

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS – UFAM  
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS -  
IFCHS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA PPGGEOG**

**CIDADE DO MANAQUIRI – AM: CONTRADIÇÕES,  
URBANISMO E MOBILIDADE URBANA**

**Manaus/AM 2022**

**NILCE DA SILVA ANDRADE LOURENÇO**

**CIDADE DO MANAQUIRI – AM: CONTRADIÇÕES,  
URBANISMO E MOBILIDADE URBANA**

Defesa de Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas-Am, nível de Mestrado, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Espaço, Território e Cultura na Amazônia.

**Orientador:** Prof. Dr. Marcos Castro de Lima

**Manaus/Am 2022**

## Ficha Catalográfica

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

L892c Lourenço, Nilce da Silva Andrade  
Cidade do Manaquiri-AM: contradições, urbanismo e mobilidade urbana / Nilce da Silva Andrade Lourenço . 2022  
106 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Marcos Castro de Lima  
Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Mobilidade urbana. 2. Urbanismo. 3. Contradições. 4. Manaquiri. I. Lima, Marcos Castro de. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

# **CIDADE DO MANAQUIRI – AM: CONTRADIÇÕES, URBANISMO E MOBILIDADE URBANA**

Dissertação apresentada à Banca para Exame de Defesa de Mestrado junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Espaço, Território e Cultura na Amazônia.

## **MEMBROS COMPONENTES DA BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Dr. Marcos Castro, de Lima Presidente e Orientador-  
Universidade Federal do Amazonas**

---

**Prof. Dr. Tatiana da Rocha Barbosa Membro Titular Externo  
Universidade do Estado do Amazonas/ Parintins**

---

**Prof. Dr. Manuel de Jesus Masulo da Cruz Membro Titular  
Universidade Federal do Amazonas**

**Data:** 30 de julho de 2022

**Local e horário:** 14 horas, virtual, via meet

## **DEDICATÓRIA**

**Aos meus pais**

Antonio Ferreira de Andrade e Zilma da Silva Andrade (*in memoriam*)

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu orientador Prof. Dr. Marcos Castro de Lima, por ter estado comigo durante todo esse percurso, mesmo com toda dificuldade familiar e física pela qual passou, me ajudou a percorrer o caminho.

Aos demais professores que fizeram parte do curso de mestrado que contribuíram com a minha formação: Prof. Nelcione Araújo, Prof. Ricardo, Prof. José Alberto, Prof. Jesuete Pacheco e claro prof. Marcos Castro.

À minha família: Meu marido Miguel Lourenço, meus filhos Miquéias A. Lourenço e Mateus A. Lourenço, aos meus netos João Guilherme e Heitor (amores da vovó) e minhas noras Luíza e Vanessa, que muitas vezes foram deixados de lado, para que eu fosse em busca de realizar meu sonho e que também procuro incentivá-los através do meu exemplo a buscarem seus sonhos.

Aos meus irmãos (somente dez) que têm me coberto com suas orações e amor, e devido a base familiar que tivemos, estão contentes com a minha conquista.

Aos meus amigos que diretamente ou indiretamente me ajudaram com o seu apoio e incentivo nas horas das dificuldades encontradas e que não foram poucas.

E em especial a minha amiga e cunhada Vânia Cristina Cantuário de Andrade, que desde a minha adolescência se faz presente em minha vida, primeiro como amiga e depois cunhada, o qual tem sido o meu suporte e incentivo durante toda a minha vida acadêmica. Muito obrigada pelo apoio para subir a esse pódio.

Agradeço a todos que me ajudaram na aquisição da coleta de dados para minha pesquisa, em especial à Prefeitura de Manaquiri, na pessoa da arquiteta Vanessa Oliveira, ao prof. Sebastião Reategui Francalino.

Ao Deus eterno, imortal, invisível, mas real que é a base de tudo que foi colocado acima, por isso não pode ficar de fora dos meus agradecimentos!

***Gratidão!***

## **RESUMO**

Falar de Mobilidade Urbana nas grandes cidades já é difícil, muito mais quando se trata dentro do contexto da Amazônia, mas especificamente o Estado do Amazonas, nas pequenas cidades que o compõem, em nosso caso a Cidade de Manaquiri, por isso, o objetivo geral da presente pesquisa foi analisar as contradições, o urbanismo, relativos à mobilidade urbana na cidade de Manaquiri-Am. Para tanto, foram delineados os seguintes objetivos específicos: identificar as políticas urbanas relativas à mobilidade urbana na cidade do Manaquiri - Am; observar os impactos causados pelas políticas urbanas relativas à mobilidade urbana na cidade do Manaquiri-Am e verificar se a mobilidade urbana da cidade de Manaquiri, está em consonância com a política nacional de mobilidade urbana. Partiu-se da hipótese que a falta de planejamento e a falta de qualidade dos serviços públicos, impõe desafios aos deslocamentos das pessoas na cidade de Manaquiri – Am. Nossas hipóteses buscaram verificar se a má qualidade dos serviços públicos influenciou em relação ao questionamento da pesquisa. A abordagem metodológica utilizada neste trabalho foi qualitativa e quantitativa, pois os mesmos se complementam, sendo que utilizamos de técnicas e instrumentos específicos para a coleta de dados, observação direta, registros fotográficos, utilização de ferramentas de geoprocessamento com vistas a produzir mapas temáticos, imagem de satélite, além da pesquisa documental e bibliográfica. A pesquisa *in loco* ocorreu no município de Manaquiri, dentro da sua área urbana. Por fim elencamos algumas propostas para a melhoria da mobilidade urbana.

**PALAVRAS-CHAVES:** Mobilidade urbana. Urbanismo. Contradições. Manaquiri

## **ABSTRACT**

Hablar de Movilidad Urbana en las grandes ciudades ya es difícil, mucho más cuando se trata del contexto de la Amazonía, pero específicamente del Estado de Amazonas, en las pequeñas ciudades que lo componen, en nuestro caso la Ciudad de Manaquiri, de la presente investigación, fue analizar las contradicciones, el urbanismo, relacionado con la movilidad urbana en esta ciudad. Por lo tanto, se delinearon los siguientes objetivos específicos: identificar políticas urbanas relacionadas con la movilidad urbana en la ciudad de Manaquiri - Am; observar los impactos causados por las políticas urbanas relacionadas con la movilidad urbana y verificar si la movilidad urbana de esta ciudad está en línea con la política nacional de movilidad urbana. Se parte de la hipótesis de que la falta de planificación y la falta de calidad de los servicios públicos, impone desafíos a los desplazamientos de personas en la ciudad. Nuestras hipótesis buscan verificar si la mala calidad de los servicios públicos influye en el cuestionamiento de la investigación. El enfoque metodológico utilizado en este trabajo fue cualitativo y cuantitativo, ya que se complementan, y utilizamos técnicas e instrumentos específicos para la recolección de datos, observación directa, registros fotográficos, uso de herramientas de geoprocésamiento para la elaboración de mapas temáticos, imagen satelital, en además de la investigación documental y bibliográfica. La investigación *in loco* se llevó a cabo en el municipio de Manaquiri, dentro de su casco urbano. Finalmente, enumeramos algunas propuestas para mejorar la movilidad urbana.

**CONTRASEÑAS: Movilidad urbana. Urbanismo. Contradicciones. Manaquiri**

## **LISTA DE FIGURAS**

**Figura 01** – Frente da cidade – Vila do Jaraqui -1986

**Figura 02** -Placa de boas-vindas a quem chega ao porto de Manaquiri

**Figura 03** – Chegando ao Porto de Manaquiri

**Figura 04** – Novo terminal hidroviário

**Figura 05** – Acesso por via terrestre

**Figura 06** – Porto hidroviário durante a seca

**Figura 07** – Rua Rosa lemos -Centro

**Figura 08** – Saneamento básico

**Figura 09** – Águas Rua Figura 18 - Rua Solimões (2020) servidas das residências

**Figura 10** – Águas Pluviais

**Figura 11 e 12**– Melhoria no deslocamento do pedestre no porto

**Figura 13** – Muros e carros ocupando a calçada

**Figura 14** - Rua Tomé Moraes

**Figura 15** - Rua Esteliano dos Santos

**Figura 16** - Tem obra ou falta de obra

**Figura 17** - Ônibus escolar obstruindo a calçada

**Figura 18** -Placa de sinalização horizontal

**Figura 19** - Solimões (2016)

**Figura 20** - Rua Solimões (2020)

**Figura 21** - Estação de Motociclistas/ Sede

**Figura 22** - Porto - Ponto de mototáxi na cidade de Manaquiri

**Figura 23** - Na Rota do Turismo

## **LISTA DE MAPAS**

**Mapa 01** – Localização do município de manaquiri

**Mapa 02** - Localização do município de manaquiri

**Mapa 03** - Ponto de mototáxi em Manaquiri

**Mapa 04** - Manaquiri Densidade Demográfica

**Mapa 05** - Bairros do Município

**Mapa 06** - Cartograma da Planta da cidade de Manaquiri - Principais centralidades

**Mapa 07** - Mapa de área antropizadas (Zoneamento)

**Mapa 08** - Análise Temporal - Município de Manaquiri (2008 - 2019)

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**BRT** -Bus Rapid Transit

**COSAMA** - Companhia de Saneamento do Amazonas

**CETAM** – Centro de Educação Tecnológica do Amazonas

**DNER** - Departamento de Estradas e Rodagens

**DNIT** - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

**EUA** - Estados Unidos da América

**FIRJAN** - Federação das Indústrias do Rio de Janeiro

**FRN** - Fundo Rodoviário Nacional

**IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**IMMU** - Instituto Municipal de Mobilidade Urbana

**IMPLURB** - Instituto Municipal de Planejamento Urbano

**ORMM** - Observatório da Região Metropolitana de Manaus PD - Plano Diretor

**PLANSAN** - Plano Municipal de Saneamento e Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos

**PNAD** - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínuas

**PROSAIMAUÉS** – Programa de Saneamento Integrado de Maués RM - Região Metropolitana

**RMM** -Região Metropolitana de Manaus

**SEBRAE/ MG** - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas/ Minas Gerais

**SNTU** - Sistema Nacional de Transporte Urbano

## **ANEXOS**

**Figura 01** - Lenda da Formiga Manaquiri

**Figura 02** - Instrumentos confeccionados pelos alunos com o cantor Celdo Braga

**Figura 03** - Praça da Etnias 1

**Figura 04** - Praça da Etnias 2

**Figura 05** - Sindicato dos professores

**Figura 06** - Professor e pintor Sidney Sammar

**Figura 07** - Biblioteca antiga

**Figura 08** - Centro de Mídias e Tecnologias / Biblioteca municipal

**Figura 09** - Parte Comercial

**Figura 10** - Praça Central / Igreja Católica

**Figura 11** - Barco no qual viajamos

**Figura 12** - Carta de Apresentação - UFAM

**Figura 13** - Material recebido da Prefeitura de Manaquiri

## **SUMÁRIO**

### **INTRODUÇÃO 14**

### **CAPÍTULO I - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: URBANISMO E MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DO MANAQUIRI – AM. 22**

1.1. Cidades na Amazônia: a cidade de Manaquiri **22**

1.2. Políticas de urbanismo e mobilidade urbana **33**

1.3. Planejamento urbano **38**

### **CAPÍTULO II – POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS RELATIVAS À MOBILIDADE URBANA EM MANAQUIRI 46**

2.1. O cotidiano e a mobilidade urbana em Manaquiri **46**

2.2. A evolução da mobilidade urbana em Manaquiri **54**

2.3. Problemas urbanos e mobilidade **56**

### **CAPÍTULO III – A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE MANAQUIRI 59**

3.1. Política Nacional de mobilidade Urbana **59**

3.2. Política de Mobilidade urbana nas cidades amazonenses **64**

3.3. Política de Mobilidade Urbana: O contexto da cidade de Manaquiri **66**

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS 87**

### **REFERÊNCIAS 90**

### **ANEXOS 95**

## INTRODUÇÃO

Ao nos propormos fazermos esse mestrado, não contávamos que além das dificuldades, dos desafios e entraves os quais teríamos que transpor nos meandros dos caminhos a serem percorridos, a fim de construir nosso objeto de estudo, passaríamos ainda por uma situação que sequer sonharíamos em nossa vida e, a qual atingiria todo o planeta. Uma Pandemia chamada Covid-19, que segundo os órgãos de saúde, é uma doença respiratória causada pelo Coronavírus SARS-CoV-2, um vírus letal transmissível, que teve os primeiros infectados em 2019, na China, mas, o alerta geral foi dado pela Organização Mundial de Saúde –OMS-, a respeito da sua letalidade em virtude do número acelerado dos casos de contaminações e mortes em vários Países, somente em 2020. O qual fez uma reviravolta em nossas vidas, nos deixando sem chão, e que para muitos trouxe uma reflexão sobre a vida e de que modo estávamos vivendo.

Uma pandemia que nos afetou em todas as áreas de nossas vidas, trazendo angústia, dores, perdas, mais também trouxe solidariedade e esperança, onde muitos se colocaram na linha de frente, na busca de encontrar uma solução. Tivemos perdas familiares, amigos e colegas que fizeram parte do nosso grupo de mestrado, dos quais muitos nem pudemos nos despedir pela última vez, devido ao risco de contaminação.

Os que sobreviveram, convivem hoje com as sequelas dessa pandemia, de forma física ou mental, quando não as duas. Muitas mortes poderiam ter sido evitadas, se os governantes tivessem feito seu papel em cuidar da população e tivessem feito o alerta logo que surgiram os primeiros casos. Ainda não estamos totalmente livres dessa pandemia, contudo estamos voltando aos poucos a seguir nossas vidas, que com certeza terá outra perspectiva.

De modo, que a mesma afetou nossa pesquisa, pois foram praticamente dois anos vivendo totalmente isolados, dificultando a aquisição de dados, a inviabilidade da prática de campo, devido a cidade da pesquisa em questão ter fechado o acesso por terra e rios por conta dos casos que aumentava na mesma. Além do tempo que teve que ser dividido entre o retorno ao trabalho e a pesquisa. O que tem a ver com a mobilidade, da qual trata nosso trabalho, a qual ficou limitada devido a Pandemia, o qual restringiu o nosso direito de ir e vir, assegurado na Constituição, conforme veremos a seguir.

O direito de ir e vir é garantido na Constituição Federal de 1988 (Art. 5º, inciso XV), e se configura como um dos direitos fundamentais voltado para atender aos cidadãos em determinadas esferas da sociedade brasileira. Porém, observa-se que a necessidade de deslocamento com qualidade tem sido um dos problemas enfrentados pelos indivíduos em

espaços urbanos brasileiros, assim como também nas cidades da Amazônia.

Segundo Santos, “em toda parte, há necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens, etc.” (2008, p.261). É preciso que se tenha uma infraestrutura que comporte o desenvolvimento de uma cidade. Pois são as ações investidas na infraestrutura que vai possibilitar com que a cidade cresça de forma a comportar seu desenvolvimento. Sendo que [...] “a cidade” é o foco principal de comando da economia global [...]” (IPEA, 2010, p.595). É onde se dá os acontecimentos, que influenciaram os modos de vida das pessoas que aí estão inseridas, ou seja, é para a cidade onde convergem o poder que rege a economia global, pois, hoje não nos encontramos totalmente isolados, pois mesmo nas pequenas cidades ainda que de maneira irrisória, elas estão conectadas com o global.

O espaço urbano na Amazônia, em seu processo de urbanização se deu de forma diferenciada do restante do país, também trouxe nesse processo problemas inerentes e a questão da mobilidade também tem sido passível de discussão dentre as cidades da Amazônia, e em especial na cidade de Manaquiri. Desse modo, indaga-se quais os impactos sofridos pelas políticas urbanas de mobilidade urbana na cidade do Manaquiri-Am?

O Município de Manaquiri pertence à Unidade Federativa do Amazonas, estando localizado na Mesorregião e segundo o Governo Estadual está inserido na 7ª Sub-região (Rio Negro/Solimões). A distância da capital do estado em (linha reta) é de 60 km e 67 km (fluvial). Se divide em Várzea e Terra firme, possuindo uma população segundo o IBGE (2010) de 22.801 hab. Sendo que a área urbana conta com 7.068 habitantes, enquanto a rural com 15.739 habitantes. O acesso à cidade se dá tanto por via fluvial, quanto terrestre. Os seus limites territoriais são: o município de Iranduba ao Norte, Beruri ao sul, Careiro da Várzea e Careiro Castanho a leste e Manacapuru a oeste.

Com o acelerado processo da urbanização brasileira, e o aumento dos bairros periféricos, a necessidade de mobilidade por parte da população tem se tornado a cada dia um entrave que necessita buscar meios que possibilite se locomover na cidade com qualidade segurança, garantindo assim o direito à cidade. Segundo estudos do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), pode-se afirmar que:

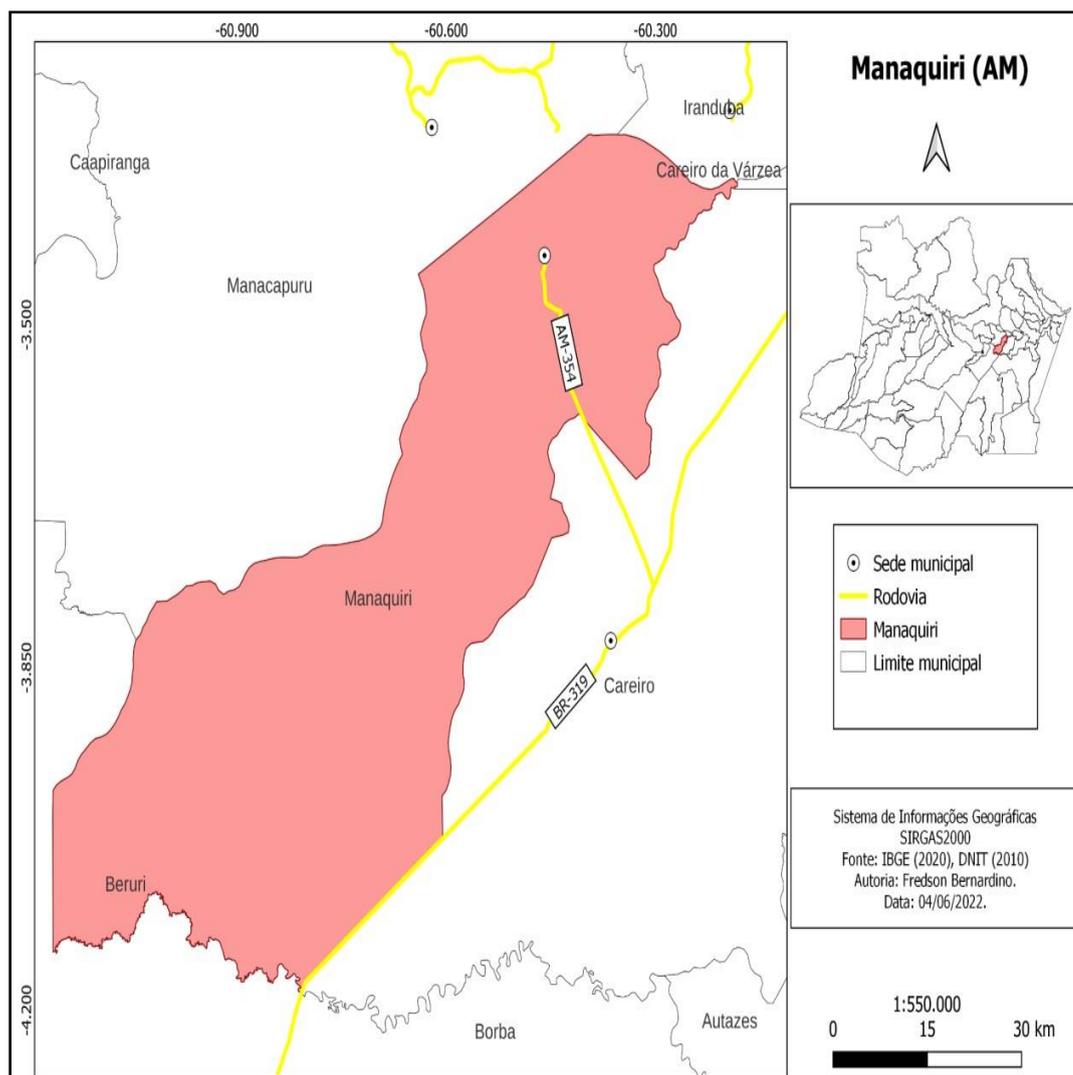
Assim, o estudo das condições efetivas de mobilidade por extrato social, dos consumos e das externalidades a elas associadas é fundamental para avaliar a qualidade da vida nas cidades no país e identificar ações de políticas públicas que possam reduzir os problemas urbanos de mobilidade dando maior eficiência na movimentação de indivíduos e mercadorias e garantindo as pessoas o seu direito a cidade (IPEA, 2010, p.550).

Assim o interesse em abordar este tema, é resultado de observações feitas decorrentes das idas à cidade de Manaquiri, onde meus pais viviam na qual se constatam as dificuldades urbanísticas típicas das pequenas cidades amazônicas, cuja memória deixa clarear as espacialidades pretéritas e atuais. Nesse sentido, Oliveira propõe que “na Amazônia, mais do que em outro lugar, a memória não se encontra em um espaço que se está construindo, mas nos seus construtores, pois cada fragmento do que se produz contém uma parte de quem o faz” (2000, p.23). Diante dessas construções, as transformações surgem nos modos de vida cotidiano, o espaço o qual denominamos cidade. Por outro lado, o fenômeno da urbanização, nessas cidades, chega com ações e discursos inovadores, não levando em conta o cotidiano das populações.

### **Localização da cidade do Manaquiri-AM**

A cidade do Manaquiri (Mapa 01), em variados graus, tem passado por transformações. Devido ao processo de crescimento da cidade, a mobilidade urbana tornou-se importante à vida cotidiana, pois o ato de se deslocar constitui algo fundamental para a vida urbana. O crescimento do espaço urbano impôs uma nova circulação para a reprodução social das pessoas. E quando esse crescimento se dá de forma não planejada, oriundos de diversos fatores como o aumento da população, a necessidade de novas moradias, novos empreendimentos, e principalmente o aumento do número de veículos, ocasiona muitos problemas, tanto de ordem econômica, quanto social e ambiental. Dessa forma as políticas públicas devem estar condizentes com as propostas visando assim sanar ou pelo menos amenizar as contradições que se opõem dentro do espaço urbano. O processo histórico do surgimento das cidades norteia que elas se instalaram às margens dos rios, como uma forma de se obter recursos oriundos dos mesmos, como alimentação, água, e também como forma de usá-los para se locomover e transportar mercadorias necessárias à sua sobrevivência.

**Mapa 01: Mapa de localização da área de estudo - Manaquiri-AM.**



**Fonte: IBGE (2020), DNIT (2010). Elab.: Fredson Bernardino (jun./2022).**

A relação com os rios fez parte de quase todas as cidades que se constituíram na sociedade. Pode-se dizer que é pelo rio aonde o ir e vir se torna possível nas cidades da Amazônia, o qual tem toda uma dimensão histórica construída na visão de seus colonizadores e que trazem nas suas especificidades um algo mais, que as tornam diferentes de todas as outras cidades. Segundo Lima (2014), na Amazônia os rios são as principais vias de comunicação entre as cidades e o mundo, mesmo que algumas cidades possuam aeroporto, são os barcos que promovem essa circulação entre as cidades (p.108). De acordo com Santos (2011) “[...], a influência dos rios é determinante na organização e estrutura das atividades produtivas ao longo da Bacia Amazônica” (p.23). Dessa forma podemos perceber que os rios da Amazônia foram e ainda são fundamentais para o seu desenvolvimento e que as dinâmicas dos rios, fazem com que as cidades instaladas próximas a eles, têm sua rotina alterada durante a vazante e a cheia dos mesmos. As contradições, os conflitos são inerentes à produção das cidades amazônicas,

na qual o cotidiano, o vivido não pode ser excluído e a cultura indígena, não deve ser desconsiderada, visto ser importante na configuração da cidade. Ou seja, “as cidades amazônicas são produzidas a partir do específico, tendo dimensões gerais” (OLIVEIRA, 2000, p. 206).

A urbanização como resultado histórico do processo migratório campo-cidade, conhecido como êxodo rural, como um dos fatores a industrialização e que nos países subdesenvolvidos, devido a sua forma acelerada, trouxe consequências que ainda hoje se busca maneiras de solucionar os problemas de ordem social, política e ambiental. Pode-se então, afirmar que a sociedade vive hoje um “período no qual a problemática urbana prevalecerá decisivamente, em que a busca das soluções e das modalidades próprias à sociedade urbana passará ao primeiro plano” (LEFEBVRE, 2002, p. 19). O processo de urbanização também se faz presente na Amazônia, o qual se deu de forma diferenciada do restante do país, devido sua configuração territorial ocasionada tanto pela sua colonização, quanto pelas políticas de desenvolvimento do governo federal. Assim, o processo de urbanização na Amazônia, traz a problemática em relação à questão da mobilidade, pois a sua inserção no cenário nacional e internacional, acarretou a necessidade de uma estrutura que possibilitasse a locomoção de pessoas e cargas de maneira mais eficiente e a cidade de Manaquiri, a despeito de constituir uma pequena cidade amazônica, não foge a essa realidade, em sua escala própria. A mobilidade é de suma importância nos dias atuais, pois com o processo de crescimento das cidades, é cada vez mais necessária a locomoção não só dos seres humanos, como também dos objetos com maior rapidez dentro do espaço urbano, o que chamamos de mobilidade urbana.

