de 2010, os debates em torno da regularização da profissão em Manaus estavam em torno do texto final do projeto de lei. Com alguns pontos acertados, como: a circulação em determinadas áreas da cidade (zona leste e norte) e a não permissão pelo Centro. Ainda, seria permitido transportar apenas um passageiro por vez e foram estabelecidos valores fixos que ainda estão em fase de estudo. Nos últimos meses de 2010 foi concluído o projeto de lei para a categoria de mototáxis, que apenas dependia da aprovação na CMM (DANTAS, 2010).

Mas, a situação dos mototáxis teve uma reviravolta, depois de estar tudo estabelecido teve que ser revogada a atuação da categoria. Segundo o jornal A Crítica de 6 de janeiro de 2011:

A contestação da lei federal que regulamenta a profissão do mototaxista no Brasil, feita no final do mês de dezembro pelo procurador federal Roberto Gurgel, gera opiniões divergentes na cidade de Manaus, onde a regulamentação da profissão está em andamento e já conta com um projeto de Lei recém elaborado em parceria entre as lideranças do setor e a SMTU (RODRIGUES, 2011).

Um dos argumentos do procurador apontava que a atividade era muito perigosa trazendo risco a saúde e a vida dentro do trânsito encontrado nas grandes cidades. A lei não estabelecia critérios “fortes” para o transporte de passageiros, pois os gastos públicos com acidentes de motocicletas aumentariam devidos os riscos de lesões serem muito maiores com veículos de duas rodas. O que se percebe é uma preocupação tardia que apenas veio depois da aprovação da lei. Para a categoria, os mototaxistas não eram os únicos culpados pelos acidentes de trânsito nas cidades (MOTOTAXISTAS..., 2011; RODRIGUES, 2011).

A questão dos mototáxis mais uma vez causou a revolta dos taxistas, tanto que em janeiro de 2011 fizeram um protesto. A paralisação dos taxistas foi devido ao conflito com os mototaxistas. A disputa por espaço, tendo muitas vezes que dividir a mesma calçada cresce quando tem um passageiro. Os taxistas não admitem mais a situação atual dos mototaxistas que estão em todos os lugares da cidade, pois havendo a regularização estarão restritos em um determinado espaço não “incomodando” outros transportadores (HASIMOTO, 2010; MOTOTAXISTAS..., 2011).

Em maio de 2011 foi aprovado o transporte por mototáxi em Manaus. Em seção na CMM tornaram legal o transporte de passageiros por veículo de duas rodas. No entanto, ainda falta critérios a serem definidos, enquanto isso os mototáxis circulam por toda cidade já que ainda não foram decididos todos os parâmetros. Ainda ficou estabelecido que dois mil mototaxistas fossem autorizados a circular e que mais dois mil atuassem como auxiliares e a proporção deve ser um veículo para cada 900 habitantes (APROVADO...,2011; MOTOTAXISTAS...,2011).

Após a aprovação da Loman que permitiu o transporte de passageiros por veículo de duas rodas poucos mototaxistas realizaram o curso de capacitação no Detran/AM. Esse curso foi uma das condições imposta pela lei federal com cerca de 30 horas e os assuntos dizem respeito à ética no trânsito, higiene e procedimentos em casos de acidentes. Essa medida é para retirar do sistema pessoas não habilitada para o serviço, como jovens menores de 18 anos e pessoas que utilizam a profissão para praticar infrações (APROVADO...,2011).

Dessa forma, ocorreu a regularização dos mototáxis em Manaus. Mas, esse processo de legalização ainda não está finalizado. Até o presente momento a situação continua mesma, a circulação dos mototaxistas por todas as zonas da cidade, pois ainda não foram colocados em pratica os critérios expostos na lei.

### 4.3 A REALIDADE NAS RUAS: OS REGISTROS DO TRANSPORTE INFORMAL

Os únicos veículos permissionários de passageiros a circularem na cidade, além do transporte convencional são os microônibus Alternativos e Executivos que são amparados pela Lomam 778 de 29 de junho de 2004. No entanto, com as manifestações por outras categorias em buscar da regularização e da aceitação dos usuários que preferem a rapidez na execução do serviço aumentou a “pressão” diante do poder público em registrar outros veículos.



Figura 51: “Criação de nova parada” na Avenida Getúlio Vargas (Centro).  
Foto: Jaqueline Santos, 20/out/ 2011.

Recentemente, foi autorizado o serviço de mototáxis na cidade de Manaus. Mas, essa ação não significa o fim da clandestinidade desse veículo e muito menos de outras modalidades verificadas em campo. Este que foi organizado pelas áreas de atuação dos veículos, como os informais: foi realizada a rota dos veículos pelos bairros onde atuam os táxis-lotação, os ônibus clandestinos, as kombis-lotação e os triciclos. Ainda, era observada a atuação dos mototáxis (foram encontrados em todas as zonas da cidade), a atuação de veículos particulares (incluindo os fretados).

Também, no campo foram identificadas diversas irregularidades, mesmo dos veículos considerados permissionários, como por exemplo: o microônibus Executivo que estabeleceu “novas paradas” nas proximidades das paradas oficiais (figura 51) no centro da cidade, e o microônibus Alternativo que continua circulando fora do horário de funcionamento no bairro do São José (em áreas de festas e eventos musicais) com uma tarifa diferenciada e superior ao sistema de transporte.

Mesmo com a regularização, os mototaxistas da cidade continuam praticando “velhos” hábitos que contribuem para a marginalização da categoria, além de transportar mais de uma

pessoa (figura 52), foram identificados em campo a não utilização dos equipamentos adequados para o transporte, desrespeitando a legislação. Também, vale salientar, a utilização das calçadas como “via”, impedindo o pedestre de caminhar sobre as mesmas.



Figura 52: Imprudência cometida pelos mototáxis.  
Foto: Jornal A crítica, 1/mai/2010.

Outra categoria que reivindica a regularização (tida anteriormente em outro período) são os condutores das kombis-lotação. Mas, como as outras modalidades praticam irregularidades que causam insegura aos passageiros e a negação do poder público em sua aceitação. Em campo foram observadas as péssimas condições dos veículos, além do comportamento inadequado dos condutores. Ainda, verificou-se a participação de familiares e até crianças no auxílio da atividade (figura 53) comprovando que o serviço é extremante informal com a utilização de um veículo particular para o transporte de passageiros.



Figura 53: Transporte por kombi tem participação familiar.  
Foto: Jaqueline Santos, 21/out/2011.

Os veículos particulares são elementos frequentes no transporte informal de Manaus, alguns buscam ser reconhecidos legalmente, como as kombis-lotação e táxis-lotação. Já outras

modalidade não expressam essa necessidade, cita-se a circulação dos ônibus clandestinos conhecidos como “piratas” que é uma prática recente na cidade, podem ser vistos nas vias de maiores tráfegos e sempre próximos aos equipamentos atrativos, como *Shopping Centers- Amazonas Shopping* na Avenida Darcy Vargas, e nos Hospitais- Pronto Socorro João Lúcio e a Maternidade Ana Braga na Alameda Cosme Ferreira (figuras 54 e 55).

Em campo foram observados suas atuações em horário de maior demanda pela manhã (07h às 09h) e pela tarde e início da noite (17h às 19h) no restante do dia não foram encontrados os veículos circulando. E mais, as condições precárias dos veículos que circulam lotados cobrando o valor de R\$2,50 identificado nas áreas pesquisadas da cidade.



Figura 54 e 55: Transporte por ônibus clandestino- os “piratas”.  
Foto: Jaqueline Santos, 27/out/2011.

Ainda, em campo foi identificado a prática do transporte clandestino em automóveis na Avenida Darcy Vargas nas proximidades do Amazonas *Shopping* e na Alameda Cosme Ferreira nas proximidades da Feira Municipal do Coroadó. Mas, essa situação pode acontecer em qualquer área da cidade tendo como aspectos que contribuem para a prática as aglomerações de pessoas geralmente nas paradas de ônibus. Além disso, existe a participação do veículo do transporte fretado “Especial” (veículos que realizam as rotas das empresas do Distrito Industrial) em campo foram observados, também nas proximidades do Amazonas *Shopping* com o valor de R\$2,50. Mas, essa ação não é tão reconhecida visto que sua atuação não é recorrente.

Em 2011 surge mais uma modalidade de transporte clandestino em Manaus, o triciclo (figura 56). Este que é um veículo motorizado com cabine acoplado conhecido pelo mesmo nome da empresa que o produz em Manaus, Motocar. Todavia, é proibida essa modalidade

previsto com multa de 200 UFM, cerca de R\$ 13,2 mil e a apreensão do veículo pela prefeitura (MOTOCAR...,2011; TRANSPORTE..., 2011).

O receio é que esse tipo de transporte aumente, seguindo o exemplo dos mototáxis que mesmo proibidos cresceram por toda cidade que obrigaram o poder público regulamentar a categoria, mais uma modalidade causaria um novo problema no trânsito na cidade. A reportagem do jornal A crítica do dia 26 de maio de 2011 afirma que “o projeto também proíbe que os triciclos usados no transporte de carga circulem na capital. Atualmente os veículos são usados por distribuidoras para o transporte de bebidas e gás de cozinha”. A questão é se houver abertura para uma modalidade, haverá pressão para permitir o transporte de passageiros (MESQUITA, 2011a; MOTOCAR..., 2011).