A cada dia se torna mais visível o inchaço das cidades e de como se torna de forma significativa e urgente a forma como se dá o deslocamento das pessoas, que vão em busca de trabalho, qualificação e bens com maior qualidade, visto que a população de menor poder aquisitivo, moram longe do centro, o que encarece e aumenta o tempo de deslocamento, devido ao péssimo serviço de transporte coletivo muitas vezes já sucateado, assim como em pequena quantidade para atender aos que necessitam desse serviço e em conjunto a isso, o aumento do uso do automóvel vem causando congestionamento nas vias, dificultando assim o deslocamento dentro do espaço urbano. Conforme Vasconcelos, “ocorre um grande congestionamento de automóveis nas áreas mais centrais, prejudicando enormemente a circulação de seus usuários e dos usuários de ônibus” (2013, p. 8). O congestionamento nas áreas centrais tem trazido enorme prejuízos à circulação não só de quem anda de automóvel, como também dos que andam em ônibus, e pedestres ocasionando vários fatores estressantes, como também danos ao meio ambiente.

Com isso, se percebe que o Estado ainda hoje tem investido de forma excessiva em infraestrutura beneficiando a circulação de automóveis, alargando ruas que antes o trânsito de automóveis era mais difícil, muitas vezes retirando a população ali fixada, de forma a valorizar o novo espaço construído, fazendo com que a população que foi dali expulsa, vá em busca de um lugar que esteja de acordo com a sua condição financeira, muitas vezes longe do seu local de trabalho, dificultando a sua locomoção. Conforme o conceito de mobilidade urbana, o deslocamento das pessoas e bens se dá por vários meios, seja pelas vias, calçadas, por automóveis, a pé, bicicleta, por isso, a cidade deve estar estruturada de forma a possibilitar esse deslocamento com qualidade. Obstante a isso, o que vemos é o estímulo do modal de locomoção privado pelo poder público, dificultando o deslocamento por outras formas, seja a pé, de bicicleta, etc., (VASCONCELOS, 2013). Dificuldades essas que percebemos nas grandes e médias cidades e nas cidades pequenas ainda que nas mesmas não se tenha tanta visibilidade.

Em relação ao estado do Amazonas que possui 62 municípios, a maior parte é composta por pequenas cidades. Apenas dez cidades possuem população superior a 50 mil habitantes. Entre os municípios com população até 50 mil, Manaquiri está na 14ª posição com uma estimativa populacional de 33.049. E a circulação entre essas cidades está em sua essência ligada aos rios, mesmo que essa mobilidade se dê também através das estradas, pois “o rio é a rua” na Amazônia. Conforme David (2010):

É notório que grande parte daquilo que acontece na Amazônia está relacionado ao fluxo fluvial, principalmente no que se refere ao fluxo de passageiros e cargas na região. A grandiosidade e a caudaliosidade dos rios e a precariedade e escassez de estradas acentuam a utilização dos rios amazônicos. (p. 31).

A Região Amazônica é conhecida pela grande quantidade de rios navegáveis, o que viabiliza o transporte de grandes e pequenas cargas, assim como da população que vive nas suas margens, da mesma forma as populações que moram próximas as estradas necessitam. Assim que Batista (2007) citando José Lindoso (1972: 3.149), diz: “estrada e rio constituem um binômio eficaz e eloquente, para a ocupação humana da Hiléia” (p. 316). Diante do exposto pelo PAS (2006), a economia local carece de estruturas básicas que viabilizem a permanência da população no seu local de origem. (p. 43). Percebe-se dessa forma que as políticas públicas devem estar consoantes, no que diz respeito às especificidades da Amazônia, pois cada Região tem sua própria dinâmica.

Por isso, o objetivo geral da presente pesquisa foi analisar as contradições, o

urbanismo, relativos à mobilidade urbana na cidade do Manaquiri-Am. Para tanto, foram delineados os seguintes objetivos específicos: identificar as políticas urbanas relativas à mobilidade urbana na cidade do Manaquiri - Am; observar os impactos causados pelas políticas urbanas relativas à mobilidade urbana na cidade do Manaquiri - Am e verificar se a mobilidade urbana da cidade de manaquiri, está em consonância com a política nacional de mobilidade urbana. Partiu-se da hipótese que a falta de planejamento e a falta de qualidade dos serviços públicos, impõe desafios aos deslocamentos das pessoas na cidade de Manaquiri – Am. Nossas hipóteses buscaram verificar se a má qualidade dos serviços públicos influencia em relação ao questionamento da pesquisa.

A abordagem metodológica utilizada neste trabalho foi qualitativa e quantitativa, pois os mesmos se complementam, buscando assim uma melhor compreensão do objeto estudado, sendo que utilizamos de técnicas e instrumentos específicos para a coleta de dados, observação direta, registros fotográficos, utilização de ferramentas de geoprocessamento com vistas a produzir mapas temáticos, imagem de satélite, além da pesquisa documental e bibliográfica. A pesquisa *in loco* ocorreu no município de Manaquiri, dentro da sua área urbana.

Em busca de responder os objetivos, os referenciais teóricos foram de extrema importância na construção dessa pesquisa. Os quais nos possibilitaram entender diferentes aspectos das cidades amazônicas, em particular a cidade de Manaquiri, em relação ao restante do Brasil, no qual se refere a urbanização da mesma. Para isso foi feita a leitura de livros, teses, dissertações, na busca de se conhecer mais sobre os assuntos no qual nos propusemos alencrar nessa dissertação, assim como levantamentos de dados secundários do IBGE, para a confecção de mapas e também material disponibilizados pela Prefeitura de Manaquiri.

Minha ida até a cidade de estudo, se deu por meio de barco “expresso”, a qual é realizada em poucas horas, diferente de anos atrás, que levava em média 15 horas no bardo de recreio. A passagem tem sofrido ao longo dos anos, principalmente com a questão da Pandemia e da Vazante do rio, devido ao preço da gasolina, a qual está em torno de 70,00 reais. A viagem ao campo no final de 2019, também foi um retorno a cidade, na qual não íamos desde 2013, quando do falecimento de meus pais, na qual pudemos constatar as mudanças que estavam ocorrendo na cidade em questão.

O acesso as tecnologias mesmo que de forma irrisória, incorporava um novo ritmo ao cotidiano da população. Nessa viagem apenas observei a cidade e tirei fotos, as quais junto as bibliografias, serviriam para escrever o primeiro capítulo para a qualificação, a qual foi adiada pelo motivo já exposto. A segunda ida ao campo se deu em 2020, já na pandemia, fui na prefeitura contudo conforme a pessoa que me atendeu, o responsável para me repassar as

informações não se encontrava na cidade, sendo agendada uma nova data que não foi possível devido o fechamento da cidade, contudo obtivemos informações de forma não oficial que nos ajudaram no desenvolvimento da pesquisa. Já a terceira ida ao campo se deu no ano corrente (2022), no qual fomos bem recebidos pela Prefeitura, na pessoa da arquiteta Vanessa Oliveira, a qual nos disponibilizou alguns dados digitais, dos quais alguns se encontram no trabalho, contudo, não tivemos acesso a outros documentos oficiais, também tiramos fotos mais atualizadas da cidade.

A pesquisa foi estruturada da seguinte maneira:

Portanto, no primeiro capítulo identificamos as políticas urbanas relativas à mobilidade urbana. De forma que o primeiro capítulo ficou assim estruturado. A produção do espaço urbano: urbanismo e mobilidade urbana na cidade de Manaquiri –Am, dividido em três tópicos: Cidades na Amazônia: a cidade de Manaquiri; políticas de urbanismo e mobilidade urbana; planejamento urbano.

No segundo capítulo observamos os impactos causados por essas políticas urbanas em relação à mobilidade, o qual estruturou-se dessa forma. Políticas públicas urbanas relativas à mobilidade urbana em Manaquiri, o qual divide-se em: o cotidiano e a mobilidade urbana em Manaquiri; a evolução da mobilidade urbana em Manaquiri; problemas urbanos e mobilidade.

No terceiro capítulo, verificamos a mobilidade urbana da cidade de manaquiri, está em consonância com a política nacional de mobilidade urbana, o qual está estruturado assim: A mobilidade urbana na cidade de Manaquiri. Cujos tópicos são: política nacional de mobilidade urbana; política nacional de mobilidade urbana nas cidades amazonenses; política de mobilidade urbana: o contexto da cidade de Manaquiri.

Nos anexos colocamos algumas figuras que retratam um pouco mais da cidade de Manaquiri, assim como os documentos pertinente a pesquisa.

## CAPÍTULO I - A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: URBANISMO E MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DO MANAQUIRI – AM.

### 1.1. Cidades na Amazônia: a cidade de Manaquiri

A Vila do Jaraqui (primeiro nome dado à cidade, devido a fartura de peixe dessa espécie) foi elevada à categoria de cidade oficialmente em 23 de outubro de 1985, através da Lei nº 1.707 com o nome Manaquiri. O município foi desmembrado dos de Borba, Careiro e Manacapuru, contendo os seguintes limites: os municípios de Iranduba ao norte, Beruri ao sul, Careiro da Várzea, Careiro Castanho a leste e Manacapuru a oeste. A área territorial é de 3.155 km<sup>2</sup>, situada nas coordenadas -3° 33' 23" de latitude sul e 60° 18' 34" de longitude a oeste de Greenwich (LOUZADA, 2014). Abaixo vemos a frente da cidade em 1986, podemos notar seu aspecto pitoresco, as casas feitas de madeira, os flutuantes na beira do rio, o porto ainda sem nenhuma estrutura, o qual Oliveira (2000), faz uma descrição em relação as características das cidades da Amazônia “a igreja branca e luminosa com o seu telhado cor de barro (...) e uma fila de casa baixas, pintadas de cores claras, de frente para o rio” (p.35).

Fig.01 Frente da cidade - Vila do Jaraqui - 1986



Fonte: prof. Sebastião Reategui Francalino, 2022

O município de Manaquiri se localiza a 65 km em linha reta e 67 km via fluvial da metrópole Manaus, se divide entre Várzea e Terra firme e situa-se a 34 metros acima do nível do mar. Como nos mostra o gráfico 01 ele possui uma população segundo o IBGE (2010), de 22.801 hab., mas com uma estimativa em (2018) de 31.147 hab., dividido em população rural e urbana, com densidade de 5,7 hab. /km<sup>2</sup>. Em 2017, o salário médio mensal era de 1.6 salário mínimo. A proporção de pessoas ocupadas em relação a população total era de 3,3%, já os domicílios com rendimentos mensais de até meio salário por pessoa, tinha 49,5%, o total de pessoas ocupadas é de 986.

A maior parte da população é de denominação católica 13.875, evangélica 5.736 e espírita 21. O aniversário da cidade de Manaquiri é no dia 25/02. Em 2018 tinha uma frota de veículos de 627, dividido em: 95 automóveis, 13 caminhões, 62 caminhonetes, 1 ciclomotor, 8 micro-ônibus, 364 motocicletas, 48 motonetas, 9 ônibus e 16 triciclos. No Ranking do Estado do Amazonas, encontra-se na posição 43°. A sede do município está localizada na margem do Paraná do Manaquiri, área de terra firme, na margem direita do Rio Solimões. Sendo o rio Solimões o principal dentro do município, além do rio Castanho e do rio Tupana. Já a sede do município é percorrida pelo rio Jaraqui. O município não possui Plano Municipal de Saneamento básico. A cidade de Manaquiri foi incluída na Região Metropolitana de Manaus (RMM), segundo a Lei Promulgada de nº 64/2009, a partir de 2013, mesmo não se encontrando próxima da Metrópole e não tendo com a mesma uma intensa relação que justificasse esse ato. Hoje a RMM conta com treze municípios.

Segundo Lima (2014), do ponto de vista interpretativo do que seja uma região metropolitana a partir de 1988 com a Constituição passa a considerar os interesses de cada unidade federativa, mas que sua institucionalização vai está intimamente ligado ao fator jurídico, o qual tornou - se o legislador das ações políticas pelas quais as RM serão institucionalizadas, o que possibilitou a criação de uma RM diferenciada no estado do Amazonas, onde sua reconfiguração espacial se norteia pela” tríade político-jurídico-ideológico” (p. 132).

De forma que a RMM, possui tantos espaços metropolitanos como não metropolizados, contudo mesmo fazendo parte de um espaço metropolitano, do ponto de vista jurídico, não se pode confundir espaço metropolizados com metropolitano. Tendo no Plano Diretor (PD) aquele que vai fomentar por assim dizer as ações da tríade político-jurídico-ideológica. Assim, segundo o autor supracitado o espaço metropolizado é aquele que está ligado à cidade por meios de vários critérios, enquanto que o não metropolizado é um espaço heterogêneo.

Assim, segundo Lima (2014), a metropolização que compõe a RMM é induzida, “pois altera substancialmente as espacialidades preexistentes na área que compõem a RMM” (p.133). Com isso a RMM, se diferencia das outras RM, devido a sua singularidade, pois a mesma se compõe de espaços metropolizados e não metropolizados, o qual não apresenta uma “contigüidade espacial entre si, sendo que há significativa heterogeneidade paisagística e de formas de produzir e organizar o espaço” (p.133). Resultado das grandes distâncias entre seus municípios.

Ainda podemos dizer que na questão da criação das cidades no Amazonas que não foram resultados dos grandes projetos, nem abertura de estradas, mas sim do desmembramento de outros municípios pré-existentes, dentro do período estabelecido pela autora que foi de 1970 a 2010, o que pode ser comprovado em relação ao nosso objeto de estudo, a Cidade de Manaquiri (SOUZA, 2016).

Ademais, a maior parte das novas cidades criadas no Amazonas no período de 1970 a 2010, não se vincularam às ações de colonização dirigida e espontânea e a grandes projetos minerários/metalúrgicos, nem à construção de estradas e outras iniciativas. Resultaram de desmembramento de outros municípios pré-existentes e, conforme já citado, justificam-se mais politicamente do que do ponto de vista econômico, embora com algumas exceções (SOUZA, 2016, p.235).

A referida autora ainda sinaliza a não criação de novos municípios no estado do Amazonas, o que contraria o auge da criação de novos municípios nas demais localidades do Brasil após a Constituição de 1988, colocando o estado como um diferencial até mesmo dentro da região Norte do qual ele faz parte. Souza (2016), ainda diz que, os demais estados dessa região mais que duplicaram seus números de municípios, enquanto o Amazonas permanece com os seus 62 municípios, o que segundo ela mostra” o pouco dinamismo deste território em termos de sua repartição para a criação de um novo ente federado e provável melhor distribuição da população e atividades econômicas no âmbito interestadual" (p. 235)

Dessa forma mesmo o Manaquiri não sendo um espaço metropolizado, contudo ele se tornou metropolitano, após a Constituição de 1988, onde Lima (2014) diz que” a expressão socioespacial é prescindida pela dimensão jurídica, que pode legitimar espaços não metropolizados, delimitá-los e torná-los metropolitanos” (p.136).

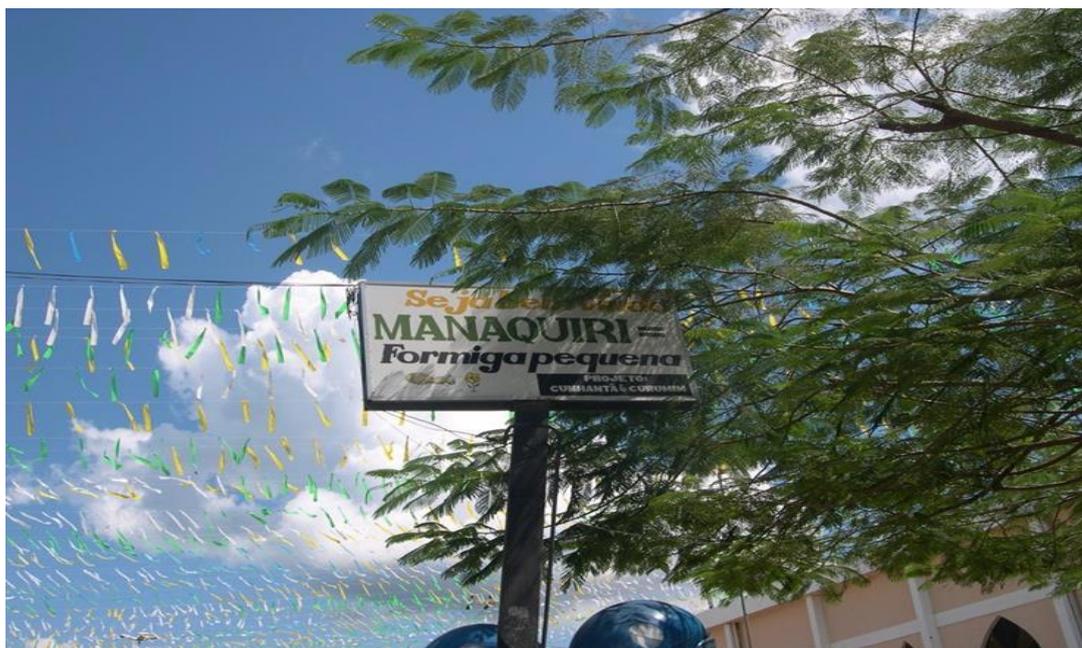
Em 2014 foi criado o Observatório da Região Metropolitana de Manaus (ORMM), cujos objetivos são:

i) levantamento e análise de dados; ii) avaliação de tendências e previsões relativas à consolidação da metrópole (considerando as características ambientais, sociais, econômicas, de infraestrutura e político- institucionais do território); iii) publicação e ampla divulgação dos resultados alcançados; iv) implantação de programas de educação comunitária e empoderamento social sobre questões de desenvolvimento urbano/rural; v) fortalecimento da governança, diversificação e qualificação da participação público-privada nos fóruns de debate e construção de políticas públicas; vi) promoção de atividades, mutirões e campanhas que promovam novos padrões sociais, econômicos e de participação social que, de fato, contribuam com a melhoria da qualidade de vida dos habitantes e com o desenvolvimento sustentável da RMM (PPDT,2020, p. 08).

Os quais havendo na cidade irão promover a vida em suas múltiplas dimensões, fazendo com que o cidadão alcance suas potencialidades em direção ao pleno desenvolvimento da reprodução social, ao se tornar conhecedor, articulador, propositivo e atuante dentro do espaço territorial onde está em constante movimento.

A figura 02 abaixo faz referência ao nome dado a cidade de Manaquiri que tem sua origem nas palavras indígenas que significam: “*Manah*” (planta medicinal) e “*Kiri*” (cabeça pequena). O nome Manaquiri, tem sua verdadeira origem na Lenda da Formiga Manaquiri. Manaquiri então passou a significar “formiga da cabeça pequena” (ALMEIDA, 2013, p.28). Os territórios pertencentes ao município de Careiro e mais áreas contíguas de Manacapuru e Borba, passaram a constituir, por meio da Emenda Constitucional 12, o município autônomo de Manaquiri. Segundo a lenda Naná era filha de um Cacique da nação Mura, que se apaixonou por um jovem em sonhos, o qual depois desapareceu, triste ela saía a noite em busca desse jovem e foi picada por uma cobra, vindo a falecer. A jovem índia foi encontrada morta em cima das folhas de uma planta cujo nome na língua indígena significa Manah (planta medicinal) e depois a cobriram com folhas em forma de pirâmide, passaram então a visitá-la e após o terceiro ano viram que a pirâmide se transformou em um grande formigueiro, sendo este composto por formigas de cabeça pequena e nádegas avantajadas, segundo ainda reza a lenda a indígena Naná foi transformada pelo Deus Sol em uma dessas formigas, para consolar o pai da jovem. Assim, o nome Manaquiri resultou da união dessas duas palavras indígenas Manah que significa planta medicinal e Kiri, formiga da cabeça pequena.

Figura 02 Placa de boas-vindas a quem chega ao Porto de Manaquiri – Am - Brasil

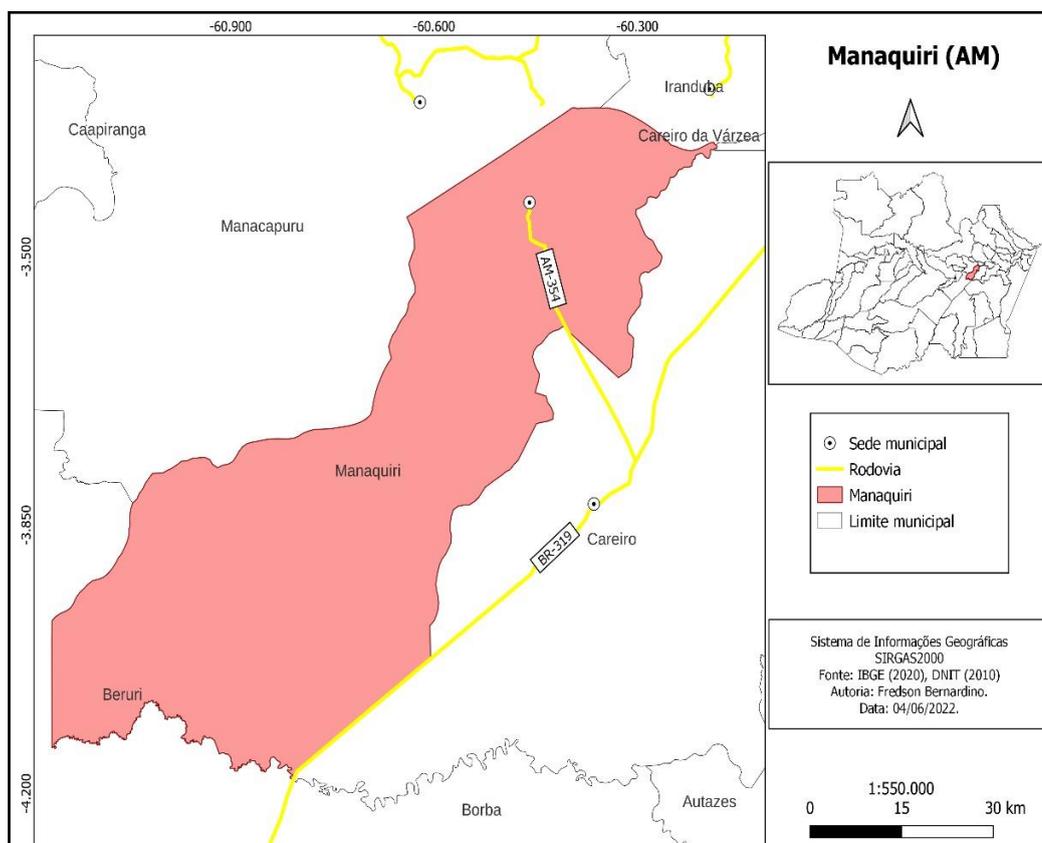


Fonte: Silvestre dos santos Lima. <https://mapio.net/pic/p-4859475>

Conforme relato de um morador cujo nome não foi revelado devido ao caráter de nossa pesquisa, sabemos que o município em questão foi mencionado em 1849, pelo cientista britânico Alfred Russel Wallace, o qual narra em seu livro *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*, o município como uma pequena fazenda do português Antonio José Brandão, meados do século XIX. O qual pode-se entender que Manaquiri, adquiriu um nível de desenvolvimento maior depois da construção da estrada, contudo, foi pelos rios que ela entrou para a História.

Oficialmente, a história hoje do município de Manaquiri, está ligada ao povoamento efetuado por nordestinos a princípio no município do Careiro, que posteriormente se estendeu pela região. Com o início da construção da BR-319, na década de 1970, os subdistritos do Careiro, com destaque para o Careiro Castanho e Manaquiri também passaram a receber imigrantes, oriundos de outros municípios e também de outros estados brasileiros, para trabalharem na construção da BR, e acabaram por se fixar na região (LOUZADA, 2014). Abaixo consta a localização do Município

Mapa 01 – Localização do Município de Manaquiri



Fonte: IBGE (2020), DNIT (2010). Elab.: Fredson Bernardino (jun./2022).

O acesso à cidade se dá tanto por via fluvial, quanto terrestre. Pela via fluvial por meio de barcos de recreio e lanchas que saem do porto de Manaus. O tempo do percurso é variável, podendo chegar de 1 hora e 40 minutos de lancha a mais ou menos 4 horas de barco de recreio. Na época de estiagem o acesso melhor é pela rodovia federal BR-319 (Manaus – Porto Velho). A primeira parte desse trajeto é feito via balsa a partir de Manaus, que equivale a 170 km até o município de Careiro da Várzea, depois pega a BR- 354, que segue direto ao município de Manaquiri. O trajeto fica em torno de mais ou menos 4 horas, sendo uma hora de balsa e três horas de rodovia. A figura 03 nos mostra o acesso de alguns anos atrás quando ainda não se tinha o terminal hidroviário construído. Um pouco mais abaixo temos a imagem 04 que designa o novo terminal hidroviário (IBGE,2010)

Figura 03 Chegada ao Porto Manaquiri – Am - Brasil.



Fonte: Silvestre dos Santos Lima. <https://mapio.net/pic/p-4830688/>

Podemos assim notar uma mudança quanto ao seu aspecto paisagístico, pois antes do porto hidroviário víamos uma paisagem mais harmoniosa do ponto de vista estético, o qual nos dava um sentimento de aconchego, de tranquilidade, onde ainda predominava o transporte pelos barcos e o deslocamento da população por modal não motorizados.

Figura 04 novo terminal hidroviário



Fonte: Nilce Lourenço, 2019

Em relação à figura 04 do porto hidroviário, já nos dá a sensação de algo urbano, da contradição que começou a aparecer na construção da paisagem, onde as casas têm um novo aspecto e os transportes motorizados configuram uma modernidade no espaço em que a cidade está inserida. Hoje já não podemos ver totalmente a frente da Igreja quando chegamos, o qual nos fala Oliveira (2000), o que é quase uma regra na maioria das cidades amazônicas, mas com a urbanização que chega nas mesmas, mesmo que de forma irrisória trazem mudanças do ponto de vista urbanístico.

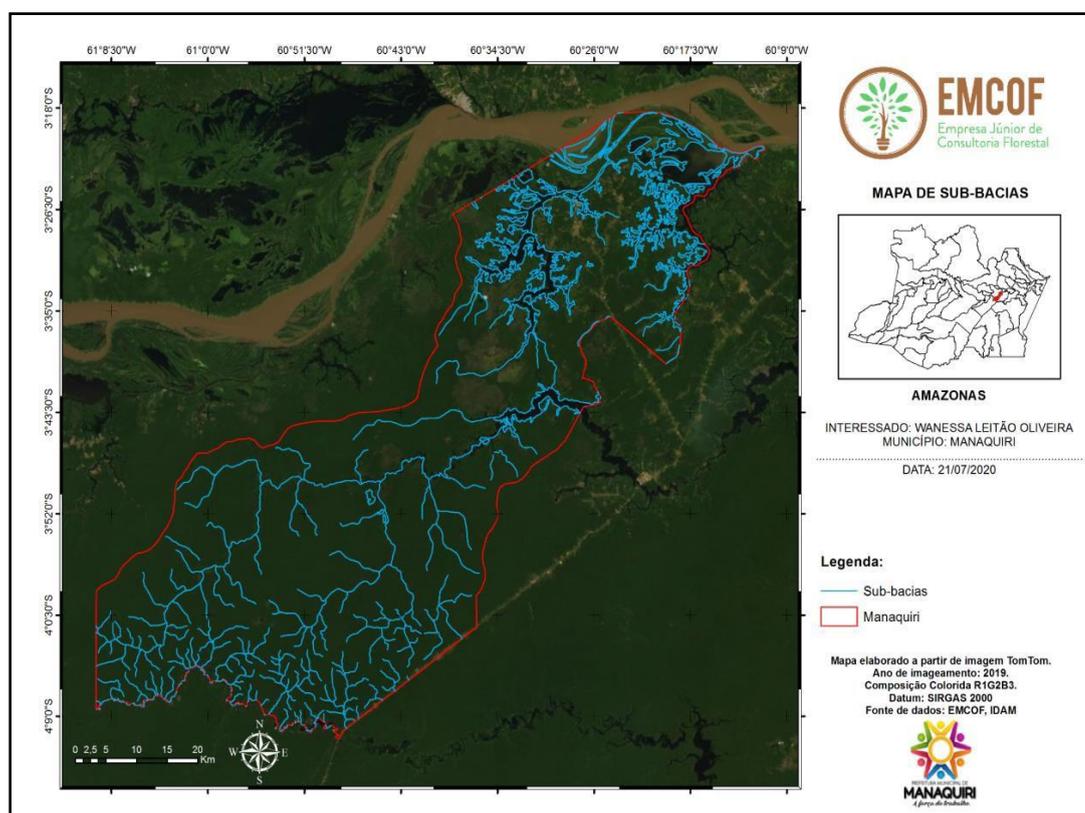
De acordo com o DNIT (Departamento Nacional de Infraestruturas de Transportes), o terminal hidroviário de Manaquiri foi entregue no mês de março de 2010. Dando à população dessa área, maior segurança, pois a mesma desembarcava em barrancos, em pranchas de madeiras que não ofereciam segurança. Também possuem um prédio para abrigar os passageiros, lanchonete, fiscalização e sanitários. Esses terminais são de suma importância para as cidades e vilas que se encontram às margens dos rios e afluentes, utilizando-os para transporte de passageiros, mantimentos e gêneros de primeira necessidade. Contudo esses terminais hidroviários são projetados de acordo com as características topográficas da área e da força da corrente das águas, pois segundo dados obtidos pelos órgãos responsáveis, os rios no Amazonas sobem até 17 metros durante as marés<sup>1</sup>. Com isso, esses projetos são discutidos de forma exaustiva com as prefeituras, para que se possa fazer uma obra que atenda às necessidades do município. Geralmente o atracadouro é flutuante, ligado à margem do rio por passagens, os quais às vezes também necessitam de flutuantes para suportar as variações da maré. O atracadouro flutuante é constituído por aço naval. (DNIT, 2019).

No mesmo sentido, é preciso considerar a questão da densidade hidrográfica e a sua importância para a circulação na Amazônia, sobretudo a Amazônia Ocidental. Essa compreensão passa, portanto, por considerar os corpos hídricos no planejamento regional, o que também concerne à mobilidade urbana e a integração intramunicipal. O município de Manaquiri se encontra na região hidrográfica Amazônica, composta pela sub - bacia nível 1- Madeira e Purus, a sub - bacia nível 2 – Solimões 2, Amazonas 1. Os principais rios que passam dentro do município são rio Solimões (32,35%), rio Castanho (19,57%) e rio Tupana (4, 94%). Seu manancial de abastecimento é subterrâneo, sua classificação está em manancial não vulnerável, tendo um índice de segurança hídrica média. Abaixo o mapa 02, mostra a drenagem no município de Manaquiri, as sub-bacias do rio Amazonas.

---

<sup>1</sup> N.A esse termo é utilizado pelo próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para se referir aos períodos de enchentes no Amazonas.

Mapa 02 - drenagem no Município de Manaquiri: sub-bacias do rio Amazonas.



Fonte: Tomtom (2019). Emconf (s/d), Idam (s/d). Elab.: Emconf (jul/2020).

De acordo com Alves (2016), a calha Solimões – amazonas, se classifica como drenagem fluvial de água branca, o qual tem como característica “a deposição de sedimentos nas suas planícies de inundação, as várzeas, e nas planícies de inundação dos sistemas lacustres que povoam suas margens” (p. 12), da qual fazem parte Manaquiri – Janauacá, de forma que as mesmas são regiões férteis, o que possibilita que ocorra comunidades vegetais altamente produtivas nessas áreas.

Abaixo a figura 05 nos mostra o acesso por via terrestre pela rodovia 354, onde podemos observar o percurso feito por ciclistas, mas também utilizada para o escoamento de produtos primários produzidos no município, vemos ainda a placa que nos sinaliza a extensão a ser percorrida até o início do município, cercada por uma extensa vegetação. Conforme a figura a estrada aparenta bom estado de conservação.

Figura 05 Acesso por via terrestre



Fonte: manaquirialertablogspot.com

Mesmo que a sede do município de Manaquiri, não se encontra às margens da BR- 319, pois a mesma começa no final da estrada Am- 354, recebe influência direta, pois está conectada por um trecho de 43 km. Os investimentos nessa rodovia, que possui três ramais secundários, chegaram em 2013 em 6,6 milhões em obras de revitalização. Os ramais passam por constante obras de recuperação e melhorias e já contam com pavimentação asfáltica em 30 quilômetros. Já a área rural é composta de 41 comunidades, entre as quais fazem parte a Vila do Janauacá, Bairro Alto e Cai N'água, que mais se destacam, além disso existem 16 aldeias indígenas, onde a etnia mura é a maior. Em relação à metrópole existem, diariamente barcos que saem de Manaquiri em direção à Manaus, mas segundo (Lima, 2014), mesmo Manaquiri fazendo parte do rol metropolitano, é considerado segundo ele de "extra metropolitano" pois não há uma relação muito intensa com a metrópole. Tendo assim a sua dimensão sócio espacial desconsiderada.

Assim como muitas cidades da Amazônia, Manaquiri também tem sua rotina alterada pelas cheias e secas dos rios. Onde o acesso se torna difícil na época da seca, permitindo somente por via terrestre. Se as cheias não forem muito intensas não chega a afetar a sede do município. Em 2005 houve uma seca no município que se tornou histórica, devido não ter havido outra igual antes e até agora. Vemos abaixo a figura 06, que mostra como fica o acesso da população para pegar a embarcação durante a época da vazante. O deslocamento se torna bem mais dificultoso, pois muitos têm que carregar suas bagagens.

Figura 06 - porto hidroviário durante a seca



Fonte: Iris Andrade – nov./2020. Aqui vemos o porto hidroviário durante a seca de 2020. O acesso até os barcos fica mais dificultoso.

A cidade é como “uma forma de organização do espaço pelos homens, em vista da coordenação e da direção de suas diferentes atividades e, eventualmente da concentração de suas atividades industriais e que constitui um meio geográfico diferente do meio rural que a rodeia” (SANTOS, 1959, p. 10). Nesse sentido, as pequenas cidades amazônicas apresentam contradições: são articuladas a relações pretéritas caracterizadas pela inércia e, ao mesmo tempo, articuladas a dinamicidades contemporâneas que as ligam ao mundo, especialmente a partir da biodiversidade e da sociodiversidade. Essa contradição, que de resto não é exclusiva da Amazônia, possibilita as simultaneidades nas inovações e sinais da modernização na paisagem, especialmente ligados à comunicação, mas também aos equipamentos (OLIVEIRA, 2000). Segundo o autor, a vida nas e das cidades amazônicas está ligada ao rio e à floresta, e que dessas cidades, temos a primeira visão de longe quando o barco em que navegamos se aproxima.

Em relação à cidade de Manaquiri as impressões são as mesmas, pois vemos ao longe a Igreja que, outrora ficava defronte para rio e que, na atualidade, a vemos de lado. Além disso, ela vive em meio às dinamicidades contemporâneas que podem ser percebidas por meio das políticas urbanas relativas à mobilidade em Manaquiri, assunto que veremos no próximo capítulo.

## 1.2. Políticas de urbanismo e mobilidade urbana

Segundo Sudário (2017), a definição de urbano, de cidade e de município não é algo que se consiga com facilidade, mesmo que sejam áreas bastante estudadas, pois a compreensão desses conceitos perpassa pelo sentimento do homem se sentir parte desses espaços, de forma a gerar um entendimento de que as cidades são para pessoas e não necessariamente para veículos. Pois, a importância dos recursos naturais, assim como dos deslocamentos intraurbanos não precisam mais que se discutam, visto serem necessários para a promoção da vida, bem como da própria dinâmica das cidades. O que a autora contesta é o descaso que damos a nossa própria vida, nas cidades e pelas cidades.

De acordo com a autora, há a necessidade de se desenvolver políticas públicas urbanas que visem assegurar os direitos dos cidadãos, tendo no governo àquele que vai expressar essa legitimidade em relação às ações que serão institucionalizadas por ele. Portanto necessita-se desse conhecimento sobre o que são e quais os recursos para que sejam aplicadas de forma igualitária, o que infelizmente não acontece.

Segundo Souza (2002), a área de política pública surge nos EUA e Europa em dois formatos diferentes. Nos EUA, ela passa pela base teórica sobre o papel do Estado e vai direto dando ênfase nos estudos sobre a ação dos governos. Enquanto na Europa, ela surge dos “trabalhos baseados em teoria explicativas sobre o Estado e sua maior representação institucional, que é o governo, produtor por excelência, de políticas públicas” (SOUZA, 2002, p.2). A disciplina tem seu alicerce na ciência pública, de forma a orientar os governos nas decisões que devem tomar, de forma a entender como e porque os mesmos escolhem determinadas ações.

Souza (2002), afirma que a Guerra Fria e a valorização da tecnocracia, foi quem possibilitou a utilização da política pública, como ferramenta das decisões do governo, a mesma foi introduzida nos governos dos EUA por Robert McNamara. Vindo mais tarde se expandir para outras áreas da produção pública, incluindo a social (SOUZA, 2002).

Contudo para o autor, mesmo tendo várias definições a visão holística é a que mais se utiliza, onde o todo é mais importante que a soma das partes. Essa visão tem duas implicações. Uma delas é que ela se torna parte de várias disciplinas, teorias e modelos analíticos, fazendo com que possibilite vários olhares, conforme o ramo a ela inserida. A outra que mesmo com seu olhar holístico, ela comporta vários olhares, dessa forma essas políticas públicas se tornarão planos, projetos, banco de dados, etc., que quando colocado em ação, implantadas ficam sujeitas às avaliações e acompanhamentos. Dessa forma, em relação ao papel dos governos quando se

trata de políticas públicas, o autor diz que,

Sociedades e Estados complexos como o nosso, no processo de definições de políticas públicas, estão mais próximos da perspectiva teórica daqueles que defendem que existe uma “autonomia relativa do Estado”, que faz com que o mesmo tenha um espaço próprio de atuação, embora permeável à influência externa e interna (SOUZA, 2002, p. 06).

Portanto essa autonomia relativa vai gerar determinadas capacidades, as quais criarão condições para que se implementem os objetivos das políticas públicas, contudo as mesmas estão sujeitas a muitos fatores, como também do tempo histórico no qual o país se encontra. De forma que mesmo sofrendo influências externas e internas, às instituições governamentais não perdem seu papel de governabilidade da sociedade. O que podemos considerar que, mesmo com as influências que o governo ou Estado sofre, cabe a ele a decisão final. (SOUZA, 2002).

Para o autor, as políticas públicas podem assumir quatro formatos, que serão aqui mencionadas, sem, contudo, fazer uma descrição de cada uma. As mesmas são: políticas distributivas, políticas regulatórias, políticas redistributivas e políticas constitutivas de forma que as mesmas “irão gerar pontos ou grupos de vetos e de apoios diferentes, processando-se, portanto, dentro do sistema político de forma também diferente” (p. 07).

De acordo com o Sebrae/MG (2008), é importante que os municípios tenham suas políticas públicas, para isso é preciso não só recursos financeiros, como também um planejamento a longo prazo. Isso cabe aos chamados atores estatais (políticos e servidores públicos), juntamente com os atores privados, ou seja, que fazem parte da sociedade civil que formulem não somente os objetivos, como também os melhores meios de os alcançar.

Pois, o processo de formulação de uma política pública, passa por pelo menos cinco fases que são formação da Agenda (onde são selecionadas as prioridades; formulação de políticas (onde são apresentadas as soluções ou alternativas); processo de tomada de decisões (onde irão ser escolhidas as ações que serão implementadas); Implementação (execução das ações) e a Avaliação (onde se verificará se o objetivo foi alcançado ou não, servindo também para outros objetivos), mas ao mesmo tempo todas estão interligadas, se repetindo continuamente com vista a aperfeiçoar essas fases.(SEBRAE/MG,2008).

Dessa forma é citado pelo menos quatro instrumentos de planejamento municipal que podem ou devem ser utilizados pelos municípios, entre eles estão o Plano Diretor (principal ferramenta de planejamento urbano no Brasil, Lei federal 10.257/2001), obrigatório para municípios com população acima de vinte mil habitantes e que estão inseridos nas regiões metropolitanas, entre outros requisitos, ou seja, esse plano visa dar orientação do que pode ou

não se pode fazer em um município de forma a orientar as ações do Poder Público (SEBRAE\MG, 2008).

Então o que podemos observar é que existem leis que podem dar o direcionamento para a aplicação de uma política pública mais efetiva, mas falta uma distribuição de forma justa entre os vários segmentos da sociedade. E isso confere ao Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei de Orçamento, que são elementos legislativos que compõem o sistema orçamentário brasileiro, instituídos pela Constituição Federal de 1988, para a União, e pelas Leis Orgânicas para os municípios. Todos os quatro são caracterizados como instrumentos de Políticas Públicas (SEBRAE\MG, 2008).

Em relação às políticas públicas Vasconcelos (2013) afirma que:

A conclusão mais importante em termos de políticas públicas é que o patrimônio público das vias não vem sendo distribuídas igualmente entre as pessoas, portanto, considerar os investimentos no sistema viário democráticos e equitativos não passa de um mito – na verdade, o mais poderoso mito lançado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário (p.6).

Já o que equivale em relação às políticas de urbanismo é que segundo Lefebvre (2002) urbanismo “é apenas uma política” a qual ele define como “a atividade que traça a ordenação dos estabelecimentos humanos no território com traços de pedra, de cimento ou metal” (p. 139). Pois, ele não se mostra como é realmente, de forma que se torna uma ilusão. De modo que se divide em vários tipos de urbanismo tal como o dos urbanistas, dos promotores imobiliários, do Estado e dos tecnocratas.

Dissimulando assim seus traços fundamentais, seu sentido e finalidade, Lefebvre diz que o urbanismo oculta a estratégia capitalista, a qual oprime o usuário, o participante e o simples habitante, reduzindo não somente a função de habitar, mas também a de comprar seu espaço, realizando a mais-valia. Dessa forma, a sua condição de habitar, será equivalente aquilo que ele pode comprar. De forma que o urbanismo sendo uma ideologia irá se mostrar como arte, técnica e ciência conforme a situação exigir. Percebemos com isso que surgem as leis com certas finalidades para aprovar ou desaprovar certas situações, por exemplo a lei complementar nº3, de 16 de janeiro de 2014, assegura que:

Art. 1º Fica instituído o Código de Obras e Edificações do Município de Manaus, constituindo-se em instrumento de caráter urbanístico do Plano Diretor Urbano e Ambiental de Manaus.

No Art. 3º IV - promoção da boa estética arquitetônica, urbanística e paisagística da Cidade;

Dessa forma Seck (2016) diz que “o mundo moderno está cheio de especialistas pagos para ignorar critérios além de sua área específica” (p.25). Ou seja, cada qual só faz aquilo que acha adequado dentro da sua área, não levando em conta que deve haver uma parceria entre as várias especialidades com o intuito de se chegar num bem comum. Os generalistas são os mais adequados planejadores, quando se espera que uma cidade tenha o seu funcionamento de forma adequada, pois os mesmos já estão percebendo que quanto mais vias de tráfego, maior será o trânsito. Daí a necessidade, antes de tudo, de se perguntar - que tipo de cidade nós queremos - de forma que as políticas públicas estejam voltadas para se alcançar esse objetivo.

Conforme já estamos inteirados, a cidade foi feita para os carros, como dito mais acima por Sudário (2017), se faz necessário repensar a ordem das coisas pois as cidades antes de tudo, são constituídas por pessoas (pedestres), o que corrobora com Speck (2016), que devemos criar, absorver para si “uma cultura de pedestre” (p. 27).

Figura 07 - Rua Rosa Lemos- centro



Foto: Nilce Lourenço - 2019.

Nessa figura podemos ver uma das principais vias da cidade de Manaquiri, a Rua Rosa Lemos, onde há uma infraestrutura voltada para o deslocamento de modais motorizados<sup>2</sup>, em que predomina o modal de duas rodas, principalmente as motocicletas que no momento não é evidenciado. As áreas centrais de uma cidade, são as que mais recebem obras de infraestruturas, objetivando seu desenvolvimento, via larga para que haja uma fluidez dos transportes motorizados. Por isso, é preciso falar em mobilidade urbana, a lei 12.587/12 estabelece que mobilidade urbana é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Ou seja, a mobilidade é algo inerente àquilo que precisa se locomover, assim há

<sup>2</sup> N.A Assunto discutido com visualização do gráfico 02 na p.86 do Capítulo III

necessidade de se prover meios para que essa locomoção se dê de forma harmoniosa dentro do espaço no qual se está inserido. (BRASIL, 2012).

Quando se analisa a Política de mobilidade urbana, vemos que a mobilidade é uma prioridade em nossos dias, pois o aumento do tráfego de veículos a cada ano tem feito com que os gestores busquem soluções para o mesmo. Pois nessa mesma lei 12.587/12 configura a determinação para que os municípios não só planejem como também executem a política de Mobilidade Urbana, visto que o planejamento urbano, estabelecido no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01) se faz necessário para que as cidades cresçam de forma sustentável. Doravante os municípios que possuem uma população acima de 20 mil habitantes, tem que elaborar e apresentar seu plano de mobilidade urbana de forma que as cidades cresçam de forma ordenada, priorizando os transportes não motorizados e os transportes públicos coletivos (BRASIL,2012).

De acordo com a lei, a União está sujeita em dar não somente assistência técnica e financeira, mas contribuir para capacitar pessoas para o atendimento dessa política aos entes federados. Além de instituir as diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo o transporte e tratando de questões da política urbana já estabelecidas no Estatuto da Cidade. Dessa forma, a Lei define e classifica não só os modos e serviços de transportes, como também exemplifica, as infraestruturas de mobilidade urbana composta no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

De forma que estejam interligadas a um planejamento sistêmico a fim de produzir benefícios claros conforme os investimentos aplicados em infraestrutura. Pois, investir por investir não garantirá que a mobilidade urbana melhorará. Essa Lei também concede segurança jurídica caso os municípios priorizem os transportes não motorizados e coletivos, em vez do transporte individual. Mas também estão sujeitas as penalidades caso não se adequem aos princípios, diretrizes e objetivos estabelecidas em Lei. (BRASIL,2012).

Do mesmo modo quando se olha para os princípios e as diretrizes sobre o qual essa Lei está estabelecida vemos que estão bem elaborados, mas é na questão dos objetivos que está o entrave dessa política pois a prática para a consolidação deles fica subjugada às questões políticas, empreendimentos imobiliários, interesses econômicos entre outros que impedem que a cidade seja implantada de forma igualitária. Assim segundo as diretrizes da Lei de Mobilidade, a cidade de Manaus instituiu em 29 de dezembro de 2015, o Plano de Mobilidade Urbana e as Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana de Manaus, a qual está em conformidade com o Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus conforme a Lei complementar nº 2 de 16 de janeiro de 2014. Essas leis em consonância com a Constituição de 1988 regulam as diretrizes para os Estados e Municípios.

### 1.3 Planejamento Urbano

Em relação ao direito urbanístico brasileiro, o Estatuto da Cidade (2001), tornou-se um divisor, pois o mesmo segundo Pinto (2011) é a “primeira legislação abrangente sobre política urbana, que é de responsabilidade municipal” (p.1). Contudo não se pode dizer que temos uma legislação que dê segurança nesse setor, impedindo a institucionalização do planejamento, o que segundo o autor ocasiona graves problemas, principalmente nas principais cidades, dos quais ele cita: “crescimento desordenado do tecido urbano, a realização de obras setoriais contrárias aos objetivos da política urbana e a degradação de áreas centrais dotadas de infraestrutura” (p.1).

Antes da Constituição de 88, a política urbana era assunto dos municípios, os quais não tinham uma grande interferência da União, o que passou a ocorrer depois dessa data, instituindo diretrizes para o desenvolvimento urbano, conforme o Art.21. XX. Com isso compete aos municípios “promover adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano” e para “suplementar a legislação federal e estadual de acordo com o Art.30”. III e VIII (p.2).

Ou seja, cabe aos municípios conforme as diretrizes da lei, Art. 182, a execução da política de desenvolvimento urbano foi dada ao Poder Público Municipal. Contudo sua atribuição é apenas no que se refere a execução da política urbana, a qual se consolidaram através” do planejamento e do controle do uso do solo urbano” (p.2).

Embora haja uma legislação referente ao direito urbanístico na esfera federal, assim como leis setoriais, existem também normas estaduais e municipais dispendo sobre o desenvolvimento urbano, contudo ainda segundo Pinto (2011),” a legislação brasileira ainda apresenta muitas deficiências, especificamente se comparada à existente nos países europeus, que se encontram sistematizada em Código de Urbanismo” (p.2).

Pinto (2011), afirma que o Estatuto da Cidade, no que se refere ao planejamento urbano é superficial, visto o mesmo não trazer uma “descrição clara e abrangente do conteúdo do plano diretor e dos demais planos urbanísticos, nem da maneira como os instrumentos de política urbana se articulam com eles, ao contrário dos Códigos de Urbanismo europeu.

De acordo com o autor a gravidade maior está ligado ao plano diretor, como é de conhecimento, é uma obrigatoriedade para os municípios com mais de 20 mil habitantes, contudo contém segundo Pinto (2011), lacunas, como por exemplo a falta de mapeamento das áreas de risco, contemplada na Lei n. 6.766, de 1979.

Outro fator deficitário é que não existe uma “coordenação territorial entre as políticas setoriais e a ordenamento territoriais das cidades, o qual se pode observar nos casos dos

assentamentos irregulares”, ou seja, torna-se legal o ilegal através das infraestruturas disponibilizadas para essas áreas, entre outras. De forma, que cada vez mais áreas de risco estão sendo ocupadas com a conivência do Poder Público. Assim sendo, vemos a necessidade do Poder Público não só priorizar, mas vincular leis que serão de fácil regularização e aplicação, de forma que se evite tanto o desperdício de recursos tanto naturais como financeiros.

De forma que quando se olha para o Estado, Amaral (2019) nos diz que o Estado não está submetido de forma cega a classe dominante, contudo é para ela que ele prefere trabalhar. Assim, para que o mesmo disfarce essa preferência, ele se fragmenta e se descentraliza do aparelho estatal, “transformando-se em vários poderes regionais, multiplicando as instituições intermediárias” (p.9).

A autora diz, que quando se faz uma análise do Estado e a questão urbana, percebe-se que “a tendência atual evidencia uma perspectiva em nível de município para tratar de problemas estruturais, que na verdade, carecem de abordagem em nível nacional” (AMARAL, 2019, p.10). Assim, dentro do atual modelo político econômico, surgem temas que têm sido recorrentes nos discursos, como, cidades globais, empoderamento dos setores, poder local como estratégias de desenvolvimento.

Ou seja, o Estado, apesar de tudo, sempre será um apaziguador de crises, de forma a manter a manutenção da reprodução do capital, no qual ele utiliza instrumentos que dão base para o desenvolvimento da política pública, que segundo a autora supracitada são:

- 1) “financiamento público dos meios de comunicação, de aglomeração das atividades econômicas e dos meios de consumo coletivos concentrados nos lugares de aglomeração da força de trabalho; 2) planejamento urbano com coordenação estatal das produções e dos usos privativos do quadro construído; 3) política fundiária com a tentativa de supressão da contradição entre a propriedade privada do capital e a propriedade da Terra” (AMARAL, 2019, p.11).

Contudo, o que se percebe realmente, é que o financiamento público que deveria ser utilizado para beneficiamento da maioria da população, converte-se na produção urbana em algo rentável para os capitalistas, ou seja, prioriza-se poucos em detrimento de muitos, Amaral (2019), exemplifica isso dessa forma “estrada por onde passa o transporte de mercadoria versus via simples de acesso a residência” (p.12).