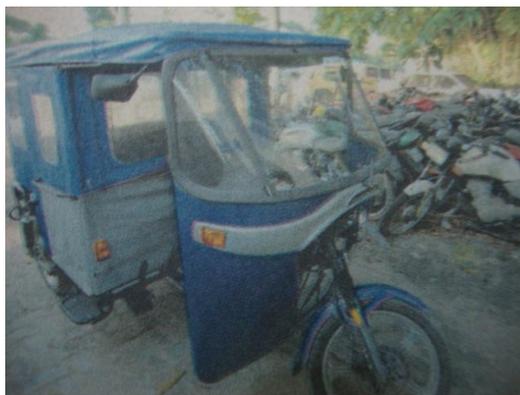


Figura 56: Triciclo apreendido pelo SMTU.  
Foto: Jornal A Crítica, 26/mai/2011.

A Motocar (figura 57) cresceu economicamente no PIM, mas seus produtos teriam que abastecer outros mercados, cidades do interior do Estado, não em Manaus que possui um trânsito caótico. Mas a empresa afirma que vai adotar medidas legais para garantir o uso dos triciclos em Manaus e no interior do Amazonas. Foi observado a imposição da empresa no I Seminário de Transporte Coletivo Urbano realizado em outubro de 2011 ao colocar um exemplar do triciclo na entrada da Câmara Municipal de Manaus afirmando que o triciclo é tão seguro quanto qualquer outro meio de transporte. (MOTOCAR...,2011).



Figura 57: Loja da Motocar na Avenida Camapuã (Cidade Nova V).  
Foto: Jaqueline Santos, 28/out/2011.

A atuação dos transportes informais está presente em toda a cidade (Apêndice A), pois não há uma zona da cidade que não possua um veículo clandestino que influencie direta ou indiretamente no cotidiano da população. Como pode-se visualizar nos Apêndices: o apêndice B demonstra a maior parte da atuação das kombis e vans nas zonas norte e leste da cidade. Já o apêndice C mostra o predomínio dos táxis-lotação nas zonas oeste, centro e sul da cidade. Ainda no apêndice D tem-se a atuação dos ônibus clandestinos nas zonas norte, leste e centro sul da cidade. E por fim, nos apêndices E e F tem-se respectivamente a atuação dos mototáxis em todas as zonas da cidade e do triciclo com registro de atuação na Avenida Camapuã na cidade Nova devido a instalação da loja da empresa que produz o veículo.

## **CONSIDERAÇÕES**

## CONSIDERAÇÕES

---

O entendimento do funcionamento do transporte coletivo é fundamental para a compreensão da dinâmica socioeconômica da cidade, pois a mobilidade urbana é requisito do habitar a cidade. Dessa forma, o transporte é uma atividade essencial pois abrange toda a movimentação de pessoas e mercadorias nas cidades, permitindo realizar as demais atividades urbanas.

Assim, o transporte coletivo tem importância decisiva no modo de vida urbano, pois permite aos seus usuários que tenham acesso aos locais de trabalho, escolas, hospitais, lazer e oportunidades de consumo. Ainda, deve-se compreender também que este serviço viabiliza o crescimento/desenvolvimento das cidades, organizando e condicionando a ocupação do espaço urbano e uso do solo através da circulação entre as atividades desenvolvidas nos diferentes lugares. Sem sombra de dúvida é um tema amplamente discutido nas mais diversas áreas do conhecimento, porém ora assumindo um lado extremamente técnico e econômico ora um lado social.

O desenvolvimento das políticas públicas para o transporte coletivo nas cidades é similar aos outros elementos do planejamento urbano. Em grande parte do país, o transporte coletivo é oferecido por empresas privadas e fiscalizado pelo poder público. O transporte coletivo é normalmente denominado de transporte convencional podendo oferecer uma diversidade de modais. No caso das cidades brasileiras encontra-se como maior representação o modal rodoviário na figura do ônibus. O trem e o metrô aparecem em algumas metrópoles, mas não são representativos em termos nacionais.

A atuação dos ônibus recebe muitas críticas devido as suas constantes falhas e superlotação observadas cotidianamente nas vias urbanas. A própria população busca alternativas para resolver os problemas de ir e vir nas cidades. Neste contexto, há urgência da mobilidade, fazendo surgir o transporte informal. Estes atuam em áreas da cidade onde os transportes convencionais não dão conta da demanda. Seus proprietários reivindicam a regularização ou, em alguns casos por meio de acordos políticos na escala municipal são escolhidos para serem regularizados pelo poder público. O transporte informal, uma vez regularizado, passa a ser denominado de transporte alternativo em muitas cidades brasileiras, em muitas situações, ainda sendo confundido como informal. No caso da cidade de Manaus são chamados de permissionários, por uma associação a palavra “permissão”, aquele que está autorizado atuar no transporte.

No entanto, nem todos os transportes de passageiros são permitidos pelo poder público, permanecendo na clandestinidade. O surgimento do transporte informal no Brasil é um “problema” antigo com indicativos desde a década de 1930, resistindo e acentuando-se principalmente na década de 1990. Este recrudescimento está relacionado com a baixa qualidade nos serviços ofertados pelo sistema de transporte coletivo por ônibus contribuindo com a lotação dos veículos, o elevado tempo de viagens e de espera, literalmente “jogando” o usuário para meios de transporte coletivo ou individual que estejam disponíveis.

Dessa forma, a escolha por outros tipos de modais pode ser amplamente observado em especial a fuga do “coletivo” para o individual, no caso brasileiro o automóvel e a moto são as opções mais desejadas. A escolha pelo automóvel deve-se claro, por parte de quem pode escolher em termos econômicos (além da preferência), pois resulta de uma análise das necessidades entre o deslocamento versus aos fatores econômicos e de tempo.

No entanto, o uso excessivo do automóvel acarreta problemas tanto ao meio ambiente quanto à fluidez do tráfego. Ainda, a sociedade tende a ter dificuldade com a qualidade de vida sem pensar em mobilidade e acessibilidade que se torna cada vez mais complicada. Sendo elas fundamentais para garantir o ir e vir do cidadão, seja de casa para o trabalho, seja de casa para alguma atividade de lazer.

A escolha pelo ônibus, aceito pela maior parte da população deve-se pelo fato do acesso ao serviço ser mais “facilmente” disposto nas vias urbanas, tornando-o mais popularizado do que outros modais. Assim, seu uso está presente em quase todas as cidades brasileiras. Porém, não pode ser mais viável para o sistema de transporte coletivo, pois comporta um maior número de usuários causando entraves quanto ao melhor funcionamento do serviço.

Os diversos modais e as diversas formas de regularização (convencional, permissionário e informal), formam um emaranhado de “teias”. Essas teias se sobrepõem no espaço causando conflitos entre seus agentes transportadores, principalmente nas áreas de expansão da cidade. Nestas áreas encontram-se mais facilmente mais de um tipo de modal, no caso de Manaus uma concomitância de diversos modais em diversificadas formas de legalização.

Essa situação causa o recrudescimento do transporte informal na cidade, criando novas modalidades de transporte, logo se organizando e reivindicando direitos para circular livremente. Muitas vezes coagindo o poder público por meio de manifestações e declarações nos meios de comunicação para mostrar para sociedade como as categorias estão organizadas e preparadas para atuar com “segurança” no transporte urbano.

Nos últimos anos, o município tomou medidas que buscavam contornar a “crise” no transporte coletivo, principalmente com a criação da Região Metropolitana (que busca interligar os mesmos serviços entre os municípios participantes). Ações de estender o transporte convencional como a locação de “novos” ônibus para a ampliação da frota baseado em diversas críticas dos usuários a respeito da veracidade dessa informação. O poder público também incentivou a entrada do transporte permissionário inserindo o Alternativo nas zonas norte e centro-sul para tentar melhorar o sistema de transporte e inibir a proliferação dos clandestinos. No entanto, a atuação do Alternativo deixa a desejar, pois estes não atendem a toda demanda circulando apenas em horários de “picos”, além de parar fora dos pontos e de recusar levar passageiros com o benefício do passe livre. Como justificativa as cooperativas dos Alternativos acreditam que não há necessidade dos microônibus circularem em outros horários por que os ônibus convencionais conseguem sanar a necessidade dos usuários, não sendo lucrativo circular gastando combustível e para aliviar o trânsito na cidade.

Nesses últimos meses, o transporte coletivo apresentou as mesmas dificuldades e os mesmos problemas de outrora. Agora apresentando maior responsabilidade, pois a cidade de Manaus foi indicada a ser uma das subsedes da Copa do Mundo de Futebol em 2014. A contínua demora na renovação da frota de mais de 10 anos, ônibus “novos” parados nas garagens e ônibus “velhos” nas ruas com problemas mecânicos, passageiros amontoados em paradas e calçadas disputando espaço com os camelôs a espera de ônibus (os ônibus chegam há demorar uma hora para chegar, quando passam estão lotados e às vezes, por esse motivo nem param nos pontos) fazem aumentar a preocupação da sociedade manauara. Com mais uma discussão para aumentar a tarifa de ônibus tendo como promessa a chegada de novos ônibus para melhorar o sistema de transporte coletivo gerou conflito, principalmente por parte dos estudantes.

A tarifa em Manaus é de R\$ 2,75, mas cadê os ônibus novos? As denúncias de “maquiagem” dos ônibus continuam. Cadê os ônibus? Os usuários continuam esperando por uma hora, em paradas (quando existem) em baixo de sol e chuva e cadê os ônibus novos? Enfim, não é uma promessa de novos ônibus que deve ser feita para aumentar a tarifa, e sim a melhoria do sistema como um todo.

Mas, os conflitos ainda ocorrem nas outras modalidades, como a regularização dos mototáxis que causa conflito com os taxistas. A permanência dos Executivos, a qualidade do serviço dos Alternativos e outros veículos como os ônibus “piratas” e triciclos e bicicletas elétricas circulando pela cidade. Uma das soluções apontadas pode ser a criação de novas

linhas atendendo pedidos de comunidades sendo esta uma forma de inibir o transporte clandestino.

Os últimos acontecimentos a respeito da (des) organização transporte coletivo não são nada favoráveis aos usuários. Com o aumento da tarifa a situação torna-se mais complicada para os trabalhadores e pais dos estudantes em pagar a viagem, o descontentamento continua quando a situação dos veículos não condiz com a promessa de ônibus “novos” e o aumento da frota pra comportar as áreas de maior concentração de usuários. Do outro lado, é nítido o domínio das empresas prestadoras do transporte coletivo diante do poder público que aceita “pacificamente” as ações de desmando. Somente, tem-se a ação da justiça em favor da população para impedir a ocorrência de atos incoerentes contra os cidadãos.

Como o transporte coletivo é da esfera municipal a “politização” de sua atuação é escancarada. São os vereadores que “protegem” determinados setores, tais como os mototaxistas na véspera de eleição, e são as políticas de governo que a cada mudança literalmente destroem o que veio da gestão anterior para simplesmente reconstruí-la na próxima. Em Manaus o exemplo do sistema Expresso que está extinto, e agora é retomado pelo BRT. O hábito dos governos municipais de intervirem no sistema de maneira compulsória, fazendo acreditar que apenas “novos” ônibus melhorarão o transporte coletivo não é o suficiente, pois a situação vai muito além, com mais dinâmica nas vias, nos terminais de integração e ações de benefícios aos usuários para que circulem menos chegando aos seus destinos com maior facilidade e rapidez.

Já as ações do poder público contra o transporte permissionário é mais complicado devido a acordos realizados anteriormente entre as partes. Com todo o interesse envolvido, o poder público interromperá a atuação dos microônibus Executivos, utilizando o aumento da tarifa fazendo os usuários diminuir sua utilização até “pararem” de circular. Consta que muitos trabalhadores já perderam seus empregos com o aumento da tarifa dos Executivos.

O fim das políticas sociais dentro do transporte coletivo é tido como prejudicial ao sistema, de fato estimula a não conservação do sistema. Mas, deve-se avaliar as características históricas da cidade, como um sistema de transporte apontado como “péssimo” e o valor da passagem cara, se faz necessário “compensar” o usuário utilizando como benefícios.

Dentro da Geopolítica dos Transportes atualmente ocorre a busca pela extinção do transporte informal é uma meta do poder público municipal, pois neste momento do governo não é mais favorável aos interesses a permanência desses veículos. Eles apenas voltaram quando foi conveniente ao sistema. Mas, essa situação já faz parte do contexto histórico da cidade de Manaus mediante aos acontecimentos que envolvem a circulação da população (um

elevado crescimento populacional em vários períodos do processo histórico da cidade e as dificuldades de acompanhamento por meio dos serviços públicos, em especial o transporte coletivo) que permite a busca por alternativas que se agreguem ao transporte coletivo.

Aponta-se como uma alternativa a navegação pelos igarapés dos bairros da cidade auxiliando quem mora nas proximidades. Ainda, as margens dos igarapés podem ser construídas ciclovias, ao invés de aterrál-os, pois não podemos esquecer os aspectos peculiares e geográficos da nossa cidade que necessita de bastante trabalho e esforço para compreender a dinâmica existente. Afinal, com o clima mais quente do que úmido, não se pode aterrar a maioria dos igarapés (tornando uma cidade de concreto) sem refletir no bem estar da sociedade.

Desse modo, este trabalho apresenta algumas considerações sobre o tema, mas com uma visão diferenciada dentro da Geografia para instigar a continuidade da discussão. Pois ao tratar do transporte coletivo de Manaus envolve as diversas relações e conflitos entre seus agentes tão intenso na atualidade que requer uma análise histórica destacada como uma geopolítica dos transportes. Assim, pretende-se concluir com a importância dessa abordagem na ciência geográfica que apresenta contribuições para a sociedade.

## **REFERÊNCIAS**

## REFERÊNCIAS

---

ANAS, Alex; RHEE, Hyok-Joo. When are urban growth boundaries not second-best policies to congestion tolls? *Journal of Urban Economics*. 61, 2007, p. 263–286.

ANPT. Associação Nacional de Transportes Urbanos. *Anuário ANTP dos transportes públicos*, São Paulo, 1998. 333p.

AGUIAR, Lileane Praia Portela de. *Belle Époque: Dois atos, dois palcos*. 82p. Dissertação (Mestrado multidisciplinar) - Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2003.

AMAZONAS. Cachoeirinha. Manaus: Secretaria de Estado de comunicação social coordenadoria de relações públicas (SECOM). (*Série bairros de Manaus*, n.4), 1987.

AMAZONAS, Claudio. *Memórias do Alto da Bela Vista: Roteiro Sentimental de Educandos*. Manaus: Norma Propaganda e Marketing, 1996.

ANDRADE, Moacir. *Manaus: ruas, fachadas e varandas*. Manaus: Calderado, 1985.

ANDRADE, Jonas Pereira de. *Planejamento dos transportes*. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1994.

ARAÚJO, André Vidal de. *Sociologia de Manaus: aspectos de sua aculturação*. Manaus: Edições Fundação cultural do Amazonas, 1974.

AZAMBUJA, Ana Maria Volkmer de. *Análise de eficiência da gestão do transporte urbano por ônibus em municípios brasileiros*. 410f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, UFSC, Santa Catarina, 2002.

BANCO MUNDIAL. *Cidades em movimento – estratégia de transporte urbano do Banco Mundial*. Banco Mundial, 2002.

BARAT, Josef. Infraestruturas de logística e Transporte: Análise e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras expressões, 2011. p. 217-246.

BENCHIMOL, Samuel. *Manãos-do-Amazonas: Memorial empresarial*. Vol. 1. Manaus: Edição governo do Estado do Amazonas/ Universidade do Amazonas/ Associação Comercial do Amazonas, 1994.

\_\_\_\_\_. *Zona Franca de Manaus: Pólo de Desenvolvimento Industrial*. Manaus: Edição Universidade do Amazonas, 1997.

\_\_\_\_\_. *Amazônia: Formação social e Cultural*. Manaus: Editora Valer/ Editora da Universidade do Amazonas, 1999.

BENTES, Andream Luís Sampaio. *Estudo sobre mototaxis: aspectos como concorrência e transporte rápido na zona norte de Manaus*. 47f. Trabalho de conclusão de curso (Monografia de Especialização). Centro Universitário do Norte – UNINORTE, Manaus, 2009.

BENTES, Dorinethe dos Santos. *Outras faces da História: Manaus de 1910-1940*. 208f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2008.

BEZERRA, Eronildo Braga. A Zona Franca de Manaus e o 3º ciclo. In: OLIVERA, José Aldemir de; GUIDOTTI, Humberto (org.) *A igreja arma sua tenda na Amazônia*. Manaus: EDUA, 2000.

BITTENCOURT, Agnello. *Fundação de Manaus: Pródromos e sequências*. Manaus: Editora Sergio Cardoso, 1969.

BORCHARDT, Miriam; SELLITTO, Miguel Afonso; PEREIRA, Giancarlo Medeiros. Instrumentos de avaliação para melhorias em processos organizacionais: caso do transporte coletivo rodoviário urbano de Porto Alegre. *Produção*, v. 17, n. 2, p. 302-316, Maio/Ago. 2007.

BOTELHO, Antônio José. *Redesenhando o projeto ZFM- Um estudo de alerta (uma década depois)*. Manaus: Editora Valer, 2006.

BRASIL. *Regulação econômica e organização dos serviços de transporte público urbano em cidades brasileiras: Estudos de caso: Relatório final*. Brasília: IPEA: Ministério das Cidades, 2004.

BRASILEIRO, Anísio et al. *Viação Ilimitada – Ônibus das cidades brasileiras*. Cultura Editora Associados. São Paulo, 1999.

BROWDER, John O; GODFREY, Brian J. *Cidades da floresta: Urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira* (trad. Gisele Vieira Goldstein; colaboração de Joscilene Souza). Manaus: EDUA, 2006.

CARLOS, Ana Fani Alexandri. *A (Re) produção do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 2008.

CASTELLS, Manuel (trad. de Arlete Caetano). *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Márcia Honda Nascimento. *Reconstruindo a Belle Époque Manauara*: Projeto de revitalização do entorno do Teatro Amazonas e da Praça de São Sebastião. 120f. Dissertação (Mestrado multidisciplinar) - Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2006.

CASTRO, Mavignier de. *Síntese Histórica da Evolução de Manaus*. 2 ed. Manaus: Editora Umberto Calderado, 1968.

COSTA, Gelmino. Migração na Amazônia. In: OLIVERA, José Aldemir de; GUIDOTTI, Humberto (org.) *A igreja arma sua tenda na Amazônia*. Manaus: EDUA, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 2002.

\_\_\_\_\_. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

\_\_\_\_\_. *Trajetórias Geográficas*. 4.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

DAOU, Ana Maria. *A Belle Époque amazônica*. 3.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

DIAS, Edinea Mascarenhas. *A Ilusão do Fausto: Manaus 1890-1920*. 2 ed. Manaus: Valer, 2007.

FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. *Transporte Público Urbano*. 2. ed. São Carlos: Rima, 2001.

FERREIRA, Eric Amaral. *Características competitivas no mercado de transporte público urbano no Rio de Janeiro: o posicionamento dos novos entrantes*. Tese (Doutorado em Ciências da Engenharia de Transportes). Programa de Pós-Graduação de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

GARCIA, Etelvina. *Zona Franca de Manaus: história, conquista e desafios*. Manaus: Norma/SUFRAMA, 2004.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Regulação econômica nos serviços público de transporte urbano por ônibus no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Economia). Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1998.

\_\_\_\_\_. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. *Ensaio IPEA: Políticas Sociais: acompanhamento e análise*. Brasília, n.12, p.242-250. fev.2006.