O que nos possibilita visualizar que cada vez mais, o governo vem se fixando acima do Estado, fazendo com que as medidas tomadas visem apenas um curto espaço de tempo, em detrimento do que o planejamento deveria propor, tornando as cidades apenas como uma especulação para o setor privado.

Ainda segundo Amaral (2019),” a economia de uma cidade é um dos pilares do planejamento urbano, e que a urbanização se transformou na própria reprodução do capital” (p.14), através da política neoliberalista, isso se tornará numa disputa entre as cidades brasileiras, fazendo com que as decisões tomadas a nível de Brasil, se tornem mais e mais descentralizadas, o que colocará em risco a “efetivação de planejamento Nacional” (p.14).

Isso facilitará, os investimentos estrangeiros em nações que ainda tem espaços “a cooptar” , pois contam com as facilidades oportunizadas pelo próprio Estado, tornando esses espaços atrativos para os investidores, conseqüentemente ampliando as desigualdades socioeconômicas, caracterizada como segregação espacial, definida por espaços privilegiados (para poucos) e outros em condições precárias (para muitos), dos quais perdem o direito de habitar no espaço privilegiado por suas condições econômicas e são expulsos de seus locais de origem, muitas vezes (AMARAL,2019, p.15).

Observa-se então, que o papel do Estado tem se tornado camuflado, pois ao fazer investimentos públicos em infraestruturas com o objetivo de melhorar a cidade para todos os cidadãos, apenas está fazendo uso de gastos públicos em prol de uma minoria, de forma que o Estado não assume seu papel de liderar a produção do espaço urbano (AMARAL, 2019, p.15).

Ainda no que se refere a questão do planejamento urbano, Martins (2019), diz que também foi inserido dentro da Constituição Federal a questão ambiental, ressaltada nos artigos 183,184 e 225, os quais trazem “questões relacionadas ao meio ambiente e às políticas urbanas, fazendo com que o município passasse a se responsabilizar pela gestão ambiental urbana” (p. 57), pois antes de 1988, achava-se que somente o que dizia respeito a saúde, a educação tinha visibilidade, “porém, percebeu-se que o correto ordenamento de uma cidade influi diretamente na saúde, educação, qualidade de vida, segurança e bem - estar de seus habitantes” (p. 56).

Com isso, percebe-se a necessidade de se ter uma boa gestão, pessoas capacitadas que busquem colocar em prática as ações que foram elaboradas de forma que elas venham atingir seus objetivos primordiais, ou seja, beneficiar os habitantes, tornando assim uma cidade com qualidade de vida em todos os níveis sociais.

Para Martins (2019), dentro da questão do planejamento, insere-se também a questão ambiental. De acordo com a nossa Constituição, os artigos 183, 184 e 225, trazem “questões relacionadas ao meio ambiente e às políticas urbanas, fazendo com que o município passasse a se responsabilizar pela gestão ambiental urbana” (p. 57)

De forma que a gestão ambiental passou a ser integrada a outros institutos legais. Para ela, o planejamento urbano nada mais é que o Plano Diretor, o qual deve ser elaborado quando se

tem o objetivo de se desenvolver nas cidades que fazem parte de um município, objetivando a melhoria de vida de seus habitantes, de forma estruturada dentro do espaço urbano, observando as peculiaridades e as características próprias do município.

Assim, o Plano Diretor, segundo Martins (2019), é o “documento mais importante para o desenvolvimento, ordenamento e crescimento dos municípios” e nele deve constar “tudo o que é necessário para o bem-estar dos habitantes” (p.59). No qual o enfoque físico, o enfoque social e o administrativo, são conteúdos importantes para sua organização e execução.

De acordo com isso, o enfoque físico aborda todo o planejamento da cidade. O social, visa o bem-estar e melhoria da população, já no enfoque administrativo, ele fornece os meios para que o plano diretor seja executado. Devido o dinamismo das cidades, se faz necessário que o plano diretor esteja sempre em revisão, para que se contemple as novas mudanças advindas do desenvolvimento das cidades.

Para que se crie o plano diretor, os atores envolvidos devem seguir o que está disposto na Constituição Federal de 1988, assim como a lei orgânica do Município, e o Artigo 40, parágrafos 1º, 2º e 4º do Estatuto da Cidade (MARTINS, 2019). Portanto, basta seguir os passos já instituídos pelas leis acima.

Dessa forma, a cada dez anos, os planos devem ser revistos, com o objetivo de suprir as deficiências que apareceram ao longo desses anos, principalmente nas capitais, onde o desenvolvimento se dá de forma mais rápida. De acordo com o que é previsto em lei, o Plano Diretor é obrigatório somente para os municípios que tenham mais de vinte mil habitantes, entre outros fatores. Assim o Plano Diretor, deve conter funções e objetivos que possam ser alcançados pelo município.

Para a autora a função do plano diretor é “atender as necessidades do município, melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes, preservar, restaurar todos os sistemas ambientais, regularização fundiária e realizar os princípios da reforma urbana”, quanto aos objetivos “são alinhar ações do poder público com os interesses da população, garantir todos os benefícios existentes com a urbanização municipal, assegurar os princípios da reforma urbana e o direito à cidade” (MARTINS,2019, p.69).

A questão da Gestão Ambiental também é abordada pela autora supracitada, o qual mostra sua importância no cenário mundial, quando se relaciona a qualidade de vida em todos os setores da sociedade, o qual perpassa pela preservação do meio ambiente. Assim,

A gestão ambiental está presente em todas as ações e métodos que visam diminuir ou eliminar os impactos que a degradação ao meio ambiente vem

causando ao longo de muitos anos, pois a alguns anos atrás a questão ambiental não tinha nenhuma importância dentro do contexto mundial” (MARTINS, 2019, p. 62).

Conforme a Constituição brasileira, no Artigo 225, fala do direito que todo cidadão tem de um “meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e é essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988).

A autora cita além do meio ambiente natural, regido pelo Artigo 225, o meio ambiente cultural, o meio ambiente do trabalho e o meio ambiente artificial, o qual representa o ambiente urbano, onde vemos a materialização do espaço urbano construído. (MARTINS, 2019). Segundo ela, é importante vincular o Planejamento Urbano à Questão Ambiental, principalmente nas grandes cidades, onde os problemas urbanos são mais visíveis.

Contudo, não é fácil vincular esses dois pontos, visto que na Constituição, o meio ambiente se insere na temática Ordem social, e as questões urbanísticas, dentro do conjunto da Ordem Econômica e Financeira, onde as temáticas são diversas. Deve-se com isso buscar alternativas que possam fazer esse vínculo, sem, contudo, ferir a Constituição.

Portanto Martins (2019), diz que

deve haver uma certa interação entre o planejamento urbano com a gestão ambiental, criando-se atividades, responsabilidades e intervenções, pensando sempre no bem-estar e qualidade de vida dos habitantes, visando o uso e ocupação do solo de maneira ordenadas, destacando a sustentabilidade no local (p.64).

Cabe então dizer que, um Plano Diretor bem elaborado, deve constar questões referentes ao meio ambiente, na busca de se ter um ambiente com qualidade, que se refletirá na vida dos habitantes, através do prazer de se viver nesses espaços urbanos. Contudo, o descaso com a questão ambiental vigora de modo surpreendente até os dias atuais em relação a execução dos planos traçados, pois, é cada vez mais necessário que se enfatize que

O planejamento de uma cidade tem como função primordial, controlar o crescimento desorganizado das cidades e diminuir os impactos ambientais, já que se percebe que nas periferias dos grandes centros urbanos há muita degradação ambiental e uma total desordem imobiliária (MARTINS, 2019, p.65).

Em relação a gestão da cidade pensamos que a qualidade de vida envolve outros fatores, no caso a saúde que está ligada aos impactos ambientais, o qual poderá acarretar problemas urbanos que afetariam a qualidade de vida da população, visto que o deslocamento

desta em busca de tratamento refletirá na questão da mobilidade urbana, principalmente dos habitantes que moram na periferia da cidade. A figura 08 abaixo retrata a paisagem do bairro Osmar Freire, mas especificamente da Rua Cai n'água, localizados na periferia do referido município, em que se pode notar a ausência de saneamento básico para atender as necessidades da população que habita nessa localidade, como por exemplo, o esgoto a céu aberto, a degradação das águas do rio, desencadeando o aumento da contaminação do “lençol freático”, a precarização na qualidade de vida dos moradores, gerando sérios impactos ao meio ambiente, não condizendo, portanto, com as diretrizes postas nas diversas legislações que priorizam o planejamento do espaço urbano, no intuito de evitar a degradação do ambiente, garantir a melhoria nas condições de vida da população, fomentando benfeitorias que implicaram na locomoção do cidadão em determinado território.

Conforme Lourenço e Araújo (2021) a questão do saneamento básico em Manaquiri ainda se encontra deficiente, pois a água que é distribuída à população é apenas clorada, coleta, transporte e a destinação desses resíduos são feitos de forma inadequada, assim também os esgotos são jogados direto na malha hidrográfica, sem nenhum tratamento, da mesma forma os esgotos domésticos também são lançados nas ruas e rios, ocasionando tanto a formação de buracos nas ruas que estão sendo pavimentadas, como poluição e doenças a população, tornando-se assim um círculo vicioso se não for resolvido.

Figura 08 - saneamento básico



Fonte: Nilce Lourenço/ 2020

Ainda nas figuras 09 e 10 podemos ver, que tanto as águas servidas das residências, como as das águas pluviais, que vão para os esgotos são jogados no rio. Segundo os dados do Plamsan 78,97% dos domicílios não têm abastecimento de água; 94,87, não tem coleta de lixo,

pois a mesma só se dá na sede;81,95% não possuem esgotamento sanitário.

Figura 09 e 10 Águas servidas das residências e Águas pluviais



Fonte: Nilce Lourenço / 2020

Com isso, podemos notar que a falta de investimentos na infraestrutura em Manaquiri, vem gerando certos transtornos na vida da sua população, a qual está sujeita a sérios problemas de ordem social, ambiental econômica, geográfica, administrativa e ainda também de saúde, haja vista não tem acesso a certos fatores determinantes e condicionantes para se ter vida saudável, presentes na Lei do Sistema Único de Saúde- Lei n 8080/90.

Conforme o artigo 3º da Lei nº8080/90 – a saúde tem como fatores determinantes e condicionantes, entre outros, a alimentação, a moradia, o saneamento básico, o meio ambiente, trabalho, a renda, a educação, o transporte, o lazer e o acesso aos bens e serviços essenciais; os níveis de saúde da população expressam a organização social e econômica do País.

Pois com o crescimento das cidades urbanas, se faz cada vez mais necessário o papel fundamental do planejamento urbano para a organização da cidade, visto que sem planejamento e com o crescente crescimento das cidades com certeza resultará em diversos problemas para a cidade, pois segundo Ghisi (2019),

“[...] a falta de saneamento básico que pode provocar doenças, as enchentes, o alto custo de manutenção dos serviços públicos como a coleta de lixo e o abastecimento de água, dentre outros problemas como o processo de favelização e aumento da criminalidade” (Ghisi, 2019. p.539).

De forma que para Ghisi (2019), usar a avaliação da qualidade de vida como uma ferramenta de auxílio para o processo de planejamento, assim como a pontuação das

deficiências e condicionantes urbanas, seria de grande ajuda, já que a autora “analisa fatores de assistência básica que toda cidade deve oferecer” (p. 539).

E isso cabe tão somente ao Poder Público, ou seja, cumprir o que já está disposto nos documentos que regem esses princípios que são o Plano Diretor, o Estatuto da Cidade, assim como a Lei de Uso e Parcelamento do solo (MARTINS, 2019).

Diante do exposto, verificamos que o espaço urbano da cidade em questão apresenta graves problemas na acessibilidade devido à falta de um planejamento urbano que, consolide os princípios e objetivos elencados na coletânea de leis direcionadas a evitar a degradação de fatores determinantes para o desenvolvimento da sua população sem afetar as reservas ambientais que compõem a sua circunferência. Para tanto é de vital importância constatar as políticas públicas urbanas relativas à mobilidade urbana em Manaquiri.

## **CAPÍTULO II – POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS RELATIVAS À MOBILIDADE URBANA EM MANAQUIRI**

### **2.1. O cotidiano e a mobilidade urbana em Manaquiri**

Acredita-se que o conceito de políticas públicas é amplo e complexo, tendo em vista que essas são formuladas através das demandas que surgem em meios aos conflitos presentes nas relações sociais, obrigando dessa maneira o poder público a colocar em pauta medidas apaziguadoras de interesses antagônicos. Todavia, nem sempre a política deve ser sinalizada como uma diretriz para solucionar problemas, visto que algumas discussões nas construções sociais podem entrar na agenda pública. De acordo com os pensamentos de Agum, Riscado e Menezes (2015) o discurso em torno das políticas públicas não está carente de respostas teóricas ou metodológicas, uma vez que o campo de estudo em questão comporta múltiplos olhares.

Assim, faz-se necessário

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

O capítulo referente às políticas públicas nos fala de a importância dos municípios com mais de vinte mil habitantes terem seus planos diretores, o qual é uma lei municipal, cuja criação deve estar consoante com o Estatuto da Cidade. De acordo com Souza

Filho e Júnior (2016) dizem que em relação ao conceito de mobilidade urbana, o mesmo tem se tornado um tema bastante complexo e contraditório, ao longo de mais ou menos seis décadas, o qual direciona a dois aspectos: a relevância intrínseca do espaço urbano e o outro mais amplo relacionado ao viés histórico, ao viés econômico, ao viés ambiental, social e político. De forma que eles nos trazem um questionamento em relação de como tem se dado o planejamento urbano em relação aos transportes e mais especificamente, procuram focar nas contradições e lacunas existentes entre a mobilidade urbana e as políticas públicas.

Os autores afirmam que houve pouco progresso na tentativa de se ter um planejamento que lograsse êxito e que é possível perceber isso, quando se faz uma análise das necessidades de circulação urbana dentro de um espaço bastante diversificado, pois o mesmo conta com diversos interesses na qual:

[...] a dinâmica da cidade trouxe consigo uma série de contrapontos principalmente nos deslocamentos, em outras palavras, pensar na necessidade de deslocamentos diários significa pensar numa teia complexa, na qual é extremamente importante considerar toda performance do sistema que compõe os diversos modos” (FILHO E JÚNIOR, 2016, p. 370).

E no caso do Brasil está relacionado ao contexto histórico a partir da década de 1950, com o crescimento das cidades brasileiras, a questão ambiental sendo colocada como uma preocupação e mais especificamente a segregação socioespacial sendo colocada em evidência, mostrando a incapacidade dos órgãos federais, estaduais e municipais trabalharem em conjunto na busca de soluções que sustentasse o conceito de mobilidade. Já que a partir dessa década os problemas de mobilidades se agravaram, resultado da consolidação da “sociedade urbana e industrial” (p.370). Assim, a questão da mobilidade urbana está ligada a fatores econômicos, ambientais, políticos, sociais, ou seja, deve-se levar em conta as características espaciais no qual a população está inserida.

Dessa forma, “na medida em que as cidades se dispersam e, os destinos tornam-se cada vez mais distantes entre si, inviabilizando o deslocamento a pé e gerando a necessidade do uso de equipamentos de transporte individual ou coletivo” (p.371). Torna-se necessário, nesse sentido, que o poder público compreenda que a cidade hoje cresce de forma dispersa, e que se precisa viabilizar gastos públicos em busca de resolver esses problemas.

Com tudo o que se verifica na prática, é uma clara falta de coerência entre a questão da mobilidade urbana e as políticas públicas no que concerne a prática da execução desses instrumentos concernente a melhoria da qualidade de vida das pessoas. De acordo com os autores o plano de mobilidade urbana, não está compatível com a descentralização político-administrativa, pois com a autonomia dos poderes, no qual cada esfera a nível de estado tem sua própria atuação e prioridades.

De forma que segundo Filho e Júnior (2016), as críticas em relação a questão da mobilidade e do planejamento urbano em relação às cidades são alvo de muitos autores como Araújo (2003), Villaça (1999), Maricato (2012), mostram que o atual modelo não condiz com a realidade e que ao longo de algumas décadas o que se viu foi apenas mudanças de nomes e órgãos responsáveis por esses setores, mais que não houve muito prática dessas ações. E também vemos a ênfase que se dá em relação aos transportes, que sem dúvida nenhuma é importante, mas também é necessário visar a questão do pedestre, das vias, das infraestruturas, que também fazem parte da mobilidade.

Quando se traz essa questão para o nível estadual os autores

supracitados nos dizem que:

[...] no âmbito do Estado e dos respectivos municípios, da RMR a importância incide no fato de a RMR tem características que compõem uma grande metrópole brasileira que enfrenta na atualidade problemas de mobilidade urbana, de âmbito geral, ou seja, nos diversos modais motorizados e não motorizados. (p.373).

Segundo a lei 12.585/12, de mobilidade urbana os municípios devem elaborar os Planos Diretores, e que os tais devem priorizar o transporte coletivo e os não motorizados, como o deslocamento a pé ou de bicicleta. Na Lei tudo está devidamente legitimado, mas a prática é outro discurso quando se trata dos pedestres, onde o poder público negligencia sua responsabilidade em relação a implantação e a fiscalização na questão da mobilidade dos pedestres.

O deslocamento a pé foi um dos primeiros meios que o homem utilizou e mesmo hoje ele ainda é primordial. Mas, quando nos deparamos atualmente com a questão da mobilidade percebemos que as condições de deslocamento a pé, tem sido as que menos recebem investimentos, mesmo o Código de Trânsito Brasileiro sinalizando que “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, a implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.” (BRASIL, 1997).

Quanto as calçadas, são os meios utilizados pelos pedestres para se locomover pelo espaço de forma a cumprir suas múltiplas atividades cotidianas no meio urbano. Nesse sentido, conforme divulgado no o Portal mobilize (2014), uma pesquisa realizada pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), há um descontentamento da população com o transporte público, contudo, as

Entrevistas revelam que a pior parte das viagens diárias não está nos ônibus e trens superlotados, mas no caminho - a pé - até chegar ao ponto de embarque, geralmente um poste ou um abrigo sujo e deteriorado. Enfim, apesar dos congestionamentos que travam as ruas, o pior problema de mobilidade reside nas calçadas brasileiras.

A realidade das calçadas nas cidades amazônicas, e Manaquiri não foge a essa negativa regra, são inexistentes e inadequadas para a mobilidade, sem iluminação, muitas vezes com degraus, inclinadas e outras vezes servem de prolongamentos de estabelecimentos comerciais como lojas e bares, além dos outros obstáculos como, postes, lixeiras e materiais de construção

colocadas nas frentes das residências, obrigando muitas vezes o pedestre caminhar no meio da rua.

A questão das calçadas tem se tornado notória no nosso dia a dia. Onde as mesmas deixaram de fazer parte do poder público e tornaram-se objeto do poder privado, de forma que não se tem na prática um parâmetro para a sua construção, mesmo que a lei estabeleça um critério. Assim, há calçadas de todos os modelos e formatos, mas quase sempre impróprias para a circulação e mobilidade de pedestres. As calçadas são imprescindíveis para o deslocamento dentro de uma cidade, daí a importância de serem consideradas em qualquer política de mobilidade urbana, visto que, segundo Vasconcellos (2013, p. 99),

A primeira constatação da falta de prioridade para o ato de caminhar é a decisão de atribuir ao proprietário do lote a responsabilidade de cuidar das calçadas. Esta decisão expõe a realidade de que o ato de caminhar não é considerado um assunto público, mas privado.

As palavras pedestres e calçadas, sequer são mencionadas na lei de Mobilidade Urbana<sup>3</sup>, o que mostra o descaso com o que não se refere aos automóveis, deixando os pedestres em um plano quase inexistente de análise, principalmente aqueles que possuem alguma deficiência física ou por idade, e isso se dá tanto na esfera federal, quanto na estadual e municipal, pois os espaços direcionados aos pedestres, são desproporcionais aqueles utilizados pelos carros.

Uma cartilha do Instituto Municipal de Planejamento Urbano (IMPLURB), produzida pela prefeitura de Manaus, a qual enfatiza o dever do proprietário do lote de como fazer e manter a calçada em frente de sua residência, trazendo a Lei Nº 005/2014, que instituiu o novo Código de Obras do Município de Manaus, no qual o Art. 35, parágrafo único estabelece que: “Cabe ao proprietário realizar as obras necessárias ao calçamento e conservação do passeio correspondente à testado do imóvel, observadas as exigências do Código e das Normas Municipais de Arruamento e dos passeios”( Cidade Legal, 2016). E essa lei da calçada é válida para quase todos os municípios brasileiros. De acordo com o que vemos diariamente pelas cidades, é que certamente o proprietário do lote, assim como o poder público, não estão cientes de sua obrigação e dever, visto que as calçadas nem de longe estão em consonância com o que está descrito nesta cartilha.

Silva (2011) afirma que o transporte também exerce papel fundamental, pelo fato de que na cidade as diversas inter-relações se dão por meio dele e da comunicação, que nada

---

<sup>3</sup> Lei 12.587/ 2012

constituem do que as infraestruturas, além disso ele também exerce seu papel na segregação socioespacial, sendo que isso se reflete no cotidiano das pessoas, de forma que para Lefebvre,

em sua trivialidade, o cotidiano se compõe de repetições: gestos no trabalho e fora do trabalho, movimento mecânicos (das mãos, do corpo, assim como de peças e de dispositivos, rotação, vaivéns) horas, dias, semanas, meses, anos, repetições lineares e repetições cíclicas, tempo da natureza e tempo da racionalidade, etc. (LEFEBVRE, 1991, p.24).

Com isso, faz um paralelo entre a música e o cotidiano, dizendo que “a música é mobilidade, fluxo, temporalidade: no entanto ela se baseia na repetição” (p.25). Podemos dizer, que a repetição, tanto na música assim como no cotidiano terá um significado diferente para um indivíduo, um grupo, uma sociedade. Assim ao se estudar a vida cotidiana, se pode perceber que ele

mostra o lugar dos conflitos entre o racional e o irracional na nossa sociedade e na nossa época. Determina assim o lugar em que se formulam os problemas concretos da produção em sentido amplo: a maneira como é produzida a existência social dos seres humanos, com as transições da escassez para a abundância e do precioso para a depreciação (p.30).

Assim, através do cotidiano se pode caracterizar a sociedade urbana contemporânea. (p.35). O autor nos leva a pensar, se a nossa vida se difere de outros lugares, já que muitas vezes imitamos aqueles que estão ao nosso redor, não mostrando resistências e deixando de lado nossas especificidades, pois segundo ele a “especificidade do cotidiano se perdeu, após a generalização da economia mercantil e monetária, assim que o capitalismo se instaurou no século XIX” (p.36). De forma que houve uma homogeneização do cotidiano, mas ao mesmo tempo não sabemos como designar nossa atual sociedade, que passou por várias designações como: sociedade agrária, industrial, técnica, de abundância, de lazer de consumo. Considero que podemos dizer, que vivemos numa junção de todas elas. Na qual o cotidiano revela as venturas e desventuras da sociedade, de forma que a partir da industrialização, a sociedade foi dominada pelas relações de produção e propriedade capitalista, trazendo uma explosão da cidade e o crescimento da urbanização.

Para Lefebvre, “[...] a prática cotidiana se deixa desviar, enquanto experiência, e valorizar, enquanto prática limitada, a prática de uma vida individual que cedo ou tarde acaba se encailhando na resignação” (p.1991), fazendo com que o indivíduo venha a se resignar com sua vida, pois não conhece as engrenagens que estão por trás das suas ações, aceitando que tudo que acontece em sua vida é normal. Assim, cada cidade é apropriada para os que ali habitam,

pois tanto elas modelam seu espaço, como também são talhados, adaptados por ele.

De forma que o cotidiano é composto de ciclos, uns curtos e outros mais longos, que são exemplificados nas horas, nos dias, nos meses, nos anos, nos períodos e nos séculos que se implicam.

De igual forma Nóbrega (2017), nos diz que:

Lugar da reprodução do homem simples, imposição do modo de produção capitalista, ação sem reflexão (prática sem filosofia). O cotidiano se apresenta como repetição, a burocratização da vida do homem comum, com ele emerge um roteiro, um programa que imobiliza e neutraliza a capacidade de reprodução como espontaneidade (p. 30).

Conforme sustenta o autor, no mundo moderno, o tempo e o ritmo da vida coletiva são acelerados, instaurando com isso, o cotidiano o qual segundo ele só pode ser entendido “na experiência vivida” (p. 32). De forma que para ele, “[...] a cidade e a vida na cidade se misturam, repetem-se os signos, os jeitos, os roteiros a trama, mas nem tudo é exatamente igual, nem para todos, nem para um em particular, mas há, sem lugar a dúvidas, um ritmo, um roteiro, uma agenda, um programa”.

Para Pachêco apud Carlos (1994; 1996), “[...] a cidade transcende o meramente econômico, pois a sua descrição está em uma perspectiva de totalidade, onde há uma relação com a sociedade de um modo geral, portanto, um produto histórico e social. Assim sendo, a sua transformação acontece paralelamente à modificação abrangente da sociedade em que o cotidiano está no centro do acontecer histórico” (2018, p.24).

Para Oliveira (2000), o cotidiano é o que se repete diariamente, cuja aparência traz a modéstia da repetição. Pois ele é e está em si mesmo. Pois ao considerar apenas o que aparentemente vemos, ele serve como ponto investigativo da realidade, cujo cerne não está ao alcance do dia a dia.