GONÇALVES, Marcelino Andrade. THOMAZ JUNIOR, Antônio. Informalidade e precarização do trabalho: uma contribuição a geografia do trabalho. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VI, nº 119 (31), 2002. [ISSN: 1138-9788] <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-31.htm>.

HENRIQUE, Camila; LOUREIRO, Carlos Felipe; CAVALCANTE, Rinaldo Azevedo. *Caracterização espacial da mobilidade dos usuários cativos do sistema integrado de transportes de Fortaleza*. Anais do XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte. 8 a 12 de novembro de 2004, Florianópolis.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Dado sobre os censos populacionais de 1900, 1960, 1970, 1980, 1991 e 2000*. Manaus, 2011.

KURZ, Robert (trad.: Karen Elsabe Barbosa). *O colapso da modernização: Da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial*. 6.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

LEITE, Aline Damasceno. *Análise da influência do sistema viário sobre a duração das viagens urbanas de Manaus por diferentes modos de transporte*. Relatório Final de Iniciação Científica. XX Congresso de Iniciação Científica. Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2011.

LIMA, Marcos Castro de. *O ir e vir urbano: uma análise sobre o transporte coletivo em Manaus entre 1980 e 2000*. 164f. Dissertação (Mestrado multidisciplinar) - Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2005.

LOUREIRO, Antônio José Souto. *A Grande crise (1908-1916)*. Manaus: T. Loureiro & Cia., 1985.

MAGALHÃES, Soraia Pereira de. *O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos*. 202f. Dissertação (Mestrado multidisciplinar) - Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2003.

MAMANI, Hernán Armando. *Transporte informal e vida metropolitana: Estudo do Rio de Janeiro nos anos 90*. 408f. Tese (Doutorado em Planejamento urbano e Regional)- Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004a.

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

MANAUS. *Manaus ontem e hoje*. Manaus: Secretaria Municipal de Educação (SEMED)/Prefeitura Municipal de Manaus (PMM), 1996.

MARTIN, George. Global motorization, social ecology and China. *Journal compilation-Royal Geographical Society (with The Institute of British Geographers)*. Inglaterra: Area, 2007, 39.1, p. 66–73.

MELLO, José André Villas Bôas. Estratégia em transporte público e regulamentação recente na cidade do Rio de Janeiro. In: *VI Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia*, 2009, Resende. Anais... Resende: AEDB, 2009.

MELLO, Thiago de. *Manaus: amor e memória*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984.

MESQUITA, Otoni Moreira de. *La belle vitrine: Manaus entre dois tempos (1890-1900)*. Manaus: EDUA, 2009.

\_\_\_\_\_. *Manaus: um projeto de modernidade*. *Revista Amazonense de Geografia*. AGB, Manaus, n. 2, p. 43-55, 1995.

MONTEIRO, Mario Ypiranga. *Negritude e Modernidade*. Manaus: Imprensa Oficial, 1990.

MOTA, José Luiz Torres. Indicadores de gestão para avaliação de sistemas de transporte coletivo por ônibus (STCO). In: FREITAS, Aimberê; PORTUGAL, Licínio (org.). *Estudos de transporte e logística na Amazônia*. Manaus: Novo TEMPO, 2006.

MOURA, Luciana Karoline Farias. OLIVEIRA, José Aldemir de. ALVES, Juliana Araujo. A produção do espaço urbano na Amazônia: as políticas públicas habitacionais no período de 1980-2008 em Manaus- AM (BR). In: *Anais do 4<sup>o</sup> Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável (PLURIS 2010)*. Faro (Portugal) de 6 a 8 de outubro de 2010.

MIYAMOTO, Shiguenoli. *Geopolítica e poder no Brasil*. Campinas: Papirus, 1995.

NEVES, Salomão Franco. *O impacto da abertura comercial no nível de emprego do setor eletroeletrônico do PIM*. 51f. Monografia. Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2004.

\_\_\_\_\_. *A evolução da produtividade do trabalho nas indústrias eletroeletrônica e duas rodas do PIM, no período 1991- 2004*. 92f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional)- Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2008.

NOGUEIRA, A. C. F., SANSON, F.; PESSOA, K., A expansão urbana e demográfica da cidade de Manaus e seus impactos ambientais. In: *Anais XIII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto*, Florianópolis, Brasil, INPE, 2007, 5427- 5434.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. *Amazônia Continental: Geopolítica e Formação das Fronteiras*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas; Secretaria de Estado da Cultura: CCPA, 2007.

OLIVEIRA, Danilo Sérgio. *Análise dos Impactos provocados pela operacionalização do serviço mototáxis no sistema de transportes urbanos: o caso de campina Grande-PB*. 160f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana)- Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana do Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2005.

OLIVEIRA, João Paulo Vieira de. *Manaus: Plano diretor e expansão urbana*. 131f. Dissertação (Mestrado multidisciplinar) - Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2002.

OLIVEIRA, José Aldemir. *Cidade na selva*. Manaus: Editora Valer, 2000a.

\_\_\_\_\_. Urbanização na Amazônia: novas integrações e velhas exclusões. In: OLIVEIRA, José Aldemir de; GUIDOTTI, Humberto (org.) *A igreja arma sua tenda na Amazônia*. Manaus: EDUA, 2000b.

\_\_\_\_\_. *Manaus de 1920-1967: A cidade doce e dura em excesso*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, Edna (org). *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2008a. p. 59- 98.

\_\_\_\_\_. Das cidades da natureza à natureza das cidades. In: TRINDADE JR, Saint-Clair & TAVARES, Maria Goretti da Costa. (org.) *Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: Editora da UFPA, 2008b. p. 15- 26.

PEREIRA, Deusamir. *Amazônia (in) sustentável: Zona Franca de Manaus – estudo e análise*. Manaus: Editora Valer, 2006.

PONS, Joana Maria Seguí; BEY, Joana Maria Petrus. *Geografia de Redes y Sistemas de Transporte*. Colección Espacios y Sociedades - Serie General nº16. Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

PONS, Joana Maria Seguí; BEY, Joana Maria Putrus; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. Nuevas perspectivas para La Geografía de los Transportes. Algunas aportaciones temáticas y conceptuales del nuevo milênio. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras expressões, 2011.

RAFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO FILHO, Vitor. *Mobilidade residencial em Manaus: uma análise introdutória*. Manaus: EDUA, 1999.

\_\_\_\_\_. *A configuração da área central de Manaus e sua dinâmica recente*. 236f. Tese (Doutorado)- Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

RODRIGUES, Emádina Gomes. *Transporte Informal: Origem, Evolução e Participação no Transporte Coletivo de Manaus*. Relatório de Pesquisa (PIBIC), Pro- Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2004.

SALAZAR, Admilton Pinheiro. *Amazônia: Globalização e sustentabilidade*. 2 ed. Manaus: Editora Valer, 2006.

SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. *Os fios de Ariadne: Tipologia de Fortunas e Hierarquias sociais em Manaus (1840-1880)*. 286f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1993.

SANTOS, Eloína Monteiro dos. *A rebelião de 1924 em Manaus*. Manaus: SUFRAMA, Ed. Calderado, 1985.

SANTOS, Jaqueline do Espírito Santo Soares dos Santos. *O perfil urbano do bairro do Coroadó: espaço, território e lugar- uma análise geográfica*. Relatório de Pesquisa (PIBIC), Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2008.

\_\_\_\_\_. *O uso do GPS para verificação da expansão da operacionalização dos mototáxis no bairro do Coroadó-Manaus (AM)*. Anais do *I Congresso Brasileiro de Organização do Espaço*. Rio Claro (SP) de 5 a 7 de outubro de 2010.

SANTOS, Jaqueline Espírito Santo Soares dos; SOUZA, Geraldo Alves. *Uma análise do espaço na geografia dos transportes dentro da ciência geográfica*. Anais do *4<sup>o</sup> Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável (PLURIS 2010)*. Faro (Portugal) de 6 a 8 de outubro de 2010.

SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. *A imposição da modernidade na Manaus da borracha*. *Cadernos de Pesquisa do CDHIS*. n. 36/37. ano 20. p. 119-131, 2007.

SANTOS, Milton. *A natureza do Espaço: espaço e tempo: razão e emoção*. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Editora da Univer de São Paulo, 2008.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo: 1999, 13, p. 107-116.

SILVA, Juçara Lobato da. *O Transporte urbano por mototaxistas em Manaus: precarização e sociabilidade*. Anais do XIV Congresso Brasileiro de Sociologia. Rio de Janeiro, 28 a 31 de Julho de 2009.

SILVA, Marilene Corrêa da. *Metamorfoses da Amazônia*. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 2000.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da Circulação, Transporte e Logística: Construção Epistemológica e perspectivas. In: \_\_\_\_\_ (org.). *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras expressões, 2011.

SINGER, Paul. *Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas*. 7 ed. São Paulo: Contexto, 2006.

SMTU. Superintendência Municipal de Transportes Urbanos. *Dados sobre o transporte coletivo, Alternativo, Executivo e Táxis em Manaus*. Prefeitura de Manaus, 2011.

SOUZA, Geraldo Alves. *Estudo da acessibilidade do transporte coletivo de Manaus utilizando um sistema de informações geográficas*. 121f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade do Estado de São Paulo (UNESP), Rio Claro, 2001.

SOUZA, Márcio. *A Expressão amazonense: do colonialismo ao neocolonialismo*. São Paulo: Alfa-Omega, 1977.

SPÓSITO, Eliseu Savério. *A vida nas cidades*. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

SUFRAMA. Histórico da Zona Franca de Manaus. Manaus: 2011. Disponível em:< [www.suframa.gov.br](http://www.suframa.gov.br)> Acesso em: 20 ago. 2011.

VASCONCELOS, Amélia Soares da Silva. *As percepções dos usuários sobre a qualidade do transporte público de passageiros no município de Betim – MG*. 101f. Dissertação (Mestrado Profissional em Administração). Programa de Pós-Graduação em Administração das Faculdades Integradas Dr. Pedro Leopoldo (UNIPEL), Pedro Leopoldo, 2009.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. *O que é Trânsito?* São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

\_\_\_\_\_. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

\_\_\_\_\_. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 1999.

\_\_\_\_\_. *Transporte urbano em desenvolvimento: reflexões e propostas*. 3 ed. São Paulo: Annablume, 2000.

\_\_\_\_\_. *Transporte e Meio Ambiente: Conceito e informações para análise de impactos*. São Paulo: Editora do autor, 2006.

VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. 4 ed. São Paulo: Ática, 2001.

VIEIRA, Ivania Maria Carneiro. *O discurso operário e o espaço da fala da mulher- Um estudo sobre a Linha de Montagem*. Manaus: Editora Valer/ Governo do Estado do Amazonas, 2002.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

\_\_\_\_\_. A problemática do transporte urbano no Brasil. IN: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras expressões, 2011.

WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano?* São Paulo: Coleção Primeiros passos/ Brasiliense, 1988.

ZHAO, Pengjun. Sustainable urban expansion and transportation in a growing megacity: Consequences of urban sprawl for mobility on the urban fringe of Beijing. *Habitat International*. 2010, 34, p. 236-243.

## **DOCUMENTAÇÃO OFICIAL**

AMAZONAS. Leis. Decretos e Regulamentos. Coleção das Leis de 1882.

BRASIL. Resolução n. 350, de 14 de julho de 2010. Institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxistas) e entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. Brasília, 2010.

BRASIL. Resolução n. 356, de 02 de agosto de 2010. Estabelece requisitos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. Brasília, 2010.

BRASIL. Lei 12009/09 de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, mototaxista. Ainda dispõe sobre regras gerais para regulação deste serviço e dá outras providências.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais de n.1 de 1992, a 38, de 2002, e pelas Emendas Constitucionais de Revisão de n. 1 a 6, de 1994. 19.ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

MANAUS. Lei 778 de 29 de junho de 2004. Institui o serviço de transporte alternativo de passageiro na modalidade lotação em complemento ao transporte convencional. Diário oficial do Município, n. 1032, Manaus: Câmara Municipal, 02 jul. 2010.

MANAUS. Emenda à LOMAN n. 070, de 03 de maio de 2011. Autoriza o serviço de transporte de passageiros em veículo de duas rodas, denominados mototaxistas. Manaus: Câmara Municipal, 2011.

## **PROGRAMAS DE TV E ENTREVISTAS**

A DEMORA dos ônibus na cidade. *Amazônia TV*. Manaus, Rede Amazônica, 05 nov. 2011. Programa de Tv.

AS CONDIÇÕES do ônibus. *Amazônia TV*. Manaus, Rede Amazônica, 05 nov. 2011. Programa de Tv.

CAVALCANTE, Marcos. *Transporte Coletivo*. Manaus, Rede Amazônica, 05 nov. 2011. Entrevista concedida a Paula Lobão.

GOMES, Otavio de Souza. O valor da Tarifa. Manaus, Rede Amazônica, 05 nov. 2011. Entrevista concedida a Paula Lobão.

MOTOTAXISTAS fazem curso. *A Crítica na TV*. Manaus, Rede Calderado de Comunicação, 28 jul. 2011. Programa de Tv.

SERVIÇOS do transporte Alternativo e Executivo. *Amazônia TV*. Manaus, Rede Amazônica, 05 nov. 2011. Programa de Tv.

TRANSPORTE clandestino em Manaus. *A Crítica na TV*. Manaus, Rede Calderado de Comunicação, 9 de nov. 2011, Programa de Tv.

## **DOCUMENTAÇÃO DA IMPRENSA**

“EXECUTIVOS” da Viama circularão na quinta. *A Notícia*, Manaus, 06 mai. 1980.

10 CRUZEIROS na passagem dos “Ônibus Executivos”. *A Notícia*, Manaus, 04 mai. 1980.

ADOLFO FILHO, Mário. Justiça bloqueia bens. *A Crítica*, Manaus, 20 dez. 2007.

ALVES, André. Mototaxistas tomam Câmara Municipal. *A Crítica*, Manaus, 20 mar. 2007.

APROVADO o transporte por mototaxi em Manaus. *A Crítica*, Manaus, 4 mai. 2011.

AUGUSTO JÚNIOR, José. Excesso nas blitzes gera protesto. *A Crítica*, Manaus, 5 jul. 2006.

AZEVEDO, Márcio. Tarifa menor volta a vigora. *A Crítica*, Manaus, 1 out. 2009a.

\_\_\_\_\_. Denúncia dos cooperados. *A Crítica*, Manaus, 18 out. 2009b.

\_\_\_\_\_. Audiência do BRT ficou esvaziada. *A Crítica*, Manaus, 10 dez. 2009c.

\_\_\_\_\_. Cidade Paralisada. *A Crítica*, Manaus, 1 mai. 2010.

AZEVEDO, Márcio; MARTINS, Tayana; PRESTES, Mônica. Retenção de 60% da frota fará usuário sofrer hoje. *A Crítica*, Manaus, 1 mai. 2010.

BARBOSA, Anália. Pesquisa ouve usuário do transporte coletivo. *A Crítica*, Manaus, 23 jan. 2006.

COOPERATIVAS se unem em central. *A Crítica*, Manaus, 4 dez. 2009.

CORRÊA, Newton. Zona Sul terá mais linhas. *A Crítica*, Manaus, 04 jan. 2006.

DANTAS, Jorge Eduardo. Categoria discute acordo. *A Crítica*, Manaus, 7 mar. 2007a.

\_\_\_\_\_. “Disputa” de um só concorrente. *A Crítica*, Manaus, 4 out. 2007b.

\_\_\_\_\_. Prefeito culpa MPE e Contran. *A Crítica*, Manaus, 4 dez. 2009.

\_\_\_\_\_. SMTU adia redação de texto final de projeto. *A Crítica*, Manaus, 1 out. 2010.

DIRETOR da Expresso esperado em Manaus. *A Notícia*, Manaus, 1 mai. 1980.

EMTU vai punir kombeiros piratas. *A Crítica*, Manaus, 03 jan. 2006.

ESTATAL de transporte urbano. *A Crítica*, Manaus, 20 jul. 2010.

ESTATIZAÇÃO recebe críticas. *A Crítica*, Manaus, 22 jul. 2010.

EXECUTIVO volta a custar R\$2,50 em 1º de janeiro. *A Crítica*, 20 dez. 2006.

FARIAS, Elaíze. Transporte Coletivo: Nova licitação incomoda. *A Crítica*, 9 jan. 2009a.

\_\_\_\_\_. Decisão sairá na sexta-feira. *A Crítica*, 13 jan. 2009b.

\_\_\_\_\_. Consórcio Transmanaus anuncia que vai recorrer. *A Crítica*, 16 jan. 2009c.

\_\_\_\_\_. Frota vai ser reduzida. *A Crítica*, Manaus, 12 mar. 2009d.

\_\_\_\_\_. Licitação só vai acontecer após novo estudo do IMTT. *A Crítica*, Manaus, 5 dez. 2009e.

\_\_\_\_\_. Ônibus novo não chega. *A Crítica*, Manaus, 9 jan. 2010a.

\_\_\_\_\_. Mototaxistas vão ter aulas no dentran. *A Crítica*, Manaus, 29 jan. 2010b.

\_\_\_\_\_. Tarifa de R\$2,10 vigora a partir de segunda-feira. *A Crítica*, Manaus, 27 fev. 2010c.

\_\_\_\_\_. Tarifa volta a R\$2,25. *A Crítica*, Manaus, 22 jul. 2010d.

\_\_\_\_\_. PL autorizando licitação deverá ser assinado hoje. *A Crítica*, Manaus, 6 out. 2010e.

\_\_\_\_\_. Empresa pede impugnação. *A Crítica*, Manaus, 21 jan. 2011.

FARIAS, Elaíze; PINHEIRO, Lúcio. Licitação à vista. *A Crítica*, Manaus, 9 out. 2010.

FERNANDA, Maria. Mototaxistas e PM entram em conflito. *A Crítica*, Manaus, 13 jan. 2006.

FROTA executiva será reduzida. *A Crítica*, Manaus, 24 fev. 2010.

GUERRA também chega aos taxistas “laranjas” da cidade. *A Crítica*, Manaus, 22 set. 2007.  
HASIMOTO, Melanie. “Raios-X” dos passageiros. *A Crítica*, Manaus, 26 out. 2010.

IMTT sem previsão de recadastramento. *A Crítica*, Manaus, 3 fev. 2010.

\_\_\_\_\_ volta a apreender kombis. *A Crítica*, Manaus, 27 out. 2009.

MAIS RIGOR aos ônibus executivos pelo IMTU. *A Crítica*, Manaus, 6 dez. 2007.

MARTINS, Tayana. “Não vamos sair”. *A Crítica*, Manaus, 6 mai. 2010a.

\_\_\_\_\_. Microônibus em linhas normais. *A Crítica*, Manaus, 18 mai. 2010b.

\_\_\_\_\_. Manifesto por legalização. *A Crítica*, Manaus, 20 jul. 2010c.

\_\_\_\_\_. Protesto por mais transparência. *A Crítica*, Manaus, 29 jan. 2011.

MESQUITA, Priscila; HERMINDO, Thiago. Cidade sem ônibus: Greve continua hoje. *A Crítica*, Manaus, 1 dez. 2008.

MOTOCAR contesta projeto de lei que proíbe triciclos. *A Crítica*, Manaus, 26 mai. 2011.

MOTOFRETE é a alternativa para mototaxistas. *A Crítica*, Manaus, 2 mar. 2007.