Pois ao mesmo tempo que ele se contém, ele se expande com o intuito de agregar dentro de si momentos vivenciados em várias partes da nossa vida como trabalho, lazer, diversão, entre outros, como forma de realização daquilo que nos é possível. Assim, ele se torna o receptáculo também das fases dolorosas do cotidiano, contudo é aí que se tem a possibilidade de mudar, pois as interações das relações humanas se fortalecem, resistindo a um conjunto globalizante dos costumes e modos de vida, ao qual tentam lhe submeter. Pois “É no cotidiano que se tem prazer ou se sofre” (p.27).

Assim, na tentativa de compreender o cotidiano, está a busca para se desvendar a

realidade, a qual não se pode compreender apenas desvendando o cotidiano, mas o colocando numa dimensão em que ele esteja incluído na totalidade. De forma que temos de compreendê-lo no contexto social em que esse espaço de fronteira é produzido de forma a não ser apenas uma soma mecânica das diversas atividades, mas que esteja englobada numa totalidade, que determina a produção do espaço. Para Oliveira (2000), “O lugar deixa de ser espaço abstrato, lugar onde só há as determinações do poder público e / ou privado e passa a ganhar concretude na medida em que é apropriado no plano do vivido”. p.107.

No livro *Meninos de Manaquiri* (2019), o autor Silva relembra suas memórias de adolescentes, ao lado de seus outros amigos durante as viagens ao Manaquiri, no barco Ivan, durante as férias (não especificamente a cidade do Manaquiri, mas a comunidade do Andiroba), contudo nos deixa o vislumbre de como era o contexto geográfico da época. Nesse contexto, um pouco do cotidiano ali é revelado.

Um percurso de 60km de Manaus e que levava entre os anos 50 e 60 mais de 15 horas de viagem, a qual ele descreve como sendo calma, lenta e serena, guiado pelas mãos de seu tio João Fonseca, o qual contornava a Costa do Catalão e durante a cheia do rio “atalhava” pelo Furo do Paracuúba<sup>4</sup>. Onde o tempo não tinha pressa, e onde deixavam-se seguir por ele na sua plenitude, a qual só era quebrada quando entrava capim na palheta ou durante as tempestades.

Retrata a casa de sua tia Lili, que podemos assim colocar como símbolo da hospitalidade, na qual eram recebidos os parentes e amigos que chegavam madrugada adentro (mesa farta e conversas até ao raiar do dia). Segundo ele, esses momentos serviram para forjar sua personalidade, resultados de “momentos junto à mãe natureza, que penso eu, potencializou sólido relacionamento com a terra, com valores familiares, de companheirismo e solidariedade, de relacionamento com famílias amigas não alcançadas em Manaus” (p. 27).

Nos lembra da fartura que existia na época, onde os depósitos estavam sempre abastecidos, dos tambaquis, aruanãs, tucunarés, da mesma forma ele traz um vislumbre de como era a base do comércio interiorano, onde “os principais fornecedores se localizavam no quadrilátero, formado pelas ruas Marquês de Santa Cruz, Rua dos Barés, Joaquim Nabuco, Praça dos Remédios e Barão de São Domingo, entorno do Mercado Municipal de Manaus, o Adolpho Lisboa, arquitetura decalcada do Les Halles de Paris”. (p.30)

Enfim, Silva (2019), descreve o lago Manaquiri, o qual era povoado por mergulhões, garças, socós, marrecos, patos-do-mato entre outros, além de relatar as estórias das peraltices dos

---

<sup>4</sup> Furo: é um canal de ligação entre rios ou um canal de ligação entre um rio e um lago, possuindo largura e profundidades variadas (Migueis, 2011 p. 63) e o termo Paracuúba designa uma espécie amazônica de árvore de ramos grossos e muitas flores, também conhecida pelo nome de ataná.

então pré-adolescentes, assim como de suas rotinas obrigatórias, mesmo durante as férias, ou seja, ele nos traz o relato de como se dava o cotidiano naquela época. Relembro junto com o autor, os avisos transmitidos pelas emissoras de rádios, cumprindo seu papel social para o interior pelas rádios Baré, Difusora, Rio Mar, assim como pelos alto-falantes espalhados pelas cidades, citados no livro *Meninos do Manaquiri* (2019):

[...] José Ricardo, em Codajás, sua mulher Firmina avisa que já “descansou” (pariu) e que a criança - um menino - vai se chamar Jerônimo, nome de seu avô.” (p.75). - Atenção, atenção, Maria José! Seu admirador, que você sabe quem é, lhe apresenta votos de parabéns pelo seu aniversário e oferece a música, de Nelson Gonçalves: Fica comigo esta noite.” (p.76).

Dessa forma se percebem as conexões estabelecidas no contexto de um cotidiano urbano na escala de uma pequena cidade amazônica. Igualmente, se pode sentir a nostalgia do autor quando relembra as brincadeiras durante as noites, sem os holofotes da iluminação pública e dos faróis dos veículos, pois:

Durante as brincadeiras e cantigas de roda noturnas - hábitos bastante comuns -, aquela profusão de estrelas, constelações, o luar em todo seu esplendor. Nas noites escuras, predominava o brilho das estrelas, o voo rasante de meteoritos e a luz intermitente de montões de vaga-lumes. via- se, sentia-se, quase que se podia tocar o espaço sideral em toda sua magnificência (Silva, 2019, p.78).

Hoje, apesar da cidade não ser tão desenvolvida, podem ser percebidas as diferenças no cotidiano de seus moradores. A cidade hoje é iluminada pelas lâmpadas artificiais, deixando a negritude da noite no passado, o som dos pios dos animais, perdidas nos toques das mensagens e chamadas telefônicas, assim como as alterações nos modos de deslocamento da população, que mesmo ainda hoje utiliza os meios antigos, contudo sofre influência da metrópole, pois mesmo de pequeno porte, as pequenas cidades estão inseridas no contexto global. E isso pode ser constatado nos modais de transporte utilizados na cidade

Mesmo com a existência do transporte motorizado, ainda há uma grande parte da população do município que ainda depende do modo tradicional de deslocamento, ou seja, o que Milton Santos (2006) chamou de rugosidades, ao afirmar a presença de elementos de espacialidades antigas convivendo com elementos das novas, afirmando:

Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares [...], o tempo atual se defronta com o tempo passado, cristalizado em formas (p. 92)

O modo típico de como as populações ribeirinhas ainda continua a utilizar para se

deslocar entre as comunidades do município, ou seja, de canoas a remo ou de rabetas. Contudo, em relação a mobilidade intraurbana, na qual a população se locomovia mais a pé, vemos as motocicletas que fazem hoje o transporte de passageiros dentro da cidade de Manaquiri, ou seja, uma evolução da mobilidade urbana.

## **2.2. A evolução da mobilidade urbana em Manaquiri**

Conforme Santos (2016),

Hoje a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como turistas ou como imigrantes. Mas também os produtos, as mercadorias, as imagens, as ideias. (p.222).

E isso é algo global, não importa o ponto do planeta que você esteja, seja macro ou micro, se faz necessário a questão do deslocamento, seja ele de pessoas ou produtos, faz parte do dinamismo do espaço geográfico.

Dentro desse ponto de vista a questão da mobilidade hoje em Manaquiri, na questão de acesso à cidade, já houve uma certa melhora, visto o traslado até a cidade ter diminuído as horas de percurso, tanto devido às lanchas a jato, como também devido o acesso pela estrada. A cidade vem crescendo em número de habitantes segundo estimativa do IBGE, com isso torna-se visível a necessidade de melhoria na questão de infraestrutura intraurbana da mesma, pois a cidade vai se expandindo de forma que a mesma necessita evoluir no que se refere a mobilidade.

Segundo Maia, Silva e Cardoso (2020), “Se tomarmos a origem etimológica do termo expansão: provém do latim “intraurbana” que significa a ‘ação de se estender’, do radical de “expansum, supn” de expandere ‘estender, abrir, desdobrar’ (Dicionário Apple Versão 2.3.0 - 203.16.12).” (p.9). Ou seja, quando algo se expande, nada mais é do que dobrar de tamanho, crescer em diferentes partes, assim em relação a expansão urbana, nada mais é que o crescimento da cidade, em busca de comportar de forma mais ampla, algo que já não cabe no seu espaço atual, mas isso não quer dizer que essa expansão se der somente no tamanho da área de uma cidade, mas que existem outros termos para associá-lo, por exemplo a periferização, áreas periféricas que a cada dia vem crescendo, sendo designadas como processo de periferização, ao qual vários estudos foram feitos abordando a dicotomia centro e periferia.

Apesar do termo periferia ser comumente utilizado para designar as áreas de habitação de pessoas com baixo poder aquisitivo, ela também pode designar áreas de habitação de pessoas de grande poder aquisitivo, principalmente quando nos reportamos aos países

desenvolvidos, no início do processo de urbanização. De forma que a expansão urbana ultrapassa a área ocupada da cidade formando grandes manchas urbanas. Assim, a mesma pode se dar em diversas escalas geográficas, seja em cidades brasileiras, ou em outras partes do globo, por diversos fatores, entre eles os autores citam:” política habitacional, mercado imobiliário, criação de novas centralidades, construção de shopping centers etc.” (MAIA, SILVA E CARDOSO, 2020, p.17).

Na Carta de Atenas uma das funções básicas da cidade em relação aos seus habitantes é o de oferecer condições de deslocamento. De acordo com Bissaro, é possível dividir a cidade em várias possibilidades de mobilidade, o qual ele cita; o pedestre, a cidade sobre duas rodas, a cidade motorizada, e o transporte coletivo. Para ele, "o direito à cidade está inteiramente interligado às formas de acesso, estes democraticamente livres a todos que compõem os espaços urbanos, sem privar nenhum cidadão em razão da sua função social” (p.7).

Mas consoante com a visão de Santos (2016),

O interesse das grandes empresas é economizar tempo, aumentando a velocidade da circulação. O interesse das comunidades locais e até mesmo das menores empresas (por exemplo, os comércios locais) frequentemente é o oposto. As regulamentações de uso da via pública respondem a esse conflito, seja harmonizando interesses, seja privilegiando este ou aquele (p. 229).

Com isso se pode afirmar que, o poder público, deve dar condições para que todos independente do meio de locomoção, possam usufruir da cidade como um direito seu. O tempo que se gasta para locomoção de casa para o trabalho, influencia visivelmente na qualidade de vida, pois afeta também o trabalhador em sua jornada de trabalho, com isso a mobilidade urbana, mesmo que de forma indireta trará consequências no bem-estar dos cidadãos.

Mas o que se vê, no entanto, segundo Santos (2016) é um,

conflito pelo uso dos recursos públicos destinados às infra -estruturas. A corporatização do território, com a destinação prioritária de recursos para atender às necessidades geográficas das grandes empresas, acaba por afetar toda a sociedade, já que desse modo a despesa pública ganha um perfil largamente desfavorável à solução de problemas sociais e locais (p.229).

Dessa forma, os recursos públicos são desviados do seu propósito, pois, invés da iniciativa privada, juntamente com o Estado investir na melhoria das infraestruturas, o que também trará benefícios para eles, contudo é retirado dos menos favorecidos para suprir as ações e estratégias do mercado imobiliário. Para Silva (2011), uma forma para se evitar isso é que “o planejamento deverá estar ancorado numa maior participação popular possível” (p.13).

Evoluir na mobilidade é dar condições do cidadão usufruir de um direito que é

garantido segundo a Constituição. Contudo, em 34 anos da nossa Carta Magna e das muitas leis redigidas com base nela, ainda hoje se vê a dificuldade que se tem em cumprir normas que são para o bem da sociedade como um todo. De forma que as muitas leis chamadas transversais, que ao mesmo tempo buscam se unir e se repelem também, na qual a mobilidade é uma delas, onde podemos ver seu reflexo na sociedade na qual Silva (2011), diz”, portanto, é possível observar nas cidades essas ações e conflitos na sua forma e no seu funcionamento.” (p.13). Na qual estão inseridos os problemas urbanos.

### **2.3. Problemas urbanos e mobilidade**

O crescimento das cidades traz consigo, muitos problemas urbanos tanto de ordem social como de ordem ambiental, problemas esses que apesar de serem mais visíveis nas grandes cidades, contudo fazem parte também das pequenas cidades. Segundo o site Summitmobilidade, o ir e vir nas cidades, trouxeram uma série de questões ambientais e sociais, devido à falta de políticas públicas eficientes, além de uma consciência ambiental, pois o meio ambiente vem sendo agredido diariamente, o que nos deve levar a uma mudança cultural em relação ao mesmo, visto que achamos que o mesmo seja inesgotável, para tanto é preciso nos conscientizarmos dessa inverdade.

De forma que em relação a mobilidade urbana em nosso país, o site relaciona quatro problemas que devemos enfrentar nesse âmbito.; primeiro a falta de planejamento de forma estratégica, pois dos 30% dos municípios que devem elaborar seus planos até 2023, poucos ainda o fizeram. Segundo é o foco que se tem dado aos automóveis desde a implantação das indústrias automobilísticas no Brasil e que persiste até hoje, onde tem havido dificuldade em se resolver, nos deixando com uma mobilidade deficiente.

Com isso, quando se tenta usar outros meios como a bicicleta para se deslocar, encontramos dificuldades devido à falta de ciclovias e faixas exclusivas, o que oriunda numa disputa desigual e hostil nas avenidas com outros meios de transportes, ocasionando insegurança para esse tipo de deslocamento. Dentro dessa perspectiva o transporte coletivo, que pode ser uma das alternativas para se minimizar os problemas de mobilidade, tem sido negligenciado pelos gestores públicos, pois as quantidades não são suficientes para suprir as necessidades da população, principalmente da de baixa renda, onde a maioria dos coletivos estão em situação precária de uso.

Ainda de acordo com o site, temos presenciado cada vez mais o uso do transporte individual, seja para uso de trabalho, ou para se deslocar para o trabalho. Nesse caso, estamos nos referindo à motocicleta, que vem ultrapassando, a venda de carro, não somente pelo valor

em relação ao carro, mas também pela vantagem de ser mais rápida e na economia da gasolina. Outro fator que podemos presenciar em relação à mobilidade urbana é a questão da infraestrutura, a qual tem sido muito recorrente visto que é a parte visível, materializada o qual podemos perceber.

Segundo Silva (2011), é possível listar os problemas de infraestruturas em:

**Problemas de nivelamento:** mais presente em calçadas, acontecendo quando existem desníveis totalmente desnecessários e também degraus no lugar de rampas, impedindo o trânsito de deficientes. Outro problema é a variação do nível de algumas edificações, localizadas ora acima, ora abaixo do nível da rua, dificultando o trânsito nas calçadas. Nas ruas, esse problema também é comum, principalmente nos cruzamentos, uma vez que nem sempre as ruas têm o mesmo tipo de calçamento, ou, mesmo que tenham, uma parte pode estar em nível diferente em relação à outra. Esse fato também acontece numa mesma via, dados os inúmeros "remendos" que costumam ser feitos na pavimentação.

**Problemas de alinhamento:** acontece quando as edificações não respeitam o alinhamento dos lotes, invadindo a largura da calçada e até mesmo da rua, fazendo com que a largura das calçadas e ruas varie de trechos em trechos.

**Problemas de dimensionamento:** calçadas e ruas demasiadamente estreitas, variando muitas vezes, a largura na mesma via. Nas calçadas podemos observar alturas inadequadas para o meio-fio, além do branco de algumas bocas de lobo. Muitas ruas, por apresentarem um traçado antigo, oriundo do século XIX, muitas vezes apresentam uma dimensão muito menor do que a necessária para o trânsito que elas comportam, gerando problemas.

**Problemas de pavimentação:** ausência de pavimentação, ou, quando existe, ela é irregular ou descontínua, ausência de meio-fio ou mesmos pisos escorregadios. A maioria das ruas da cidade não é asfaltada, sendo, calçadas principalmente, com blocos de concreto, ou "pedras fincadas". Entre as que são asfaltadas, a maioria está cheia de irregularidade como buracos, desníveis, pois em geral o asfaltamento é muito antigo e não vem recebendo a manutenção adequada. alia-se a isso o fato de a situação da rede pluvial da cidade não ser eficiente (quando ela existe), favorecendo um desgaste mais rápido.

**Apropriação indevida do espaço público:** A apropriação do espaço público pode ocorrer de várias maneiras, em vários trechos, como rampas de garagem invadindo a rua; comerciante usando o espaço da calçada para depósito de equipamentos, como carrinho de compras, placas, anúncios, carros e caminhões para carga e descarga; construtores que usam a calçada como depósito de material de construção; edificações que avançam na largura da calçada e até mesmo a rua; além de ocupações para outros usos.

**Sinalização inexistente ou confusa:** os cruzamentos de Viçosa muitas vezes não apresentam sinalização, ou ela não é adequada, provocando confusões ou ambiguidades para motoristas e pedestres.

Assim, se faz necessário fazer um paralelo em relação a mobilidade urbana, dentro do que está elencado na Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando a verificação desta lei dentro do parâmetro estabelecido para que os Estados e municípios criassem seus próprios planos de mobilidade, respeitando as especificidades de cada território, sem, contudo, ferir o que está estabelecido na Carta Magna. O qual se verificará no capítulo três dessa dissertação,

quando abordaremos a realidade de Manaquiri.

## **CAPÍTULO III – A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE MANAQUIRI**

### **3.1. Política Nacional de mobilidade Urbana**

O tema mobilidade urbana é atual por que está presente na dinâmica da sociedade brasileira, tendo como marco importante em seu avanço com a Promulgação da Constituição Federal de 1998, bem como a regulamentação de outras leis infraconstitucionais, dentre as quais está a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Por isso, é relevante verificar a mobilidade urbana na cidade de Manaquiri frente aos avanços e desafios enfrentados pela referida Política Setorial. As observações realizadas no referido município revelam que a cidade sofreu modificações no decorrer do tempo, nesse trajeto a Prefeitura de Manaquiri nos acolheu e nos disponibilizou material digital que foi enviado pelo e-mail, a relação desse material encontra-se em anexo (figura 13), bem como outras figuras que retratam o espaço da cidade de Manaquiri.

A Constituição Federal de 1988 contém no seu texto um rol exemplificativo de dispositivos que regulamentam várias Políticas Setoriais vigentes no seio da sociedade brasileira, entre elas está a Política de Mobilidade Urbana. Nesse sentido, é de tamanha importância observar os avanços mencionados na Lei de locomoção. No texto constitucional se encontram várias recomendações no que se refere a liberdade de ir e vir no espaço nacional, pautando a gestão descentralizada do território nacional e de forma participativa, reconhecendo o meio urbano como local de reprodução social e de debates e conquistas.

O artigo 21 institui diretrizes para a locomoção no solo nacional referente à navegação aérea, aeroespacial, a infraestrutura aeroportuária bem como os serviços ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais ou que transponham os limites de Estado ou Território de transporte.

Artigo 21,

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

Em conformidade com o artigo citado acima, os artigos 182 e 183 destacam a gestão democrática do espaço sócio ocupacional com ênfase no desenvolvimento sustentável, estabelecendo normas direcionadas a organização das cidades no âmbito de um plano diretor visando atender a função social do espaço urbano.

Artigo 182,

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro

Na cidade de Manaquiri conforme as figuras abaixo, se pode observar as mudanças ocorridas a partir da reforma do porto da cidade, visto que antes a rampa de acesso não tinha nenhuma segurança para os pedestre, o que já pode ser visualizado na figura ao lado, contudo ainda se verifica que existe um conflito em relação ao espaço permitido para o tráfego de veículos dentro da balsa ou na rampa de acesso (excesso de carros e filas de mototáxi), o que muitas vezes dificulta a saída de pedestre do porto.

Figuras 11 e 12 melhoria no deslocamento do pedestre no porto



Foto: Nilce Lourenço -2020 e 2022

Conforme a visão de Júnior (2014) a política urbana atendendo os dispositivos da Constituição de 1988, veio ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade com garantia do bem-estar de seus habitantes, instituindo o plano diretor para as cidades com população superior a 20 (vinte) mil habitantes, com abrangência ambiental, institucional, social, mobilidade, urbanístico e econômico.

Neste sentido, a organização da sociedade civil em busca de melhorias na infraestrutura das cidades, visando o direito à locomoção no território nacional, ajudou a

consolidar uns dos princípios basilares contidos na Carta Magna que determinam a importância do espaço físico urbano estruturado, em respeito ao meio ambiente e as vidas das pessoas.

Em conformidade com os dispositivos constitucionais no dia 31 de agosto de 1981 a Lei n 6.938, regulamentou a Política Nacional do Meio Ambiente a qual traz no seu texto princípios e diretrizes concernentes a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental salutar à vida, visando assegurar em solo nacional o desenvolvimento socioeconômico, atendendo os interesses da Segurança Nacional e a dignidade da pessoa Humana. Desse modo, faz importantes recomendações no que se refere ao desenvolvimento econômico e social sem degradar o meio ambiente.

Art. 4º - A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

I - À compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico;

II - à definição de áreas prioritárias de ação governamental relativa à qualidade e ao equilíbrio ecológico, atendendo aos interesses da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios; (Vide decreto nº 5.975, de 2006)

III - Ao estabelecimento de critérios e padrões de qualidade ambiental e de normas relativas ao uso e manejo de recursos ambientais;

IV - Ao desenvolvimento de pesquisas e de tecnologias nacionais orientadas para o uso racional de recursos ambientais;

V - À difusão de tecnologias de manejo do meio ambiente, à divulgação de dados e informações ambientais e à formação de uma consciência pública sobre a necessidade de preservação da qualidade ambiental e do equilíbrio ecológico;

VI - À preservação e restauração dos recursos ambientais com vistas à sua utilização racional e disponibilidade permanente, concorrendo para a manutenção do equilíbrio ecológico propício à vida;

VII - À imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos

Rodrigues apud Vasconcelos (2016), afirma que para entender inicialmente a conjuntura da mobilidade urbana, é necessário destacar a formação do “modelo brasileiro de mobilidade urbana” que está relacionado diretamente aos processos de desenvolvimento econômico e de urbanização, ou seja, encontra-se entrelaçado ao tipo de desenvolvimento capitalista que o País experimentou assim como na forma como as cidades se desenvolveram, mas com o aumento no custo de produção, a desvalorização da força de trabalho e extrapolação da jornada de trabalho, tais fatos provocaram paradas bruscas nas linhas de produção devido às

diversas greves trabalhistas.

Desta forma, a Política Nacional do Meio Ambiente complementa as normas da Carta Magna, colocando em voga fatores que determinam e condicionam a proteção e a melhoria da qualidade ambiental em conformidade com o manejo dos produtos extraídos da natureza, o aparato científico e tecnológico voltado para o manuseamento no extrativismo, além da transparência na ampla divulgação das atividades extrativistas, a fim de despertar a conscientização na preservação das reservas ambientais.

Segundo o Plansan, no município de Manauíri ainda são poucas as iniciativas para se desenvolver a educação ambiental, com isso não atende de forma ampla suas necessidades quanto a universalização, haja vista que ainda não alcança a maioria da população do município. Contudo, tem colocado em prática alguns programas de pequeno porte de forma pontuais esporádicas dentro das escolas, os quais são tratados como temas transversais, sendo organizados e realizados em datas do calendário ambiental com os alunos e jovens do Centro de Referência da Assistência Social- CRAS.

Diante de tais regulamentações, ainda é preciso verificar outra legislação infraconstitucional que ajudou a fundamentar as Diretrizes presentes na Constituição, para formulação do arcabouço teórico presente no atual modelo de mobilidade urbana, ao colocar em pauta a administração descentralizada do espaço urbano, levando em consideração a participação da sociedade civil em parceria com o Poder Público.

No ano de 2001, a Lei nº 10.257 denominada Estatuto da Cidade, regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição estabelecendo diretrizes gerais da Política Urbana. Desta feita, ordena o uso da propriedade pública em prol do bem coletivo, da segurança e bem-estar dos cidadãos, assim como o equilíbrio ambiental.

O artigo 2º ainda aponta,

I – Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – Gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – Cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial

da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – Oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

Olhando por esse prisma é salutar enfatizar os avanços no âmbito jurídico para consolidar a mobilidade no espaço urbano, por meio de uma administração democrática na qual consta o planejamento de desenvolvimentos das cidades visando o pleno desenvolvimento dos seus moradores. Desse modo também contemplam o desenvolvimento sustentável que se caracteriza pela liberdade do usufruto dos recursos provenientes do espaço territorial sem degradar o meio ambiente. Nessa direção Ferreira (2016) aponta o artigo 182 do Estatuto da Cidade o qual delega ao Poder Público a execução da Política de Desenvolvimento Urbano, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tendo por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes

Conforme o Art. 104 da Lei Orgânica do Município de Manaquiri, a política de desenvolvimento urbano, deve ser executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em leis têm por objetivo o plano de desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Nesse sentido ainda aponta,

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade, expressas no plano diretor

Assim, no intuito de fazer valer os princípios elencados na Constituição e no Estatutos das Cidades, anos mais tarde foi promulgado a Legislação que traz no seu arcabouço o direito ao exercício pleno à cidadania, fundamentado na dignidade da pessoa humana, direcionada a ao deslocamento no território nacional.

Em 2012 a Lei 12.587 promulgou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando a integração entre os diferentes meios de transporte, a melhoria na mobilidade das pessoas e cargas no território nacional. Em consonância com outras leis anteriormente promulgadas, prioriza a gestão participativa, a universalidade no acesso ao meio urbano e o respeito ao meio ambiente.

Atendendo tais princípios traz no bojo um conjunto de normas e padrões de meios de

transporte, de serviços e infraestruturas que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Para tanto, possui um rol exemplificativo no que se refere ao modo, tipo de serviço, característica e natureza do transporte urbano.