MOTORISTAS ameaçam paralisar serviço. *A Crítica*, Manaus, 14 mar. 2009.

NUNES, Paulo André. Como ficam os que não têm cadeira de rodas? *A Crítica*, Manaus, 19 dez. 2006.

\_\_\_\_\_. Alternativos começam a usar os validadores. *A Crítica*, Manaus, 21 mar. 2007a.

\_\_\_\_\_. Executivos agora têm rotas para aeroporto e hospitais. *A Crítica*, Manaus, 3 mar. 2007b.

\_\_\_\_\_. IMTU fará recadastro de alternativos. *A Crítica*, Manaus, 22 set. 2007c.

OSSAME, Ana Célia. Kombeiros banem alternativos. *A Crítica*, Manaus, 27 jan. 2009.

PRAZERES, Leandro. Vereadores provocam TCE sobre licitação. *A Crítica*, Manaus, 1 set. 2007a.

\_\_\_\_\_. Ônibus recauchutado anunciado como novo. *A Crítica*, Manaus, 11 dez. 2007b.

PEDROSA, Júlio. Justiça decide pelo uso exclusivo do Passa Fácil. *A Crítica*, Manaus, 18 jan. 2006.

\_\_\_\_\_. Sistema coletivo ainda tem várias pendências. *A Crítica*, Manaus, 4 dez. 2007.

\_\_\_\_\_. IMTT será desmembrado. *A Crítica*, Manaus, 12 jul. 2010a.

\_\_\_\_\_. Comissão se reúne para discutir regulamentação. *Crítica*, Manaus, 13 jul. 2010b.

PINHEIRO, Lúcio. Manaus tem novo processo licitatório. *A Crítica*, Manaus, 17 dez. 2010.

PRESTES, Mônica. Trânsito que beira o caos. *A Crítica*, Manaus, 30 out. 2010.

\_\_\_\_\_. Empresas questionam edital. *A Crítica*, Manaus, 22 jan. 2011a.

\_\_\_\_\_. Ameaça de greve. *A Crítica*, Manaus, 28 jan. 2011b.

PREVISÃO do tempo não é confiável em Manaus. *A Crítica*, Manaus, 07 nov. 1993.

QUARESMA, Emerson. Opções para a população: Alternativos legais e ilegais. *A Crítica*, Manaus, 31 mai. 2009a.

\_\_\_\_\_. Campo de batalha. *A Crítica*, Manaus, 2 dez. 2009b.

\_\_\_\_\_. Futuro é decidido hoje. *A Crítica*, Manaus, 3 dez. 2009c.

QUEIROZ, Joana. Mototaxistas e agentes do IMTRANS se enfrentam. *A Crítica*, Manaus, 12 jul. 2006.

RODRIGUES, Luci. Comissão busca regularizar serviço. *A Crítica*, Manaus, 9 jul. 2010.

\_\_\_\_\_. Regulamentação volta ao centro das discussões. *A Crítica*, Manaus, 6 jan. 2011.

SÃO RAIMUNDO ganha executivo da Ararate. *A Notícia*, Manaus, 08 mai. 1980.

SILVEIRA, Cristiane. Taxistas ignoram lei e fazem lotação no centro. *A Crítica*, Manaus, 03 jan. 2006a.

\_\_\_\_\_. Sistema ganha novos ônibus e rota portuária. *A Crítica*, Manaus, 31 jan. 2006b.

SIMÕES, Louise. Paradas em total abandono. *A Crítica*, Manaus, 10 jan. 2009.

USUÁRIOS reclamam do reajuste da passagem de ônibus. *A Crítica*, Manaus, 02 nov. 1993.

VISITA para conhecer realidade do sistema. *A Crítica*, Manaus, 21 jan. 2011.

## **APÊNDICES**

**APÊNDICE A: VEÍCULOS ATUANTES NO TRANSPORTE INFORMAL 2011**

**APÊNDICE B: ATUAÇÃO DAS KOMBIS E VANS EM MANAUS**

**APÊNDICE C: ATUAÇÃO DOS TÁXIS-LOTAÇÃO EM MANAUS**

**APÊNDICE D: ATUAÇÃO DOS ÔNIBUS CLANDESTINOS EM MANAUS**

**APÊNDICE E: ATUAÇÃO DOS MOTOTÁXIS EM MANAUS**

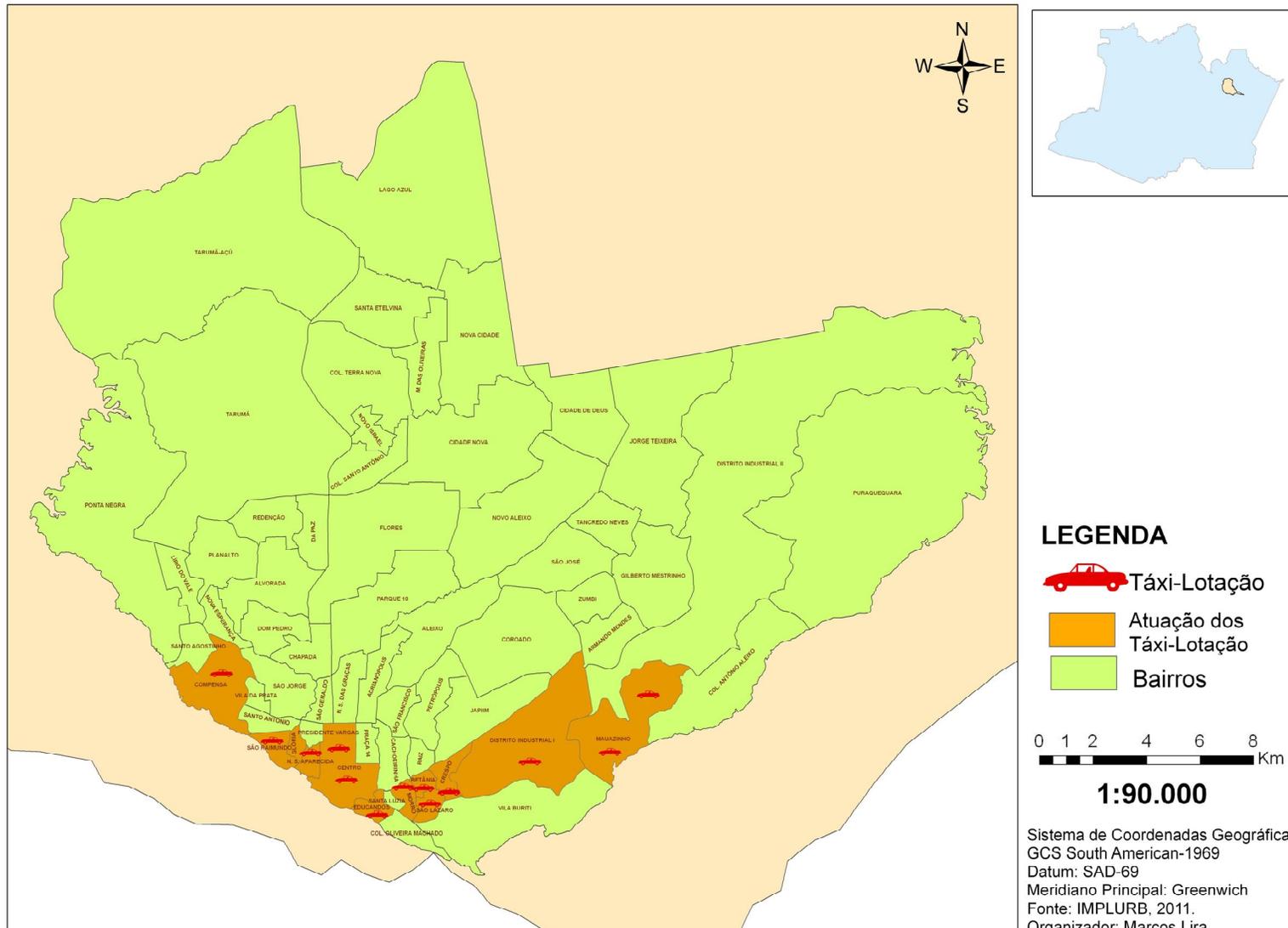
**APÊNDICE F: ATUAÇÃO DOS TRICICLOS EM MANAUS**

<b>Veículos atuantes no Transporte Informal 2011*</b>	
<b>Tipo de veículo</b>	<b>Onde atua?</b>
Kombis	Pode ser encontradas em alguns bairros da zona leste, utilizando o bairro do Coroadó (Alameda Cosme Ferreira) como acesso ao bairro do Aleixo (Av. André Araújo). Ainda, na zona norte, bairro da Cidade Nova e no Tarumã. Os horários mais encontrados são a partir das 06h da manhã até o meio dia. E a partir das 17h até a madrugada.
Vans	Seu retorno ainda é pouco visto. Mas atua no mesmo percurso que as kombis. Os horários são os mesmos.
Taxis-Lotação	Sua maior concentração está próximo ao relógio Municipal e Av. Eduardo Ribeiro tem sua rota para os bairros adjacentes ao centro. Ainda, pode ser encontrado nas proximidades da Bola da SUFRAMA em direção ao Ceasa. Seu horário é durante todo o dia, mas podendo encontrar um número reduzido de veículos a noite.
Mototaxis	Espalhados por todas as zonas da cidade. E atuam em todos os horários.
Microônibus Executivos	Mesmo sendo regularizados, ainda existem aqueles que circulam clandestinamente pelas zonas oeste e leste até o centro. Ainda, prestam serviço as empresas do transporte convencional.
Microônibus Alternativos	Também são regularizados, mas existem veículos clandestinos circulando pela zona leste em direção a Bola da SUFRAMA.
Triciclo	Encontrado na Av. Camapuã e adjacentes na Cidade Nova. Pode ser visto durante o dia circulando nessa área.
Veículos Particulares	Pode ser visto em qualquer parte da cidade. O perfil são de automóveis populares e veículos de empresas particulares.
Ônibus clandestinos	Podem ser encontrados em alguns bairros da zona leste, para a Av. Efigênio Salles, seus principais passageiros são os frequentadores dos <i>shoppings centers</i> e toda área comercial da Adjalma Batista. É possível encontrar no horário de “rush”, a partir das 17h até as 20h mais ou menos.

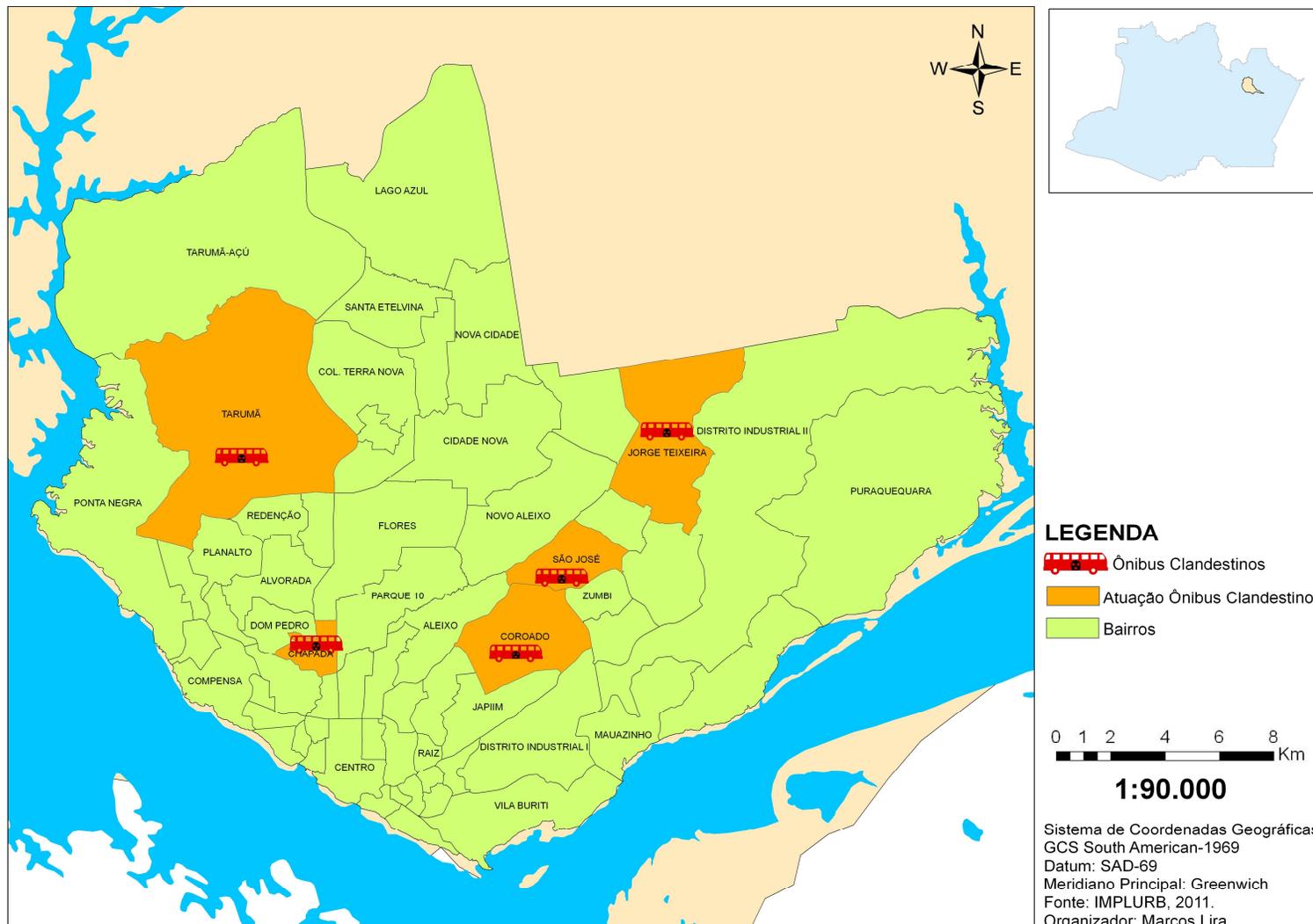
\*Informações observadas em campo.