Ainda no artigo 7º aponta,

- I - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Assim, de acordo com as regulamentações das citadas leis voltadas para mobilidade urbana, no Brasil, levando em consideração as especificidades das cidades da região norte do País, entre elas a cidade de Manaquiri, é de grande importância observar no contexto das cidades amazonenses, quais medidas estão sendo tomadas para cristalizar o direito à locomoção nos âmbitos desses territórios.

### **3.2. Política de Mobilidade urbana nas cidades amazonenses**

O artigo 136 da Constituição do Estado do Amazonas estabelece que a formulação da Política de Mobilidade Urbana ficará, no que couber, sob as responsabilidades do Estado e dos Municípios em conformidade com as normas expostas na referida Lei. Desse modo, objetiva-se o ordenamento do pleno desenvolvimento das funções econômicas e sociais da cidade, visando a qualidade de vida e do bem-estar dos indivíduos. Para tanto, as consagrações das funções econômicas e sociais estão ligadas a um rol de necessidades elencadas no primeiro inciso do referido dispositivo.

Artigo 136, § 1º,

As funções sociais da cidade são compreendidas como os direitos de todos os cidadãos relativos a acesso à moradia, transporte público, comunicação, informação, saneamento básico, energia, abastecimento, saúde, educação, lazer, água tratada, limpeza pública, vias de circulação em perfeito estado, segurança, justiça, ambiente sadio, preservação do patrimônio ambiental, histórico e cultural.

Ou seja, a função social da cidade, é a de promover a igualdade e o bem-estar, conforme o interesse coletivo, de forma a possibilitar uma qualidade de vida dentro do espaço

urbano, no qual o Estatuto da cidade, se põe como um caminho que vise garantir o direito à cidade. Mas, conforme nos aponta Oliveira (2020),

Dentre os problemas mais recorrentes relacionados à mobilidade, tem-se a falta de planejamento e o crescimento desordenado, o que gera uma série de danos à qualidade de vida dos munícipes. Dentre os problemas mais predominantes, cumpre mencionar aqueles relacionados à qualidade do trânsito e ao deslocamento da população.

Segundo ainda a visão da autora podemos observar que a questão relacionada aos problemas de mobilidade urbana, vem ao longo do tempo se perpetuando nas média e pequenas cidades brasileiras, porém na maioria das grandes cidades esses problemas são de conhecimento público. Portanto vivenciamos a falta de interesse da gestão pública em procurar evitar ou sanar essa problemática.

Em relação a infraestrutura das vias públicas, muitas estão fora do parâmetro estabelecido pela lei de locomoção, na qual estabelece que as calçadas devem ser livres de obstáculos que possam trazer transtornos aos pedestres.

Diante do exposto se pode então fazer um paralelo com a cidade de Manaquiri, referente à questão da mobilidade e os problemas que também afetam a população intraurbana dessa localidade. Para podermos entender como está sendo posta em prática essa política. O que será feito no tópico Mobilidade Urbana: o contexto da cidade de Manaquiri. No ano de 2017 foi promulgada a Lei 439 que instituiu o Programa de Mobilidade Urbana no Estado do Amazonas, o qual entende por mobilidade urbana o conjunto de deslocamento de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso ao espaço urbano por meio da utilização ou não dos meios de transportes.

Neste sentido ainda aponta

**Art. 4.º** O Programa de Mobilidade Urbana, deverá observar as seguintes diretrizes:

- I** - Priorizar o deslocamento realizado a pé e outros meios de transporte não motorizados;
- II** - Manter velocidades de percurso e melhorar a velocidade do transporte público;
- III** - Aumentar a área e a qualidade da rede viária dedicada aos pedestres;
- IV** - Melhorar a informação e sinalização de trânsito para os cidadãos;
- V** - Melhorar a segurança nas ruas e o respeito entre os usuários dos diferentes modos de transporte;
- VI** - Promover o uso de combustíveis mais limpos e o controle da poluição e do ruído causados pelo tráfego;
- VII** - Desenvolver o sistema de transporte do ponto de vista quantitativo e qualitativo;
- VIII** - Criar medidas de desestímulo à utilização do transporte individual por automóvel;

- IX** - Estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
- X** - Integrar os diversos meios de transporte;
- XI** - Assegurar que todos os deslocamentos sejam realizados de forma segura;
- XII** - Promover ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Programa;
- XIII** - Fomentar pesquisas a respeito da sustentabilidade ambiental e da acessibilidade no trânsito e no transporte;
- XIV** - Buscar opções de financiamento para as ações necessárias à implementação desta Lei.

Conforme disposto na Lei municipal nº 548/ 2015, o município de Manaquiri, regulamenta o Serviço de Transporte Individual de Passageiros em Mototaxista, no qual seu Art. 1, diz que a mesma está em consonância com a Lei Federal de Nº 12.009/ 2009 Conhecido por serviço de Mototaxista, que segundo o Parágrafo Único, o mesmo será explorado em regime de permissão, o qual será feito por motocicletas de 120 c a 150 c.

**Art. 6º.** - A localização, o tipo de Ponto e o número de Motos previsto para cada Ponto de Mototáxi serão fixados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito e Transportes, mediante Decreto, observando-se as respectivas áreas de abrangência, os polos geradores de demanda e a sazonalidade.

§ 1º - O Órgão Executivo Municipal de Trânsito e Transportes afixará placas indicativas dos Pontos, com o número de vagas existentes.

§ 2º - Os Pontos de Mototáxi poderão, a qualquer tempo, por razões de interesse público ou de conveniência administrativa, ser extintos ou transferidos de local, bem como ter ampliado ou reduzido o número de suas vagas.

De acordo com o disposto acima, o município em questão tem somente uma legislação que ampara a categoria profissional de mototaxista, privilegiando assim o transporte motorizado de duas rodas em detrimento de outros meios de transporte, que constam na Leis Nacional e Estadual de Mobilidade Urbana. Assim, após fazer um breve comentário a respeito das leis voltadas para a mobilidade urbana no Estado do Amazonas, levando em consideração as especificidades territoriais é de grande relevância saber como o Município de Manaquiri em sua dinâmica, está cuidando da Política de Mobilidade.

### **3.3. Política de Mobilidade Urbana: o contexto da cidade de Manaquiri**

Se for levado em conta somente o que foi proposto e exposto por Silva (2011), se pode dizer que as infraestruturas das cidades brasileiras podem ser classificadas de ruim para péssima,

visto que são notórios no passado e atualmente esses problemas, de forma que se percebe a falta de investimentos em infraestrutura urbana e em sua manutenção.

Manaquiri, cidade do interior do Estado do Amazonas, completou 40 anos em 25 de fevereiro de 2022, durante os quais vem ocorrendo mudanças em seu espaço urbano. A mobilidade urbana é um fator, pelo qual se pode medir o desenvolvimento de uma cidade, ela vai influenciar na forma como as pessoas estão distribuídas pelo espaço, e o qual o direito à cidade não é oferecido de forma igualitária a todo cidadão, com isso, essa distribuição injusta vai se materializar na paisagem, o qual a forma como a circulação se dá é um fator de grande contribuição. A cidade de Manaquiri está crescendo, pode-se dizer que não nos faltou informações territoriais para enriquecer nosso trabalho, o setor de planejamento urbano e terras da Prefeitura, parece realizar seu trabalho nesse aspecto, entretanto, alguns indícios observados e discutidos na pesquisa revelam que a cidade no seu aspecto urbano ainda se desenvolve de forma não planejada, fazendo com que já possamos visualizar algumas situações quanto a sua mobilidade, o qual se percebe através das novas formas de deslocamento oferecidas na cidade. De forma, que quando se fala em mobilidade, não se está falando apenas do deslocamento por modais motorizados, carros, ônibus, motocicletas, ou não, mas também do deslocamento a pé, o que necessita de que as vias estejam em condições trafegáveis. Tem uma frase que diz “a mobilidade urbana começa na calçada”, o que se pode dizer que para que se possa utilizar um modal automotivo, se faz necessário que se chegue até ele, e isso se dá pelo deslocamento a pé. No qual conforme as Leis federal, estadual e Municipal as vias devem estar em perfeito estado.

A infraestrutura das calçadas é um dos principais elementos que influenciam na mobilidade a pé. Ela atua no conforto percebido, mesmo durante a caminhada e pode determinar a disposição que as pessoas têm de usar o caminhar como meio de transporte em seus deslocamentos diários (WRI BRASIL, 2018).

O que é salientado por Silva (2016), ao dizer haver poucos projetos no Brasil direcionado as vias para pedestres, mesmo que caminhar seja a forma mais antiga de se deslocar. Ele salienta o conceito de pedestre, sendo de “qualquer pessoa se locomovendo a pé nas vias públicas” (p.30). Para isso necessita-se de infraestrutura para se deslocar a pé na cidade, de acordo com ele a mais conhecida é a calçada, o qual seu registro data do século IV na cidade de Pompeia. De acordo com o autor supracitado, “os limites das cidades eram ditados pelas distâncias a ser percorrida a pé”. Mesmo hoje, com os vários modais existentes, ele diz, que segundo pesquisa o modo a pé e o que se destaca entre os municípios com mais de 60 mil habitantes.

Contudo, hoje devido a diversos fatores, percebe-se um aumento nos casos de

acidentes com pedestre. Para Silva (2016), não há fiscalização do poder público em relação as condições das calçadas e “assim como da inexistência de grupos sociais a reivindicar melhor infraestrutura dedicada ao modo a pé” (p.30). O que ao meu ver, é o mais prejudicial, pois vemos que a população não luta por seus direitos, nem mesmo pelos mais básicos. Para tanto se necessita, deixar bem claro, qual é a responsabilidade tanto do poder público, como do proprietário do lote em relação as calçadas.

Na figura 14 abaixo se percebe a falta de espaço na calçada de uma rua na área central da cidade, onde os muros das residências tomam quase que totalmente o espaço dos pedestres, e também a garagem de uma das residências ocupa o calçamento, outro elemento que se percebe nessa figura é que as casas não se encontram na mesma direção, ou seja, não estão alinhadas, o que mostra que os proprietários dos lotes têm avançado, tomando o espaço que deve ser da calçada. **(Problema de alinhamento)**

Figura 13 - Muros e carros ocupando a calçada



Foto: Nilce Lourenço - 2022

Figura 14– Rua Tomé Moraes



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Figura 15 – Rua Esteliano dos Santos



Foto: Nilce Lourenço - 2022

Conforme se pode observar nas figuras 14 e 15, ou seja, nas ruas Tomé Moraes e Esteliano dos Santos, um claro descumprimento da lei do calçamento, pois se pode ver as calçadas das ruas mencionadas tomadas, por materiais de construção ou resto de entulho. De outra feita percebe-se ainda a falta de estrutura das calçadas, assim como as alterações que o proprietário faz em frente de sua residência para adentrar a mesma com seu transporte. Podemos

observar as pessoas utilizando a rua e não as calçadas para se locomover. A calçada da figura 14, apresenta desníveis. Isso permite então perceber que essas calçadas não estão adequadas, principalmente para pessoas com deficiências ou idosos. **(Problema de pavimentação fig. 14, apropriação indevida do espaço público fig.15)**

Figura 16 - Tem obra ou falta de obra



Foto: Nilce Lourenço - 2022

Acima é mostrada a Rua Luís Fernandes na área central da cidade, onde se pode observar que mesmo as ruas centrais apresentam problemas de infraestrutura, que poderiam ser resolvidos em pouco tempo, mas que são protelados durante meses ou anos. Conforme podemos ver algumas ruas da sede do município ainda não tem um sistema de drenagem que atinja toda a cidade, muitas ruas não apresentam sarjetas, assim como canaletas para escoamento das águas pluviais **(fig.16 Problema de pavimentação)**.

Figura 17 - ônibus escolar, obstruindo a calçada



Foto: Nilce Lourenço -2022

Aqui se pode observar um desrespeito às leis de Trânsito e ao pedestre, visto que o ônibus está estacionado em cima da calçada, obstruindo a locomoção do pedestre de forma segura. **(Apropriação indevida do espaço público)**

Na figura abaixo vemos que a sinalização horizontal está quase toda apagada, o que pode acarretar situações de acidentes, o qual é uma situação recorrente nas demais vias. **(Sinalização inexistente ou confusa)**

Figura 18– Placa de sinalização horizontal



Foto: Nilce Lourenço – 2022

O desgaste da sinalização é um fator recorrente na cidade e isso quando tem. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro CTB, no Art. 80 § 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância

compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

Abaixo são mostradas figuras da mesma rua (Rua Solimões), a figura 19, retirada de uma reportagem do Jornal em Tempo no ano de 2016 e a figura 20 de autoria da pesquisadora. Essas são figuras do Bairro Areal, mas distante do centro.

Figura 19 – Rua Rio Solimões (2016)



Fonte: Diego Janatã// Jornal em tempo (2016)

Figura 20 – Rua Rio Solimões/2020.



Foto: Nilce Lourenço 2020

Quando se observa essas figuras, claramente são constatados vários problemas urbanos ali existentes, porém nos deteremos na questão da mobilidade urbana. Percebe-se uma pequena melhoria na qualidade da via para o deslocamento dos transportes motorizados, contudo a questão do pedestre continua a mesma, visto não vermos ao longo desses quatro anos investimento do poder público no que concerne às calçadas. **(Problema de pavimentação, de nivelamento)**

Nas principais metrópoles as motos, têm sido colocadas como as vilãs em relação ao aumento de acidentes e morte no trânsito, não se pode negar as estatísticas, contudo, esse meio de transporte são os que mais tem crescido, visto ser mais acessível economicamente, e mais rápido. Sendo um diferencial frente aos engarrafamentos no trânsito ou na superlotação do transporte coletivo ou mesmo na demora deste. Nas pequenas cidades, também tem crescido o número deste modal. O gráfico 02 (p.83), nos mostra o aumento de motocicletas no município de Manaquiri

Com relação a locomoção por modais motorizados a cidade de Manaquiri conta com uma estação de Mototaxistas, inaugurada em fevereiro de 2022, antes eles ficavam estacionados em várias partes da cidade. Hoje, segundo conversas informais, eles ficam na estação ou no porto, não podendo ficar estacionados em outros lugares. Esses dados coletados na informalidade, nos sinalizaram que a Associação dos mototáxi de Manaquiri, já existe desde dezembro de 2004

Figura 21 - Estação de motociclistas Sede



Foto: Nilce Lourenço - 2022

Figura 22 - Porto - pontos de mototáxi na cidade de Manaquiri - 2022.



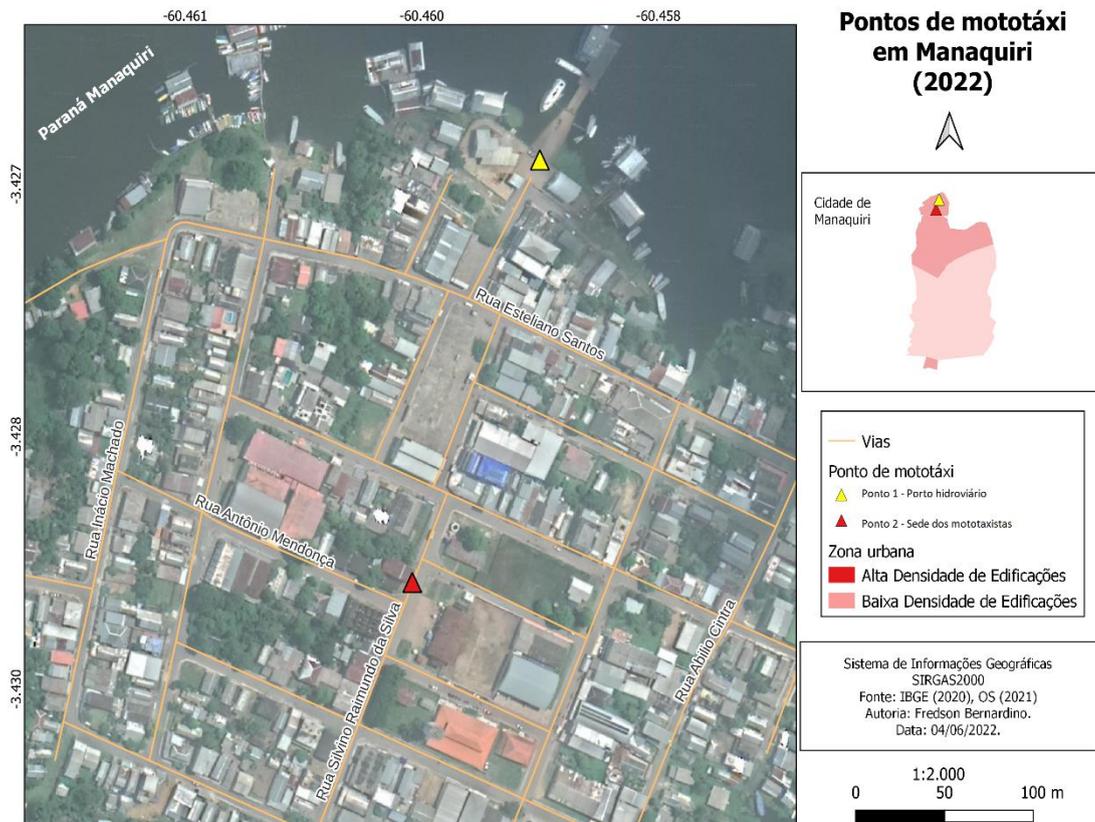
Foto: Nilce Lourenço – 2022

Não foi possível viabilizar dentro do quantitativo de motocicletas, quantas estão cadastradas para fazer transporte de passageiros. Segundo o Art. 18, que regulamenta os mototaxistas, as taxas serão cobradas conforme determinada abaixo, não podendo ser cobrado mais do que está estabelecido

§ 3º. - A tarifa do serviço de Mototaxista, serão cobradas em valor composta de uma parte fixa (bandeirada) e de uma parte variável, proporcional ao percurso, caracterizada, no taxímetro, por:

1. Bandeira 1 – correspondente a 1,0 (uma) unidade mototáxi-métrica, sendo válida nos percursos diurnos realizados no perímetro urbano;
2. Bandeira 2 – correspondente a 1,0 (uma) unidade mototáxi-métrica, com adicional de 20% (vinte por cento), por quilômetro rodado, sendo válida nos percursos realizados fora dos limites do perímetro urbano ou durante os seguintes horários:
  - a) Dias úteis, das 20:00 às 06:00 horas do dia seguinte;
  - b) Aos sábados, das 12:00 à 00:00 (zero) hora;
  - c) Domingos e feriados, de 00:00 (zero) às 06:00 horas do dia seguinte.

Mapa 03 - Pontos de mototáxi em Manaquiri (2022)

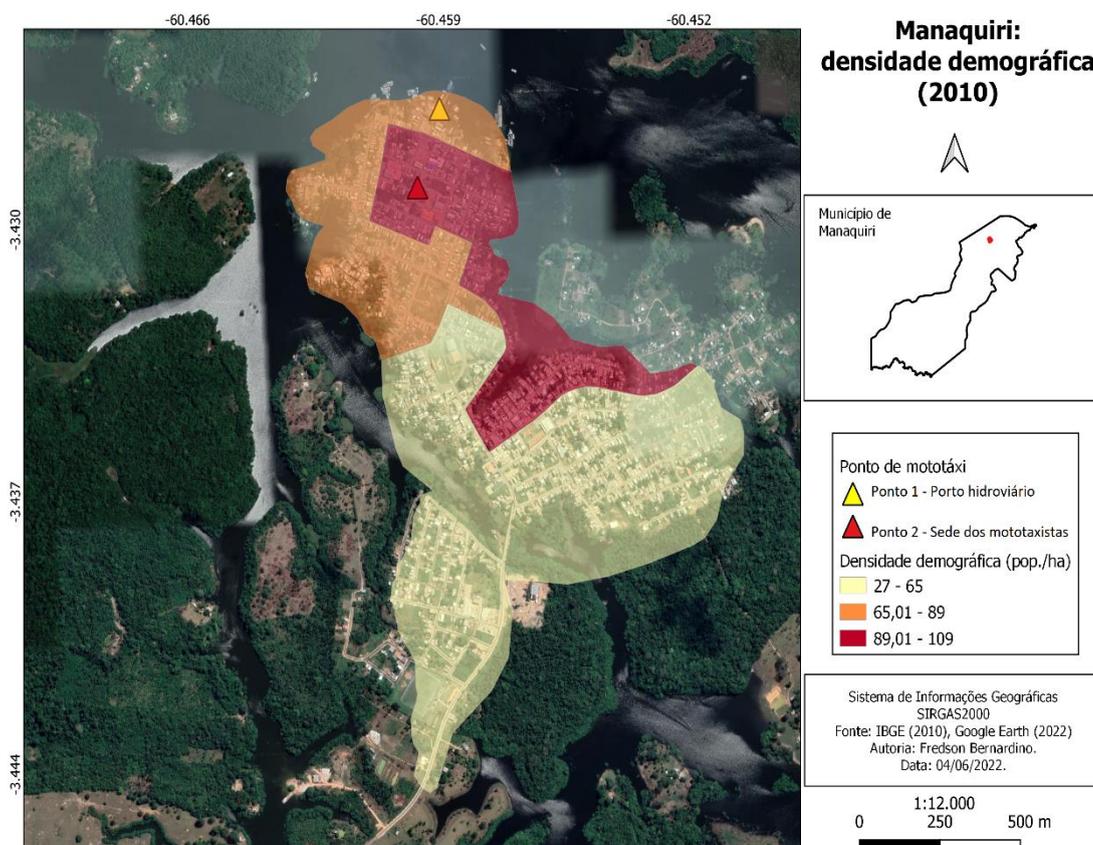


Fonte: IBGE (2020), OS (2022). Elab.: Fredson Bernardino (jun./2022).

Acima no Mapa 03- Se pode verificar a localização dos pontos de mototáxis, conforme nos foi informado, não foi possível averiguar se existem outros pontos além desses, mas percebe-se que eles estão na parte de maior fluxo de pessoas. Também nos passaram que muitos deles são acionados por meio de celulares (que dependendo da operadora, você pode ficar incomunicável), assim, é que provavelmente se dê a forma de como a população das áreas mais distantes fazem para se deslocar para o centro.

Abaixo o mapa 04 - nos mostra a densidade da população de Manaquiri em relação a área urbana no ano de 2010, no qual percebe-se que a concentração maior da população se dá na área central, visto ser onde tem a maior concentração comercial e onde conta com a melhor infraestrutura.

Mapa 04 - Manaquiri densidade demográfica - 2010.

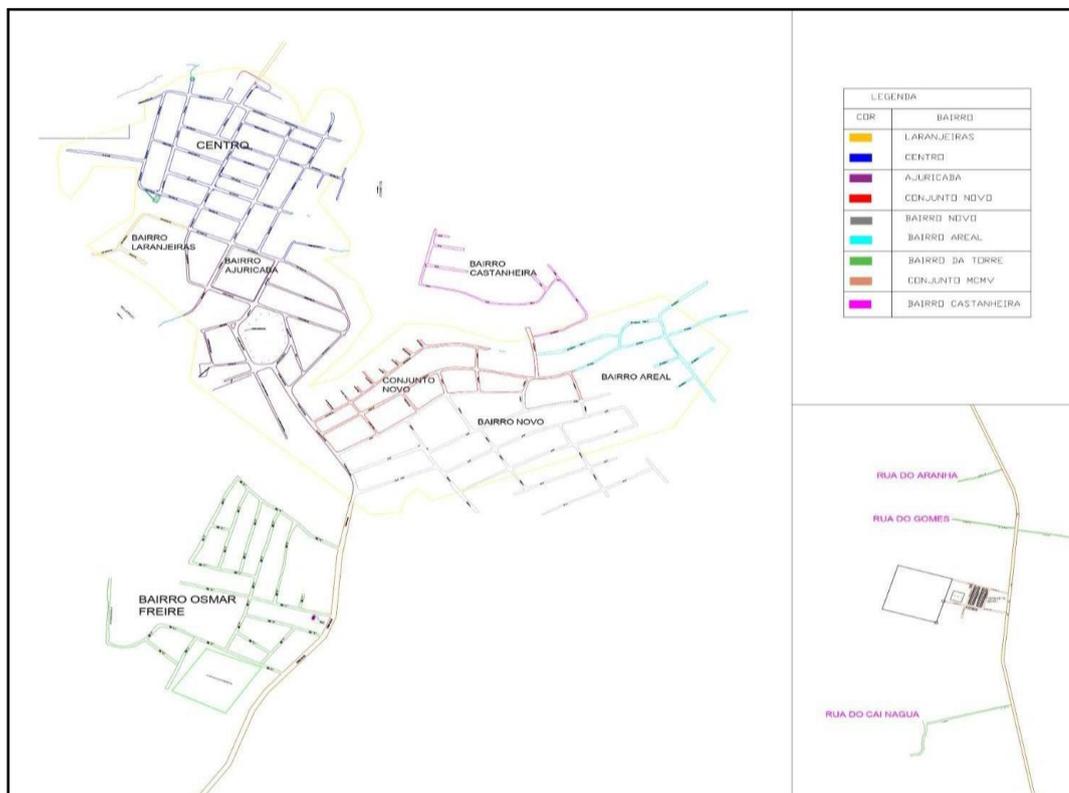


Fonte: IBGE (2010) Google Earth (2022). Elaborado: Fredson Bernardino (jun/2022).

Para Silva (2011), “o zoneamento misto teria o poder de aumentar a densidade das cidades de maneira equilibrada, fortalecendo os subcentros locais, como oferecimento de serviços próximos às residências, levando à diminuição da necessidade de deslocamento” (p.33). Dessa forma se diminuiria os gastos desnecessários, ou seja, as pessoas não teriam que se deslocar para áreas distantes para ir em busca de suprir suas necessidades, visto que isso onera suas despesas, assim como se deslocar a grandes distâncias para irem trabalhar, pois segundo Silva (2011), “a mobilidade é uma condição da força de trabalho se sujeitar ao capital e se tornar mercadoria” (p.10). Pois como já foi comentado, mesmo as pequenas cidades estão interligadas ao sistema capitalista.