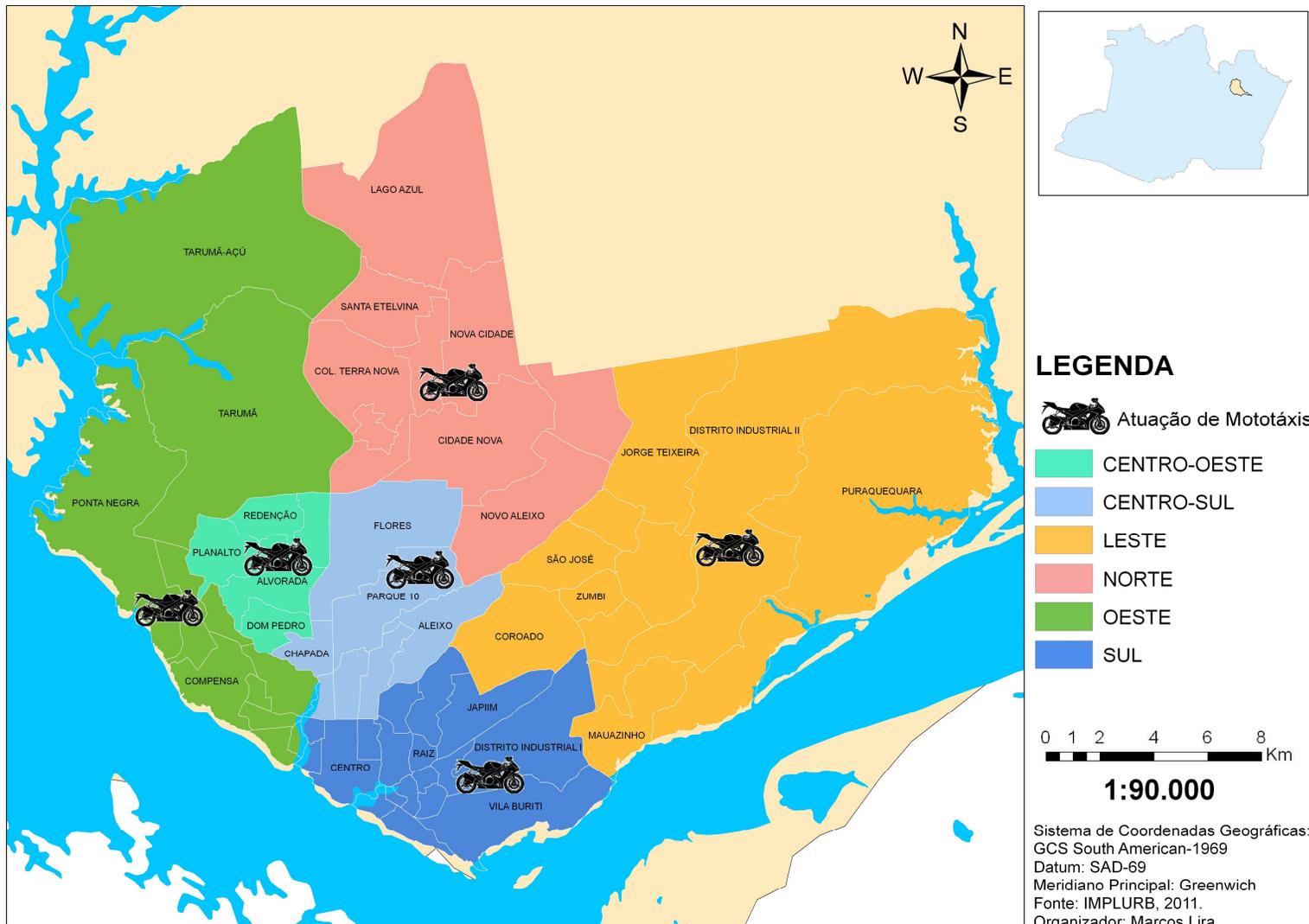
## Atuação dos Taxis-Lotação em Manaus



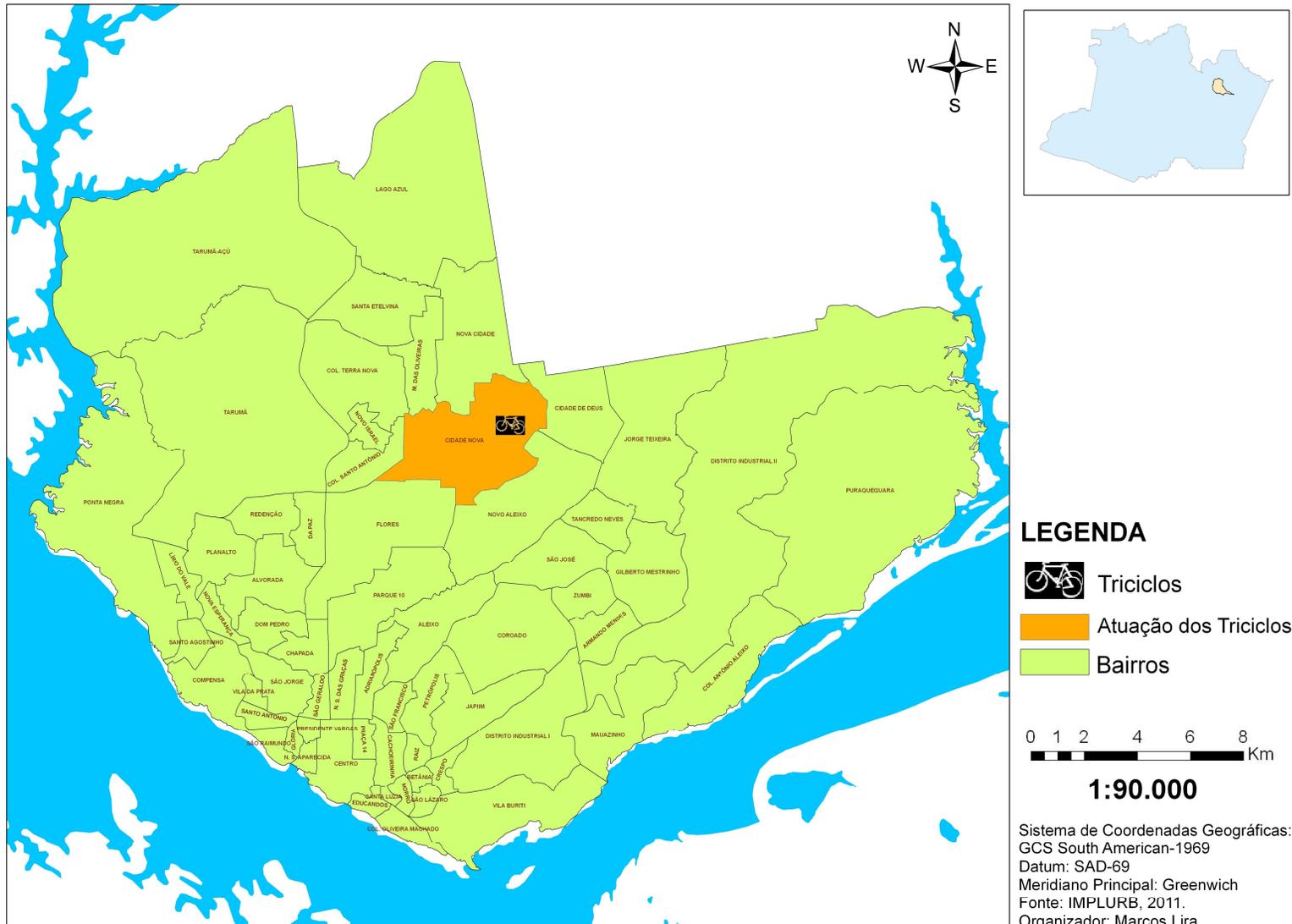
## Atuação dos ônibus clandestinos em Manaus



## Atuação dos mototáxis em Manaus



## Atuação dos triciclos em Manaus



## **ANEXOS**

**ANEXO 1: EMPRESAS E COOPERATIVAS DE MICROÔNIBUS DE MANAUS**

**ANEXO 2: LINHAS DAS KOMBIS (02, 05, 06, 08 E 11)**

**ANEXO 3: ORGANIZAÇÃO DAS LINHAS DE KOMBIS NA ZONA LESTE**

**Empresas e Cooperativas de Microônibus de Manaus**

<b>Cooperativa</b>	<b>CNPJ</b>	<b>Endereço</b>	<b>Presidente</b>
Cooptrex Linha: 832	12.762.9470001/91	Rua N.sra. de Fátima, n. 1802 Cidade de Deus	Emanoel Teixeira Lemos
Cootreaam	09.429.557/0001-17	Av. Noel Nutels, n. 2619 Cidade Nova	Edimara Nascimento de Souza
<i>Transgold</i>	04.709.543/0001-33	Rua da Frigelo, n. 81 Flores	Álvaro de Paula
Cooptal	05.826.906/0001-83	Rua Inglaterra, n. 171 Pq. das Nações	Sebastião Cavalcante da Costa
Levy Transporte Ltda.	12.803.182/0001-18	Rua Gabriel Gomes da Silva	Odenaton Godinho Machado
Cootdam	12.363.352/0001-90	Rua Inglaterra, n. 171-A Pq. das nações	Walderiza Carvalho Nascimento Melo
Csteam Linha: 832	10.737.228/0001-12	Rua Francisca Mendes, n. 1014 Cidade Nova	Não informado
Coocpam	05. 491.185/0001-06	Rua Loureiro, n. 100 Lt. O. Cruz Coroado	Equias Silva Sobrinho
Cooptrem	11.486.837/0001-01	Rua Maria da Paz Gusmão, n. 602 Cidade de Deus	Jailson Estevão Leitão
V C Transportes	09.260.074/0001-31	Av. Autaz Mirim, n. 8556 Tancredo Neves	Claudiomar Proença de Souza
V M S Amore	00.395.875/0002-10	Rua Emilio Moreira, n. 1405 Praça 14	Giussepe Amore
C M T A	06.637.021/0001-07	Av. Noel Nutels, n. 2619 Cidade Nova I	Raimundo Nonato A. Martins
Coontram	05.426.491/0001-03	Rua Gabriel G. Silva, n. 482 Col. St. Antônio	Márcio José Teles da Silva
Coopermo	07.885.533/0001-47	Rua Magiroba, n. 01 João Paulo II	Júlio Oliveira Mendes
Cooptrans	12.537.572/0001-93	Rua H, n. 02, Qd. 23 Conj. A. Montenegro	Waldomiro Honorato Loureiro
CCTAM	11.935.476/0001-30	Rua 27, n. 60, Qd. 188, Cidade Nova II	Stenira Pereira da Costa
C V Tram	06.941.941/0001-01	Av. Noel Nutels, n. 2619 Cidade Nova	Roberto Barbosa A. Costa
Coopemte	12.683.971/0001-52	Rua Umari, n.37 Alvorada	Vilson Ferreira dos Santos
Coopnova	09.242.367/0001-96	Rua Paulo E. Lima, n. 638 Qd/2 Lote 6 C. Dourado	Adailson Barata dos Santos
Cooptram	08.247.950/0001-27	Rua N.sra. da Conceição, n. 1859 Cidade de Deus	Venicio José de Araújo
Cooptrazon	07.696.191/0001-17	Rua Curaçau s/n. L. 03 Qd/ 298, Nova Cidade	Mauro/ Suely

<b>Linhas das Kombis (02, 05, 06, 08 e 11)</b>	
<b>Linha 02</b>	<b>Nova Floresta</b>
Sentido Bairro/Bola S. Jose I	Sentido Bola S. Jose I/ Bairro
Rua Angelim, Rua Topázio, Rua das Turmalinas, Rua dos Minerais, Rua das Papoulas, Rua das Carmélias, Av. Penetração, Av. Grande Circular e Bola do São José I	Bola do São José I, Av. Grande Circular, Av. Penetração, Rua das Carmélias, Rua das Papoulas, Rua dos Minerais, Rua das Turmalinas, Rua Topázio e Rua Angelim.
<b>Linha 05</b>	<b>Valparaiso/ Zumbi/ Armando Mendes</b>
Sentido Valparaiso/ Armando Mendes	Sentido Centro/Sul
Av. Sumaré, Trav. Monte Negro, Av. Penetração, Av. Pirarucu, Av. Itauba, Bola do Jorge Teixeira, Av. Penetração Av. Grande Circular, Bola do São José I, Av. André Araújo- Est. do Aleixo, Rua Antenor Cavalcante, Rua Socorro Dutra, Av. do Contorno Norte, Rua Itacolomi e Av. Contorno Sul.	Av. Contorno Sul, Rua Itacolomi, Av. do Contorno Norte, Rua Socorro Dutra, Rua Antenor Cavalcante, Av. André Araújo, Bola do São José I, Av. Grande Circular, Av. Penetração, Bola do Jorge Teixeira, Av. Itauba, Av. Pirarucu, Av. Penetração, Trav. Monte Negro e Av. Sumaré.
<b>Linha 06</b>	<b>Braga Mendes/Alfredo Nascimento</b>
Sentido Braga Mendes/ Bola São José I	Sentido Bola São José/ Braga Mendes
Rua Vasco da Gama, Rua N. S. de Fátima, Rua Palmeiras, Rua Amazonas, Rua Santa Rosa, Av. Ouro, Rua do Comércio, Av. Grande Circular. Bola do Produtor, Av. Grande Circular e Bola do São José I.	Bola do São José I, Av. Grande Circular, Bola do Produtor, Av. Grande Circular, Rua do Comércio, Av. Ouro, Rua Santa Rosa, Rua Amazonas, Rua Palmeiras, Rua N. S. de Fátima e Rua Vasco da Gama.
<b>Linha 08</b>	<b>Antônio Aleixo/ Bola da SUFRAMA</b>
Sentido Antônio Aleixo/ B. SUFRAMA	Sentido B. SUFRAMA/ ANTÔNIO ALEIXO
Rua Padre Mário, Rua Nova Esperança, Rua Alberto Campanhia, Praça da Colônia, Rua 76Nova, Rua Nova República, Estrada	Bola da Suframa, Av. Burity, Bola do Armando Mendes, Av. grande Circular, Bola do São José I, Estrada do Aleixo, Rua Nova República, Rua

do Aleixo, Bola do São José I, Av. Grande Circular, Bola do Armando Mendes.	Nova, Praça da Colônia, Rua Alberto Campanhia e Rua Nova Esperança.
<b>Linha 11</b>	<b>Armando Mendes/Zumbi/B. SUFRAMA</b>
Sentido Armando Mendes/ B. SUFRAMA	Sentido B. SUFRAMA/ Armando Mendes
Av. Contorno Norte, Rua Socorro Dutra, Rua Antenor Cavalcante, Av. André Araújo, Bola do São José, Av. Grande Circular, Bola do Armando Mendes, Av. Burity, Bola da Suframa.	Bola da Suframa, Av. Burity, Bola do Armando Mendes, Av. Grande Circular, Bola do São José, Av. André Araújo, Rua Antenor Cavalcante, Rua Socorro Dutra, Av. Contorno Norte.