Compreende-se como elemento empírico a cidade de Manaquiri, locus de uma série de contradições acerca da prática do urbanismo (Mapa 05). Destaca-se que esse urbanismo e as disparidades associadas condicionam e indicam uma relação desigual na relação sociedade-espço.

Mapa 05- Bairros do Município

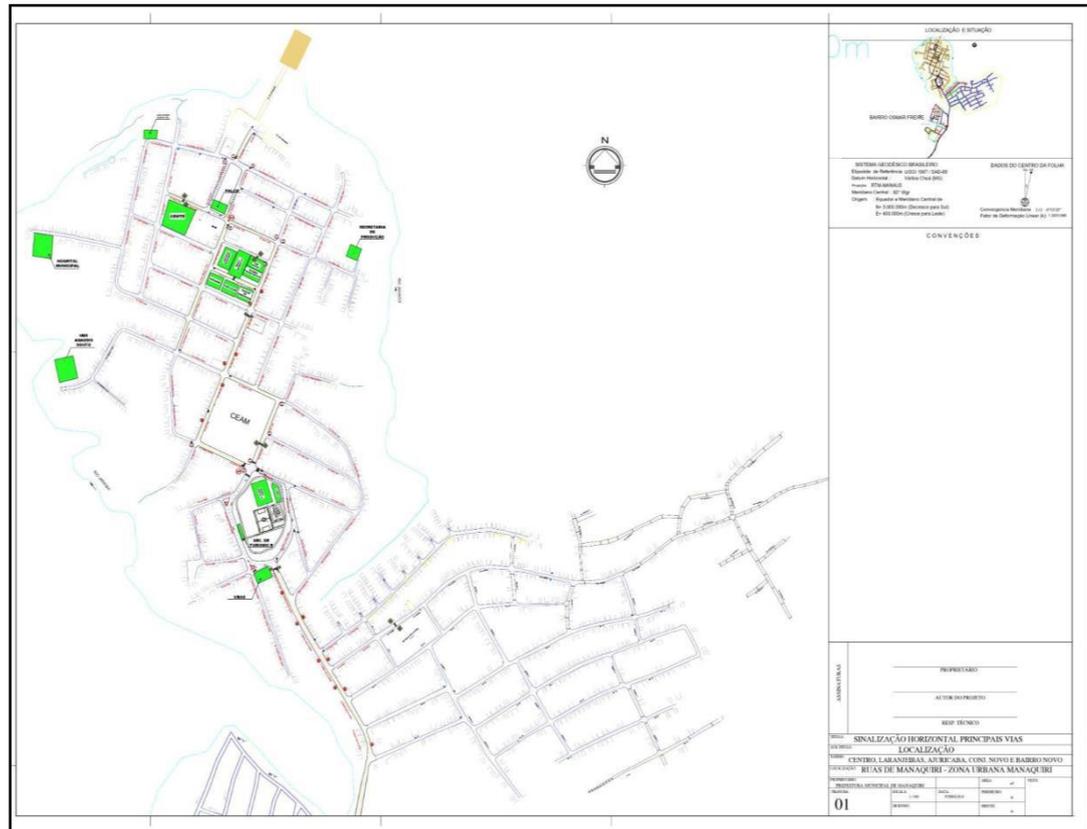


Fonte: Manaquiri (s/d).

No mapa acima, vemos que o município possui nove bairros: Centro, Bairro Laranjeiras, Ajuricaba, Conjunto Novo, Bairro Novo, Areal, Bairro da Torre, Conjunto MCMV e Bairro Castanheira.

A cidade de Manaquiri possui um sistema viário que apresenta baixa integração rodoviária com o restante do município. Do que se pôde notar acerca dos dados oficiais, os principais instrumentos e centralidades da cidade estão no seu setor noroeste, nas proximidades do porto hidroviário como o Palco, localizado próximo ao porto, a biblioteca municipal, o CEMTE, mercado municipal, a prefeitura, entre outros (Mapa 06).

Mapa 06: Cartograma da planta da cidade de Manaquiri - principais centralidades.

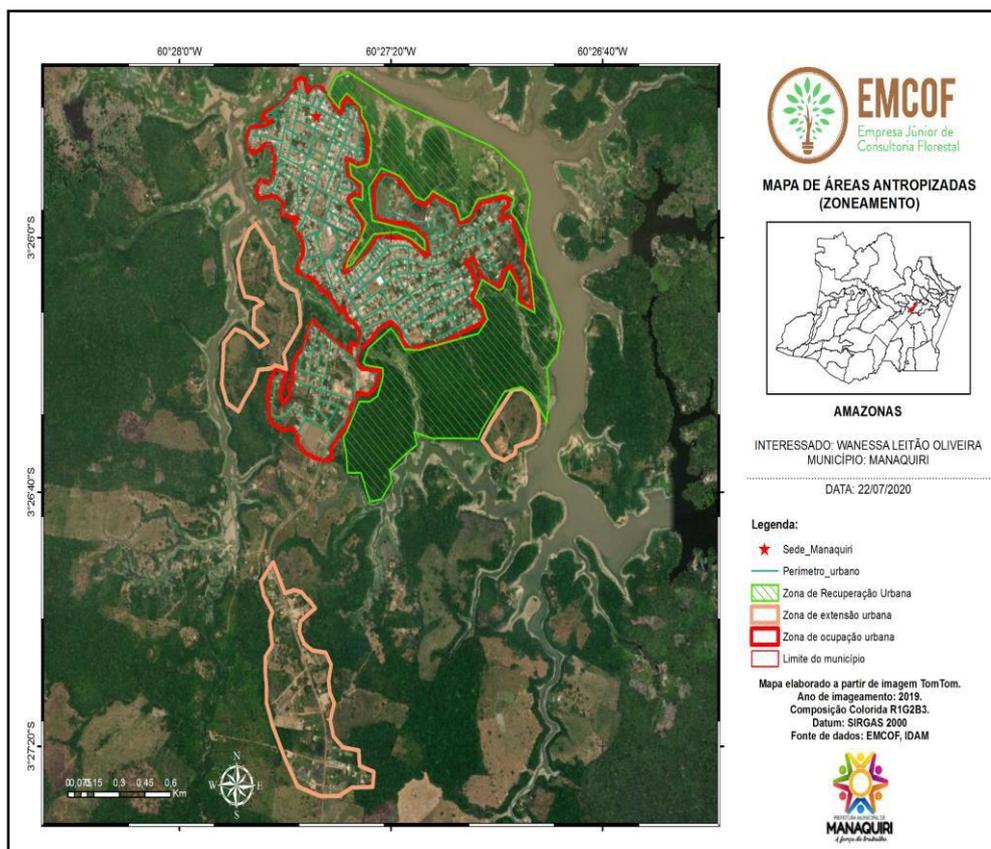


Fonte: Manaquiri (s/d).

Conforme o mapa acima, a cidade de Manaquiri, apresenta sinalização horizontal nas principais vias, contudo muitas delas estão apagadas, o que contraria o Código de Trânsito, também não identificamos nenhum semáforo, apesar de que para isso precisa-se fazer um levantamento das áreas que mais necessitam e muitas vezes os semáforos causam mais transtornos do que benefícios se colocados de forma errada. As pequenas e médias cidades têm isso a seu favor, na busca de se ter um trânsito com qualidade, procurando fazer uma conscientização em relação às leis de trânsito e do pedestre. (VILLANOVA, sd).

Essa contradição pode ser vista na cidade do Manaquiri

Mapa 07 - Mapa de áreas antropizadas (zoneamento)



Fonte: Tomtom (2019). Emconf (s/d), Idam (s/d). Elab.: Emconf (jul/2020).

Segundo Carlos (2008), o capitalismo necessita de condições para que ele possa se reproduzir conforme o momento histórico que ele se encontra. Esse, no que diz respeito à Geografia, altera as bases produtivas, tendo repercussão nos usos e conteúdo que os arranjos espaciais demonstram.

Hoje é possível assinalar a passagem da hegemonia do capital industrial, para o sistema capitalista financeiro, o qual traz consequência ao processo de produção do espaço no contexto mundial. Muito embora não nos detenhamos neste assunto é preciso pensar nas ideias propostas feitas por Carlos (2008), ao que Rolnik (2019) corrobora “[...] a forma de ação do capitalismo em sua versão contemporânea – era de hegemonia das finanças, do capital fictício e do domínio crescente da extração de renda sobre o capital produtivo” (p.26).

Dentro dessa linha de pensamento se pode ainda citar Leite (2013), o qual diz que as questões do uso e ocupação do solo, juntamente com a produção do espaço urbano é vista hoje como assuntos que geram polêmicas pois envolvem a mobilidade e a acessibilidade urbana as quais estão diretamente relacionadas com o direito à cidade, entre outros fatores como moradia digna, usufruto dos espaços de lazer e de convivência, assim como igualdade na distribuição

dos equipamentos urbanos, assim que nessa nova versão do capitalismo a terra passa a ser constituída como um ativo, que faz grande diferença na produção do espaço urbano, trazendo um enorme impacto na estruturação das cidades como um todo,

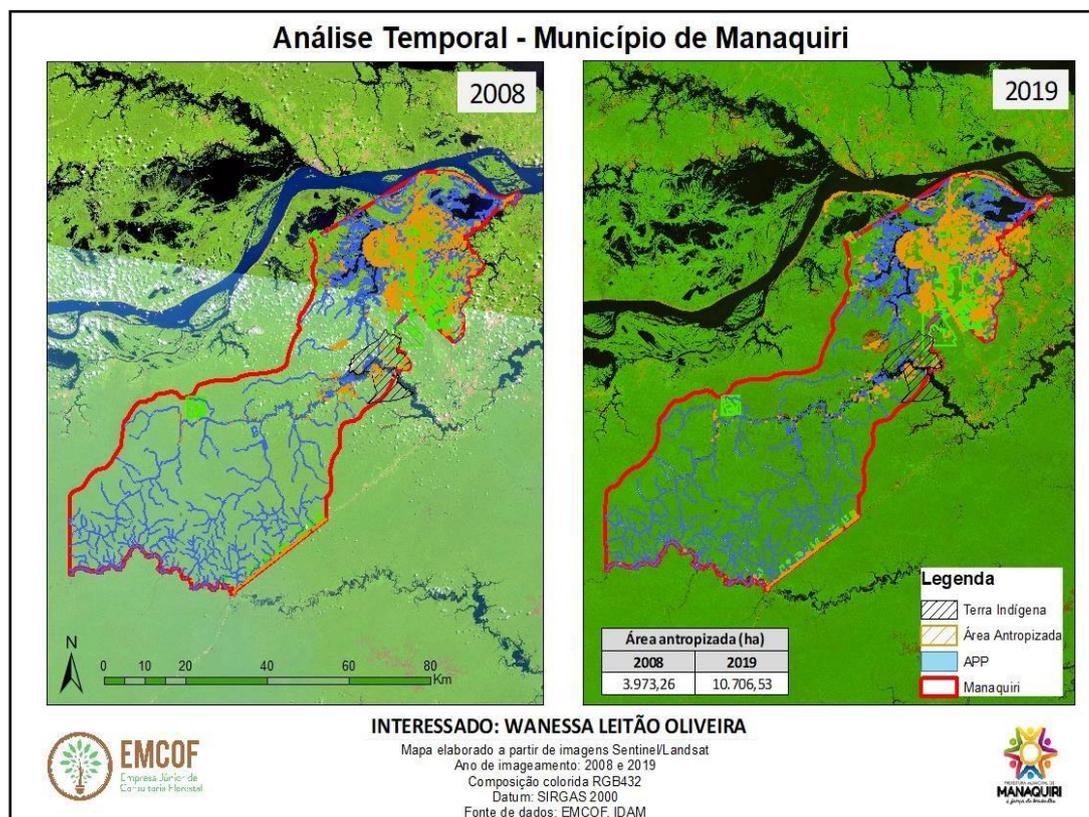
A produção do espaço urbano pode constituir-se em um processo selectivo de acessibilidade na cidade, acentuando as desigualdades deste espaço e contribuindo para diferenciação das condições de vida de parcelas significativas da população urbana. Nesse contexto, a produção desigual do espaço urbano e a expansão territorial urbana produzem e reproduzem espaços cada vez mais distintos que podem reforçar a exclusão social (LEITE, 2013, p. 16).

Nesse processo que estamos presenciando, é cada vez mais visível o processo de exclusão social no qual nossa sociedade está passando, visto que a questão do uso e ocupação do solo se torna um diferencial na construção ou reconstrução das cidades (LEITE, 2013).

Apesar do que apontam as autoras, o caso do Manaquiri demonstra um processo menos acelerado da urbanização animada genericamente pela finança. A dinâmica verificada como de cunho "antropizado" é limitada ao núcleo urbano que corresponde à sede municipal e suas proximidades, tendo considerável relação com o traçado dos rios. Constata-se que essa área antropizada foi mais que triplicada do ano de 2008 ao ano de 2019. Conforme o mapa acima. (Mapa 07)

No caso do Manaquiri, município da Amazônia Ocidental, isso está relacionado a um espaço particular: gigantismo municipal (comparado ao Brasil meridional), densa rede de drenagem, baixa integração rodoviária, dispersos e limitados núcleos urbanos (Mapa 08).

Mapa 08 - Análise Temporal - Município de Manaquiri (2008-2019).



Fonte: Sentinel/Landsat (2008, 2019). Emcof (s/d), Idam (s/d).

Mesmo com a problemática apresentada acima, contudo, se pode verificar que Manaquiri, tem se tornado um lugar, onde as pessoas gostam de estar, divulgar sua cultura. A área urbana de Manaquiri está compreendida por uma praça central em frente ao Porto, que comporta um anfiteatro, os comércios, a Igreja católica, a sede da prefeitura, câmara de vereadores, Biblioteca Municipal e as escolas de tempo integral (CETIS), além disso tem um Complexo Poliesportivo com ginásio coberto, quadra de vôlei de areia e pistas para caminhada, onde são realizados vários eventos culturais e esportivos como MMA e também foi construída a Praça das Etnias. As figuras irão estar contidas no Anexo.

Figura 23 - Manaquiri na rota do turismo



Fonte: toda hora/ 2022

De acordo com a figura acima e relato de moradores, o município de Manaquiri foi incluído na rota de turismo, o qual tem sido contemplado pelo CETAM, com diversos cursos para os moradores, com o intuito de qualifica-los para o recebimento dos turistas que chegarem ao município, de forma a trazer renda tanto para a prefeitura como para seus moradores, visto que a oferta de trabalho é escassa.

Conforme Olanda (2008), as cidades locais dificilmente vão extrapolar os limites municipais e influenciar outras, visto que, desse modo, deixariam de ser locais. Elas são dotadas de equipamentos, bens e serviços mais simples, como bem sintetizou Santos (1979) e atendem às necessidades mínimas da população local. O que constitui as necessidades mínimas tem variado muito e de acordo com a intensidade da expansão da sociedade de consumo, cada vez mais são criadas e recriadas necessidades, portanto, estas variam de acordo com o espaço e com o tempo. Em resumo, na sociedade de consumo, as necessidades mínimas são continuamente alteradas. (p.188).

Segundo os dados pesquisados referente ao Município, em relação às leis que regem o mesmo, ou seja, quanto ao arcabouço legal, o município não possui Plano Diretor participativo, mas possui Lei Orgânica, Código de Obras, Lei de Definição do Perímetro Urbano, Código de Postura, Código Tributário, Lei da Estrutura Administrativa, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Plano Plurianual. (PLAMSAN). Não tivemos acesso a esses documentos, a não ser a Lei Orgânica do município. O Plano Diretor do Município de Manaquiri ainda está em elaboração, o que já se pode evidenciar um descaso em relação ao planejamento da cidade, pois é ele que

fornecerá tanto ao Poder público, como a iniciativa privada orientações de como construir não só os espaços urbanos, como os rurais, além de viabilizar os serviços público essenciais, a fim de que a população tenha uma qualidade de vida garantida.

De acordo com Silva (2011),

quando se trata de bem-estar urbano, o Observatório das Metrôpoles criou um Índice de Bem-Estar Urbano, o IBEU, que avalia cinco indicadores de qualidade entre os municípios brasileiros. São eles: mobilidade, tempo de deslocamento casa/trabalho; condições ambientais (arborização, esgoto a céu aberto, lixo acumulado); condições habitacionais (número de domicílios e de dormitórios; serviços coletivos urbanos (atendimento de água, esgoto, energia e coleta de lixo); e infraestrutura. Dentre todas as cidades brasileiras, apenas 273 apresentam condições muito boas de bem-estar urbano. Dentre elas, Vitória se classifica como a mais bem colocada, além de mais 251 municípios localizados na região sudeste. A região norte, no entanto, conta com as piores condições do estudo. (p. 17)

Abaixo, se pode ver como se encontram a Região Metropolitana de Manaus, a capital Manaus e o município de Manaquiri, de acordo com os dados do Observatório das Metrôpoles, através dos dados levantados pelo Índice de Bem-Estar Urbano -IBEU.

A Região Metropolitana de Manaus é a segunda pior dentre as 15 regiões metropolitanas do Brasil, no cálculo do Índice de Bem-Estar Urbano - IBEU Global. A metrópole do estado do Amazonas apresentou resultados muito ruim para dimensões como condições ambientais urbanas, condições habitacionais, serviços coletivos e infraestrutura urbana. Além disso, não distante da realidade de regiões metropolitanas estudadas, verificou-se em Manaus as maiores disparidades na avaliação do IBEU, reafirmando a desigual distribuição de serviços e equipamentos públicos tanto na esfera metropolitana como municipal.

**Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU-Municipal) de Manaquiri-AM**

**Mobilidade Urbana**

0,942

**Condições ambientais urbanas**

0,451

**Condições Habitacionais**

0,705

**Infraestrutura**

0,607

**Serviços Coletivos Urbanos**

0,358

**Nota IBEU**

0,613

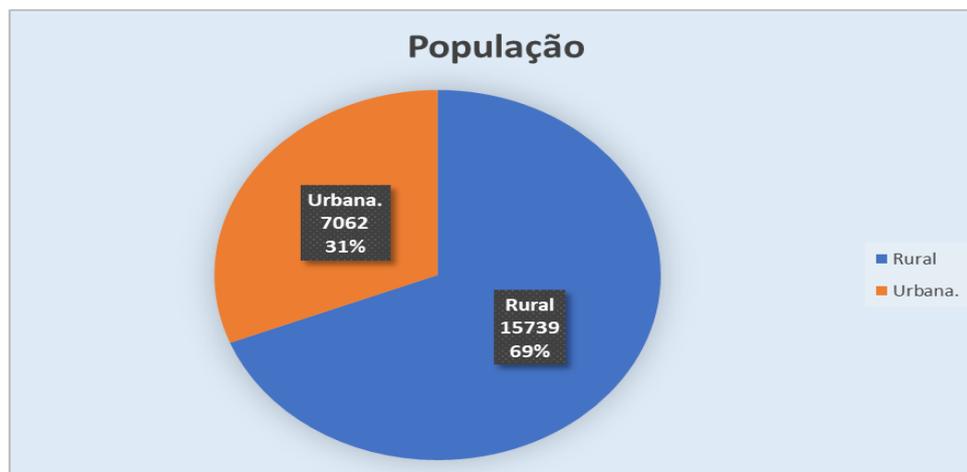
**Ranking Nacional**

5335°

O Índice de Bem-Estar Urbano dos Municípios Brasileiros (IBEU-Municipal), tem o propósito de oferecer mais um instrumento para avaliação e formulação de políticas públicas.

O índice apresenta um levantamento inédito sobre as condições urbanas dos 5.565 municípios brasileiros, a partir da análise de dimensões como mobilidade, condições ambientais urbanas, condições habitacionais, atendimentos de serviços coletivos e infraestrutura.

Gráfico 01 - população

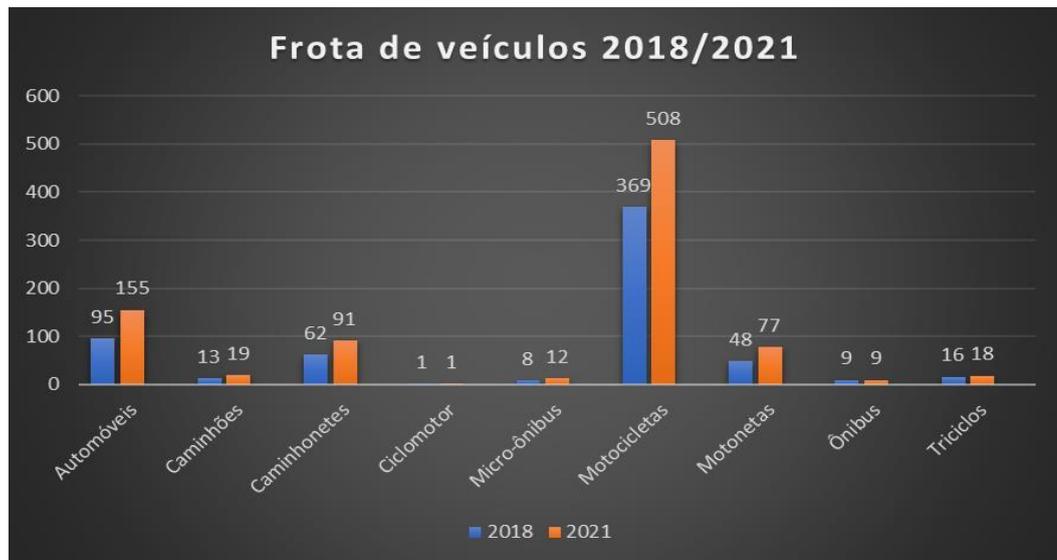


Fonte: elaborado pela pesquisadora Nilce Lourenço. Maio/2022. Dados /IBGE

Acima o gráfico 01, nos mostra a divisão da população do município de Manaquiri, onde se observa que o município tem uma população rural superior à urbana, ou seja, o município de Manaquiri é rural, pois a população é duas vezes maior que a urbana, as quais vivem em comunidades ao longo dos igarapés, lagos e paranás (IBGE, 2010).

Abaixo o gráfico 02, nos permite ver uma comparação dos dados do IBGE, dos anos de 2018 e 2020 referente à frota de veículos neste município houve um aumento de 139 motocicletas na cidade, o qual sinaliza que é um dos meios de locomoção mais utilizado, no entanto, esse número divide-se entre uso particular e de mototáxi, seguido pelo aumento do número de automóveis que foi de 60, contudo ao se pegar o número de pessoas que vivem na área urbana e dividir pelo número de veículos em geral, se pode dizer que mais ou menos 9% da população tem um veículo, de forma que a locomoção a pé ainda é a que predomina.

Gráfico 02 Frota de veículos



Fonte: elaborado por Nilce Lourenço. Maio/2022. Dados/IBGE

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Mobilidade urbana hoje é considerada um dos elementos cruciais para o desenvolvimento das cidades do mundo. No contexto brasileiro, ainda é mais complicado sanar esse problema, devido a forma como se deu a nossa urbanização. É atual por que está presente na dinâmica da sociedade brasileira, em distintos momentos históricos alicerçados nas mudanças ocorridas na esfera do modelo de produção capitalista. As cidades foram crescendo sem que houvesse um planejamento e hoje sofremos as consequências. Diariamente somos afetados pela ausência de uma mobilidade, que nos dê condições de nos locomovermos dentro do espaço urbano. Os transtornos oriundos disso são muitos. Apesar da maioria das vezes focarmos apenas na questão do transporte, a mobilidade envolve muito mais que isso, pois influencia na qualidade de vida. Por isso, é de grande relevância verificar o debate acerca dos avanços e desafios enfrentados pela referida Política, nos meandros permeados por conflitos e reestruturação.

A nossa Carta Magna dá as diretrizes de como se proceder na questão da mobilidade de forma mais sustentável, dessa forma foi criado a Lei 12.587/12. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, que determina que municípios com mais de 20.000 mil habitantes e l a b o r e m seus Planos Diretores, objetivando com isso se respeitasse as especificidades dos lugares, contanto que não se fira a Lei Federal. foi estipulado um prazo para que os municípios elaborassem seus planos, contudo, esse prazo expirou e pouquíssimos cumpriram o prazo, que foi prorrogado até 2023.

Neste momento somos levados a pensar, o que justifica a não adesão ao Plano Diretor, visto ser ele um instrumento que visa assegurar aos gestores municipais uma forma de dar uma qualidade de vida aos seus habitantes, do qual ele mesmo faz parte. Na Constituição Federal no artigo 30, diz que cabe ao poder público municipal executar as políticas públicas, para que as funções das cidades sejam plenamente desenvolvidas.

A metrópole Manaus, pelo menos para cumprimento de dispositivo legal, é um dos que cumpriram com o que está estabelecido Constituição, pois além de elaborar seu Plano Diretor, ainda se uniu com a lei do meio ambiente, como foi dito existem muitas leis transversais que se juntam para fazer um plano participativo, como é o caso de Manaus que elaborou o Plano Diretor Urbano e Ambiental, embora esteja longe ainda de resolver na prática seus problemas de mobilidade e de questões ambientais.

Dentro desse contexto de transformação do espaço urbano, trouxemos as cidades da Amazônia, em especial a cidade de Manauquiri – Am, cujo questionamento nos levou a indagar

quais os impactos sofridos pelas políticas urbanas de mobilidade urbana cujas hipóteses foram que a falta de planejamento e a qualidade dos serviços públicos, impõe desafios aos deslocamentos das pessoas na cidade de Manaquiri – Am. Com isso, buscamos verificar se as más qualidades dos serviços públicos influenciam em relação ao questionamento da pesquisa. Nesse sentido, segundo o IBGE, entre 2010 e 2018, houve um acréscimo de quase 10 mil habitantes na cidade, daí a justificativa em averiguar a questão das políticas públicas quanto à mobilidade em Manaquiri – Am, visto que a mesma é um dos fatores essenciais para o desenvolvimento com qualidade de uma cidade. A questão do deslocamento dentro do espaço urbano, tornou-se a cada dia fundamental dentro de uma cidade que busca ter um desenvolvimento com qualidade. No entanto, a necessidade de construir políticas públicas, que visem melhorar a condição dos habitantes, carecem de urgência pois essa necessidade estende-se também para os municípios, pois mesmo que em menor incidência os mesmos estão ligados ao urbano. Dentro dessa questão, a infraestrutura é uma parte importante para o desenvolvimento de uma cidade, ainda que a urbanização na Amazônia, não se configure como a do restante do país devido às suas especificidades, a questão da mobilidade é um fator que necessita de discussão.

As políticas públicas de urbanismo e mobilidade urbana, nos mostram a necessidade do desenvolvimento de políticas públicas de forma a assegurar os direitos dos cidadãos manaquirenses e a lei que rege a questão da mobilidade no Brasil, não só nos estados, como também nos municípios. A cidade de Manaquiri, contudo ainda não finalizou seu Plano Diretor, um indicativo de que a questão do planejamento e da mobilidade, está sendo realizada de forma deficiente. Quando se fala em Plano Diretor, muitas vezes pensa-se que ele é somente para suprir as necessidades da área urbana, contudo ele deve contemplar tanto a área urbana como a rural. Pois o que consta é que o município e não sua área urbana que deve ter acima de 20 mil habitantes, senão não seria obrigatório o mesmo ter Plano Diretor, pois o número de habitantes na sua área urbana é inferior a rural. A mobilidade dentro do espaço da cidade já está sentindo seus reflexos em algumas áreas, uma parte da cidade é mais privilegiada com as ações da infraestrutura do que outras. E quando se fala em mobilidade, também nos referimos aos modais não motorizados como o deslocamento a pé. Para isso se faz necessário, uma infraestrutura, que contemple tanto calçadas de qualidades, como iluminação adequada, para se evitar acidentes com os pedestres. Pois o deslocamento a pé é o meio mais sustentável e que gera vários benefícios para o município e as pessoas. De igual forma a bicicleta se torna viável, na questão da qualidade de vida. Ainda é possível reverter esses problemas, de forma que garanta uma mobilidade de qualidade no futuro, afinal para se planejar o futuro é preciso agir agora. Cabe

aqui ressaltar, que quando o poder público não age, a população deve de organizar em busca de seus direitos, assegurado por lei. Ressaltamos aqui, as dificuldades encontradas para a realização dessa pesquisa devido a pandemia da Covid 19. Onde a cidade literalmente fechou suas portas por terra e água.

De forma que se pode considerar que os objetivos propostos nesta pesquisa em analisar as contradições, o urbanismo na cidade de Manaquiri-Am, partindo do pressuposto de que a falta de planejamento e a falta de qualidade dos serviços públicos, impõe desafios aos deslocamentos e se a má qualidade dos serviços públicos influencia em relação ao questionamento desta pesquisa foi respondida de forma positiva. Pois, já que o município ainda não tem um Plano Diretor para que haja um planejamento, consoantes com o plano de mobilidade urbana tem se refletido no cotidiano da população. De forma que o primeiro passo para se dar é a concretização do Plano Diretor.

Outra concepção é que se tenha uma maior participação popular na elaboração de políticas que vão afetar a vida da população, pois como foi exposto no corpo desta pesquisa, a decisão fica nas mãos do poder público e das empresas privadas. Também se faz necessário, visto a densidade demográfica da população que se invista, na qualidade do deslocamento a pé, e nos modais não motorizados. Por fim, na questão dos modais motorizados, as motos são mais viáveis, quanto a questão de espaço para estacionamento, poluição. Deve-se também, fazer um levantamento para um transporte coletivo das áreas mais distantes do centro.

## REFERÊNCIAS

- AGUM, Ricardo, RISCADO, Priscila, MENEZES, Monique. **Políticas Públicas: conceitos e análise em Revisão**. Revista Agenda Política. Vol. 3 n 2- julho /dezembro – 2015.
- ALMEIDA, Tatiana da Silva. **A formação docente via proinfantil: com a palavra os professores de Manaquiri-Am**. TEDE-UFAM, 2013.
- ALVES, Júlio de Araújo. Influência da hidrogeomorfologia sobre a dinâmica da paisagem em uma planície de inundação amazônica: uma abordagem por sensoriamento remoto? Júlio de Araújo Alves. – Rio Claro, 2016.
- AMARAL, Raquel Dantas do, **O Estado: Resgate teórico e reflexões**. DOI 10.22533/at.ed.8351905061. p. 1-17 Planejamento urbano e regional [recurso eletrônico] / organizadora Bianca Camargo Martins. - Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019.
- BATISTA, Djalma. O complexo da Amazônia. Análise do processo de desenvolvimento. Djalma Batista 2 Ed. – Manaus: Editora Valer; Edua e Inpa. 2007.
- BRASIL, **Constituição** da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 8. ed. 2ª reimpressão –São Paulo: Contexto, 2008. (Repensando a Geografia).
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Crise Urbana**. 1ª. ed. 1ª reimpressão – São Paulo: Contexto, 2018.
- DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. **A dinâmica do transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas**. Robert Carvalho de Azevedo David. – Manaus – UFAM 2010. <https://tede.ufam.edu.br/Landle/tede/4005>.
- FILHO, Nivaldo Gerônimo da Silva; JUNIOR, Archimedes Azevedo Raia. **Do discurso prático à prática discursiva: a mobilidade urbana e seu contexto sociopolítico**. In: Contradições e lacunas entre a elaboração e execução do planejamento das políticas de transporte nas cidades brasileiras – o caso da Região Metropolitana de Recife (RMR) – Labor & engenho, Campinas [SP] Brasil, v 10, n.4, p. 369 – 382, out./dez. 2016. DOI: [http:// dx.doi.org/10.20396/ labore. V.10i4.8646224](http://dx.doi.org/10.20396/labore.V.10i4.8646224).
- GHSI, Tatiana Cristina Schneider. **Questões urbanas: diálogos entre planejamento urbano e qualidade de vida** /Tatiana Cristina Schneider Ghisi. - 1.ed. - Curitiba: abril, 2019
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução: Alcides João de Barros. 1991. Editora Ática S.A – Rua Barão de Iguape,110 São Paulo – SP  
LEI 8080/90 – **Lei Orgânica da Saúde**. <https://www.planalto.gov.br/legislação>
- LEITE, Nícia Bezerra Formiga. **Expansão urbana e seus efeitos sobre a mobilidade e acessibilidade avaliada com o auxílio dos sistemas de informação geográfica (SIG) em Teresina – PI**, 2013.
- LIMA, Marcos Castro de. **Quando o Amanhã vem ontem: a institucionalização da região Metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na**

**Amazônia Ocidental.** Tese de Doutorado, São Paulo 2014.

LOPES, Brenner & AMARAL, Jefferson Ney. **Políticas Públicas: conceitos e práticas.** In; Ricardo Wahrendorff Caldas (coord.) – Belo Horizonte: Sebrae/MG, 2008.

LOURENÇO, Nilce da Silva Andade & ARAÚJO, Nelcionei José de Souza. **Saúde e Ambiente na Cidade de Manaquiri – AM.** In: TERRA - A Saúde Ambiental para a Vitalidade do Planeta / Giovanni Seabra (Organizador). Ituiutaba: Barlavento, pp.166-176, 2021.

LOUZADA, Camila de Oliveira. **As grandes obras para a reabertura da BR 319 e seus impactos nas localidades ribeirinhas do rio Solimões: Bela Vista e Manaquiri, no Amazonas. Manaus.** Dissertação de Mestrado, 2014.

MAIA, Doralice Sátyro; SILVA, William Ribeiro. **Expansão urbana: processos e dinâmicas da produção do espaço em diferentes escalas.** p. 9 – 19. Expansão urbana em diferentes escalas:/ Doralice Sátyro Maia, William Ribeiro da Silva, Carlos Augusto de Amorim Cardoso (Organizadores/as). – João Pessoa: Editora UFPB -2020.

MARTINS, Raquel Figueiredo Viana. **Planejamento Urbano e o Desafio da Gestão Ambiental.** DOI 10.22533/AT. ED.8351905065. p. 56 – 69. Planejamento urbano e regional [recurso eletrônico] / organizadora Bianca Camargo Martins. - Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019.

MIGUEIS, Roberto. **Geografia do Amazonas.** / Roberto Migueis - Manaus: Editora Valer 2011

NÓBREGA, Pedro Ricardo da Cunha. **Leituras sobre o cotidiano, a cotidianidade e a centralidade do estudo da vida cotidiana na reprodução do urbano.** Revista Rural & Urbano, Recife. V.02, n.02, p. 26-46, 2017.

OLANDO, Edson Rodrigues. **As pequenas cidades e o vislumbrar do urbano pouco conhecido pela Geografia.** Ateliê Geográfico Goiânia – Go. V. 2; n2. agosto / 2008. P.183 – 191. Acesso em 19/ 10/2020.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Cidades na Selva.** Manaus: Editora Valer, 2000.

OLIVEIRA, Solange Cristina Rocha de. Et al. **Mobilidade urbana: Um desafio e uma solução para o Município de Maués.** Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 05, Ed. 12, Vol. 17, pp. 55-74. dezembro de 2020. ISSN: 2448-0959, Link de acesso:<https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/mobilidade-urbana>, DOI: 10.32749/nucleodoconhecimento.com.br/administracao/mobilidade-urbana

PACHÊCO, Jesuete B. **A cidade nas várzeas da Amazônia: a (re)organização espacial de 1890 à década de 1990** / Jesuete B. Pachêco, José Carlos M. Brandão, Carlos Adenyr P. Brandão. – 1. Ed. – Curitiba [PR]: CRV, 2018. 126p. (Fisionomia da paisagem nas várzeas da Amazônia; volume 1)

PAS – **Plano Amazônia Sustentável, maio 2006.** Versão final para consulta. Autor: Ministério de Integração Nacional.

PINTO, Victor Carvalho. **Do Estatuto da Cidade ao Código de Urbanismo. P. 1-17. 2011.** [Http://www12.senado.gov.br/publicações/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/agendalegislativa/capitulo-7-do-estatuto-da-cidade-ao-codigo-de-urbanismo](http://www12.senado.gov.br/publicações/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/agendalegislativa/capitulo-7-do-estatuto-da-cidade-ao-codigo-de-urbanismo)

PLANSAM - Plano Municipal de Saneamento e Plano Municipal de Gestão de Resíduos Sólidos do Município de Manaquiri, julho de 2012.

RODRIGUES, Juciano Martins. **Mobilidade Urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas urbanas.** TCEMG – BH. V.34. N.3. p. 80-93, jul/set.2016. <https://w.w.w.observatoriodasmetropoles.net.br>.

ROLNIK, Raquel, 1956 -. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.** – 2. ed. – São Paulo: Bomtempo, 2019.

SANTANA, S. B.; ALVARENGA, M. M. **O Conceito de Produção do Espaço no Pensamento Geográfico.**

2015. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal15/Teoriaymetodo/Pensamientogeografico/04.pdf>. Acesso em 15/10/2020.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico – científico informacional.** São Paulo Hucitec – 1994.

SILVA, Alberto Henrique Lisboa da. **A mobilidade urbana em questão: um olhar sobre a cidade de Viçosa – MG.** Rio Claro; [s.n.]. 2011.

SILVA, Joubert da Costa. **Estudo dos deslocamentos urbanos de Coari, Itacoatiara e Parintins e possíveis influências da topografia na divisão modal/** Joubert da Costa Silva - 2016

SILVA, Osiris M. Araújo da. **Meninos do Manaquiri.** Manaus: Editora Sejamós Luz. 2019.

SOUSA, Norma Maria Bentes de. **Urbanização do Amazonas entre o passado e presente: a manutenção da primazia urbana de Manaus,** Rio de Janeiro, 2016.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: Conceitos, Tipologias e Sub-Áreas,** In: A função Administração pública na Bahia, 2002, Salvador. A função administração pública na Bahia, 2002. <http://professor.pucgoias.edu.br/SiteDocente/admin/arquivosUpload/3843/material/001->

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável.** Tradução Anita Dimarco, Anita Natividade. – 1. Ed. - São Paulo: Perspectiva, 2016.

SUDARIO, Nádia Cristina dos Santos, 1980. **Mobilidade e acessibilidade em pequenas cidades: proposições para a inclusão dos pequenos municípios na elaboração dos planos de mobilidade urbana,** 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade Urbana: o que você precisa saber.** 2013 - Ebook – Companhia Das Letras. <https://www.companhiadasletras.com.br>.

VILANOVA, Luís. **Critérios para implantação de semáforos. p.1-62** – <https://wwwsinaldetransito.com.br>.

### Sites Consultados

BRASIL, Lei nº 12.587, 03 de janeiro de 2012. Diário Oficial da União, Brasília/ DF, 04 de jan. de 2012. P.1. Acesso 16/03/2020.

CIDADES, Ministério. 2013. <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>. Acesso em 09/11/2020. 48 p.  
DENIT, <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/terminais-hidroviarios-sao-inaugurados-no-amazonas>. Acesso em 15/06/2019.

IBGE <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manaquiri/historico>

IMPLURB <https://implurb.manaus.am.gov.br/calçada-legal/>  
<http://www.mp.ce.gov.br/nespeciais/promulher/manuais/MANUAL%20DE%20POLITICAS%20P%C3%A9BLICAS.pdf>

<https://infosanbas.org.br/municipio/manaquiri-am/>  
<https://ibeu.observatoriodasmetropoles.net.br/ibeu-manaus/>

<https://leismunicipais.com.br/codigo-de-obras-manaus-am>. Acesso em 16/09/2020

<https://www.camara.leg.br/noticias/662860-nova-lei-prorroga-prazo-para-municipios-elaborarem-plano-de-mobilidade-urbana/> <https://d.emtempo.com.br/politica/57912/municipio-de-manaquiri-continua-abandonado-pelo-poder-publico>

<https://www.Mobilizebrasil.org.br>.

<https://www.leismunicipais.com.br> <https://www2.camara.leg.br/decretos>

<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/11/4966688-por-mais-cidades-para-pessoas.html>

[https://www.planalto.gov.br/Constituição Federal de 1988](https://www.planalto.gov.br/Constituição_Federal_de_1988)

[https://www.planalto.gov.br/Politica Nacional do Meio Ambiente/ Lei n 6939/81](https://www.planalto.gov.br/Politica_Nacional_do_Meio_Ambiente/Lei_n_6939_81)

[https://www.planalto.gov.br/Lei N 10.257/01- Estatuto da Cidade](https://www.planalto.gov.br/Lei_N_10.257_01-Estatuto_da_Cidade)

[https://www.planalto.gov.br/Lei n 12.587/12- Política Nacional de Mobilidade Urbana](https://www.planalto.gov.br/Lei_n_12.587_12-Política_Nacional_de_Mobilidade_Urbana)

[https://www.leismunicipais.com.br/ Lei Orgânica do Município de Manaus/Am](https://www.leismunicipais.com.br/Lei_Orgânica_do_Município_de_Manaus/Am)

[https://www.leismunicipais.com.br/ Lei N 671/02- Plano Diretor Urbano e Ambiental de Manaus](https://www.leismunicipais.com.br/Lei_N_671_02-Plano_Diretor_Urbano_e_Ambiental_de_Manaus)

[http://sinaldetransito.com.br/artigos/criterios\\_implantacao\\_semaforos.pdf](http://sinaldetransito.com.br/artigos/criterios_implantacao_semaforos.pdf)

Legislação citada anexada pela coordenação de estudos legislativos – cedi. [https:// L](https://legislativo.gov.br)



## ANEXOS

Aqui colocamos algumas figuras, que fazem parte da história da cidade, da sua cultura, que fizemos questão de anexar

Figura 01 - Lenda da formiga Manaquiri

**LENDA DA FORMIGA MARAQUIRI, QUE DEU ORIGEM AO NOME  
MANAQUIRI**



**Naná** era uma jovem índia filha de um **Cacique** de uma tribo indígena da nação mura que vivia sonhando com o amor e um casamento feliz. Nas noites de luar enquanto todos dormiam, deitava-se na rede tecida de cipó ambé. Ao relento ficava a contemplar a lua, alimentando seu desejo de tomar-se esposa e mãe. Certa noite, **Naná** adormeceu e sonhou com um lindo **jovem** branco e louro que dizia que lhe amava. O sonho repetiu-se muitas vezes e ela acabou por apaixonar-se. Entretanto, não contou a ninguém. O jovem, depois, de lhe haver conquistado o coração, desapareceu de seus sonhos como por encanto na floresta, deixando-a mergulhada em profunda melancolia. Passado algum tempo, **Naná**, constantemente ia a Floresta, a procura do jovem por quem estava apaixonada, em meio há esses passeios foi surpreendida com o ataque de uma **cobra** venenosa que a picou e, a jovem morreu no seio da floresta. Decorridos alguns dias o Cacique da tribo, sentiu falta da filha, e mandou um grupo de **Índios Caçadores** a procurá-la. Após dias de busca encontraram a jovem índia entre as folhas de uma árvore chamada "**manah**", que na língua indígena significa: "**planta medicinal**". Aí então deram a notícia a tribo que se reuniu e foram até o local, para prantear a morte da filha do cacique, porém, resolveram não enterra - lá, optaram em cobrir o seu corpo com folhas em forma de pirâmide, e, passaram a visita-lá todos os anos no mês de agosto. Para surpresa deles no terceiro ano de visita chegaram ao local e viram que a grande pirâmide tinha se transformado em um grande formigueiro, mas as formigas eram tão grandes que causaram espanto aos indígenas, que logo chamaram o **Líder Religioso** da tribo para explicar o fato, esse ao consultar as divindades disse que o corpo de **Naná**, tinha sido transformado em **formigas** pelo **Deus Sol**, como forma de consolo ao Cacique pai da bela índia. As formigas tinham as nádegas avantajadas e a cabeça pequena, e serviria de ativador energético para tirar o cansaço do índio, após um dia de caçada. Mas, perceberam também que as formigas tinham grande poder de destruição, pois ao redor do formigueiro as árvores estavam sem as folhas que foram coletadas pelas formigas, assustados recorreram ao Cacique da tribo, que as chamou de **MARAQUIRI**, que significa na língua indígena "**marah**" = animal roedor e "**kiri**" = cabeça pequena. Diante do problema o Cacique convocou o governador da floresta o **Senhor Curupira** para uma conversa para juntos encontrar uma solução para combater as formigas destruidoras, depois desta conversação, chegaram ao consenso em acabar com as formigas fazendo delas churrasquinhos nas noites de lua cheia. E assim as **cunhantãs** da tribo passaram a coletar talos de buriti para fazer espetinhos, os **cunhantãs** capturavam as formigas usando flechas com bico de espinhos de **Cuandu**, e as colocavam nos espetos e nas noites de luar faziam um grande jirau, sob ele brasas para assar as formigas que eram consumidas como tira gosto da caiçuma uma bebida forte feita da mandioca, com danças ao som de tambores confeccionados de toras ocas de madeira e forrados com pele de **anta**, e das flautas feitas de bambu. Esse ritual se repetiria até que fossem exterminados todos os formigueiros onde morava a tribo. Foram realizados vários rituais e as formigas foram extintas. Contento com o extermínio das formigas o Cacique deu o nome a pequena ilha de **MANAQUIRI**, que significa: "**manah**" = planta medicinal (**em português = mana**) e "**kiri**" = cabeça pequena (**em português = quiri**) e, houve uma grande festa na tribo.

*Historiador - Professor - Sebastião Reategui Francalino*

Fonte: Sebastião Reategui Francalino/ 2022

Figura 02 - Instrumentos confeccionados pelos alunos com o cantor Celdo Braga



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Esses instrumentos reproduzem os sons da cachoeira, da chuva e do sapo. Lindo o som.

Figura 03 - Praça das Etnias 1



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Faz alusão a miscigenação dos povos que fizeram e fazem parte da formação do povo manaquirense, assim como do povo brasileiro.

Figura 04- Praça das Etnias 2



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Aqui o monumento aos povos formadores, que fica na praça das etnias. A mesma se encontra em frente da Prefeitura e ao lado do Mercado Municipal.

Figura 05 - Sindicato dos professores



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Não sei se mudou de endereço, mas se essa é a sede da nossa categoria, ela se encontra bem deteriorada.

Figura 06 -Professor e pintor Sidney Sammar



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Tiramos essa foto quando o professor Sidney Sammar estava pintando esse quadro, que seria parte de uma exposição em Manaus. Assim como ele existem muitos pintores e artesãos indígenas que vivem em Manaquiri e que divulgam sua cultura através da arte.

Figura 07 - Biblioteca Antiga



Fonte: Sebastião Reategui Francalino

Figura 08- Centro de Mídias e tecnologias / Biblioteca municipal



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Nas figuras acima, vemos a antiga biblioteca e a nova biblioteca que também é Centro de Mídias e Tecnologias, que podemos ver é próxima do rio.

Figura 09- Parte comercial



Foto: Nilce Lourenço – 2022 –

Na parte comercial da cidade, pudemos verificar a presença de filias de algumas lojas que temos na capital, como Tv lar, Bemol, lojas de móveis, Loteria da Caixa Econômica, entre outros comércios.

Figura 10- Praça Central/ Igreja Católica



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Aqui podemos ver a praça em frente à igreja, na qual podemos sentar nos bancos para aproveitar a sombra da árvore e conversar.

Figura 11- Barco no qual viajamos



Foto: Nilce Lourenço – 2022

Aqui o barco em que viajamos até a cidade de Manaquiri, onde pudemos apreciar as paisagens que passavam diante de nossos olhos. Mesmo tendo acesso por terra, ainda prefiro fazer a viagem de barco, nos trazem lembranças das viagens que fazíamos para visitar meus pais.

Figura 12 - Carta de Apresentação - UFAM



Poder Executivo  
Ministério da Educação  
Universidade Federal do Amazonas  
Instituto de Ciências Humanas e Letras  
Departamento de Geografia  
Programa de Pós-Graduação em Geografia



UFAM

### CARTA DE APRESENTAÇÃO

Apresentamos a pesquisadora **NILCE DA SILVA ANDRADE LOURENÇO**, discente devidamente matriculada neste Programa de Pós-Graduação, nível de Mestrado, sob o número de matrícula 2190287, desenvolvendo pesquisa sob o título **CIDADE DO MANAQUIRI: CONTRADIÇÕES, URBANISMO E MOBILIDADE URBANA**. A referida pesquisadora, para dados e enriquecimento de sua pesquisa, necessita deste órgão como suporte para fornecimento dos mesmos, se comprometendo ser fiel às informações adquiridas.

Na expectativa de vossa compreensão e apoio a esta pesquisa, desde já agradecemos.

*Recebido:  
em 12.04.2022  
[assinatura]*




---

Prof. Dr. Marcos Castro de Lima  
Orientador

*RECEBIDO  
SIOBEY SAMMIR  
PROFESSOR  
BIBLIOTECA  
MUNICIPAL*

PREFEITURA MUNICIPAL DE MANAQUIRI-AM

PROTOCOLO GERAL

SISTEMA ELETRÔNICO DE PROTOCOLO



**Nº2250**

12/04/2022

DOCUMENTO PROTOCOLOADO POR ROSANA C. DE SOUZA

*RECEBIDO  
VANESSA OLIVEIRA  
ARQUITETA  
PREFEITURA DE  
MANAQUIRI*

Fonte: Professor Marcos Castro

Figura 13 - Material recebido da Prefeitura de Manaquiri



ESTADO DO AMAZONAS  
PREFEITURA MUNICIPAL DE MANAQUIRI  
GABINETE DO PREFEITO

Ofício nº 59/2022/GP/PMM.

Manaquiri, 25 de Abril de 2022.

Ao Ilmo Sr.  
**Dr. Marcos Castro Lima**  
Orientador  
Manaus/AM

Senhor,

Em resposta a carta de apresentação da pesquisadora **NILCE DA SILVA ANDRADE LOURENÇO**, na qual ela solicita da Prefeitura Municipal de Manaquiri, dados de informações territoriais para enriquecimento de suas pesquisas em nível de Mestrado na UFAM.

Vimos por meio deste e-mail, informar os materiais fornecidos pelo Setor de Planejamento Urbano e terras deste município.

Os seguintes arquivos a serem enviados brevemente pelo e-mail: [arqwanessaoliveira@gmail.com](mailto:arqwanessaoliveira@gmail.com), em formato PDF e DWG em cumprimento a solicitação da pesquisadora serão:

1. Breve História do Manaquiri; (JPEG.)
2. Mapa da SEDE do Manaquiri (PNG);
3. Mapa da Sede e Bairros (PDF e DWG ano 2000);
4. Análise Temporal (PNG);
5. Mapa de Zoneamento Urbano (PDF);
6. Mapa de Sistema Viário (PDF);
7. Mapas de Bacias e Sub Bacias (PDF);
8. Rotas de Comercio dos principais Centros Produtores do Manaquiri;

Atenciosamente,



Maira Gouvêa  
Chefe de Gabinete

PREFEITURA MUNICIPAL  
DE MANAQUIRI-AM  
PROTOCOLO GERAL  
SISTEMA ELETRÔNICO DE PROTOCOLO

**Nº2537**  
26/04/2022

DOCUMENTO PROTOCOLADO POR ROSIRIANA C. DE SOUZA

---

Rua Pedro Pastor, nº 41, Centro – CEP: 69435-000 - Manaquiri/Am