



Processo Histórico dos transportes de Manaus da Carroça, Bonde ao Ônibus Metalizado.

Tema: Transporte Público: História e Memória

Equipe: Mikael Santana Costa¹; Cristiano da Silva Paiva²; Ana Jacqueline Leite dos Santos³; Victor Gabriel Borges da Silva⁴, Valdenise Silva Costa⁵.

Universidade Federal do Amazonas – Instituto de Ciências Humanas e Letras – Departamento de Geografia – Av. Rodrigo Octávio, Campus Universitário Senador Arthur Virgílio Filho, 6200 – Coroado – CEP: 69077-000 – FONE: +55 (092) 98411-9929 – Manaus – Amazonas.

1 – Graduando em Geografia; Mikael Santana Costa; 2 - Mestrando em Geografia cristianopaiva1@hotmail.com; 3 – Graduanda em geografia; anajacqueline.leite@gmail.com 4 – Graduando em Geografia; geovictor.ufam@gmail.com. 5 – Mestranda em Geografia; val_denise_costa@hotmail.com.

RESUMO

A história da cidade de Manaus se desenvolveu principalmente através do sistema de transportes, em perspectiva do crescimento da cidade, impulsionando diversos desenvolvimentos no trajeto dos transportes desde a carroça, bondes e ônibus de madeira e metalizado.

Desse modo, cada transporte possui uma influência direta com a modernização na cidade de Manaus iniciadas com as carroças no final do século 19, que realizavam o transporte de carga de coches ou carruagens e de pessoas. Neste mesmo período, foi introduzido os bondes elétricos, vinculados a outros implementos de infraestrutura, promovendo o crescimento urbano durante o processo de comercialização da borracha no mercado internacional, criando grandes receitas para o poder público local e carregando recursos para a modernização urbana.

Os bondes elétricos na cidade de Manaus em 1896 até 1910, tiveram a distribuição das linhas implantadas em operação para tráfego dos veículos em percursos de vias simples que circulava por seis linhas que cobriam toda a cidade, das 5h30 até a meia-noite, tendo empresas responsáveis pelos serviços de origem inglesa. A primeira a exercer o controle dos serviços foi a Manáos Railway Company em 1898 e posteriormente, a Manáos Tramways, a partir de 1908. Em 1914 a 1918 a decadência do transporte advém com o início da Primeira Guerra Mundial, que impediu a importação de material como peças de reposição para os bondes. Outro fator que impulsionou a decadência foi a obsoletas e insuficientes usinas de produção de energia elétrica interrompidos.

O que acarretou em novos tipos de transportes, em 1947 os ônibus de madeira conquistaram a maior parte dos usuários dos bondes, evidentemente, o lançamento de ônibus nas ruas da cidade, executando as linhas de maior movimento e levando aos centros.

Os ônibus de madeira tinham carroceria de madeira, onde podiam atender com mais conforto os usuários, por serem maiores dispendo de bancos com estofados. Estes veículos ampliavam os acessos nas áreas com mais dificuldade de acesso, ao contrário dos bondes que tinham limites preestabelecidos.

Segundo Magalhães (2011) aponta que em 1955, o primeiro ônibus de metal Luxuoso e inovador fabricado na capital, de Joaquim Barata Junior, foi batizado de Zepelim com 12 metros de comprimento com capacidade para 64 pessoas sentadas, com poltronas estufadas com



molhas e teto forrado a couro, tinha-se o local de partida a estação na praça da Matriz no centro da cidade, funcionavam até as 22h30 e tarifa de CR\$ 2,00.

Em 1957 com as atividades da Empresa Transportamazon, sentiram a atuação do setor público por meio de um investimento tinha por fim o desempenho estatal nos serviços de transporte coletivos em Manaus. Já em 1969, esse desempenho estatal foi promulgado a lei estatal que proibia a circulação de ônibus de madeira e adotava os novos metálicos símbolo de progresso modernidade.

Posteriormente no final da década de 1980, trafegou pela cidade o “Manecão” criado pelo prefeito Manoel Ribeiro e permaneceu nas ruas da capital de 1986 até 1989, o ônibus rodava com exclusividade no bairro Cidade Nova, Zona Norte o que atendia a maioria da demanda da população, a passagem variava entre CR\$ 1,50 a CR\$ 3,00 conforme as distâncias e os lugares.

Desse modo, o processo e a integração dos transportes públicos em Manaus teve várias transformações principalmente desde 1898 a 1990, da carroça, bonde e ônibus, modificando a infraestrutura da cidade e o modo de como a população circula e interage com o espaço urbano.

PALAVRAS-CHAVE: Transportes, carroça, bondes e ônibus de madeira e metalizado.

INTRODUÇÃO

A história do transporte é em grande parte uma das inovações tecnológicas. Os avanços na tecnologia permitiram que as pessoas viajassem mais longe, explorassem mais território e expandissem sua influência sobre áreas maiores. Mesmo em épocas antigas, as ferramentas novas tais como revestimentos do pé e sapatos alongaram as distâncias que poderiam ser viajadas. À medida que novas invenções e descobertas foram aplicadas a problemas de transporte, o tempo de viagem diminuiu enquanto a capacidade de mover mais e cargas maiores aumentou. A inovação continua à medida que os investigadores em transportes estão a trabalhar para encontrar novas formas de reduzir custos e aumentar a eficiência dos transportes.

O transporte está intimamente ligado ao processo de globalização. A distribuição eficiente de mercadorias e de pessoas em movimento sempre foi um fator importante para manter a coesão dos sistemas econômicos dos impérios aos estados-nação e blocos econômicos modernos. Com os avanços tecnológicos e econômicos, os meios para alcançar tal objetivo evoluíram consideravelmente com uma série de revoluções e evoluções históricas. Tornou-se possível mover pessoas e cargas mais rapidamente, em volumes maiores, em distâncias mais longas e mais convenientemente. Este processo é muito complexo e está relacionado com a evolução espacial dos sistemas econômicos e os desenvolvimentos técnicos associados.

No contexto deste artigo, Manaus insere seus primeiros serviços de transporte coletivo em 1896, dezesseis anos após o surgimento da energia elétrica através dos serviços de bonde como modelo de transporte oficial. A história da colonização europeia na região de Manaus começou em 1669, com um forte em pedra e barro, com quatro canhões, guardando as cortinas. O Forte de São José da Barra do Rio Negro foi construído para garantir o domínio da coroa de Portugal na região, principalmente contra a invasão de holandeses, na época aquartelados onde hoje é o Suriname. O forte desempenhou sua missão durante 114 anos, tendo o seu primeiro comandante sido o capitão Angélico de Barros. Instalada a Província do Amazonas, em 1852, da sua Assembleia, em sessão de 21 de agosto de 1856, o deputado João Inácio Rodrigues do Carmo apresentou um projeto mudando o nome da Cidade da Barra do Rio Negro para Cidade de Manaus. Em 28 do mesmo mês e ano subiu à sanção do



Presidente da Província, Dr. João Dias Vieira, sendo convertido em lei n.68 de 4 de setembro de 1856. O nome seria oriundo de Manaós, célebre nação indígena que habitou e preponderou no Rio Negro.

Durante um longo período, até o final do século 19 os deslocamentos urbanos em Manaus eram realizados de diversas formas sendo inicialmente a pé e segundo Magalhães (2014) por variados veículos como carroças puxadas por animais, as catraias (canoas) que favoreciam as travessias da população nas áreas onde os igarapés constituíam uma barreira natural. A autora também cita que “contava-se também com os coches ou carros de aluguel, que eram movimentados por tração animal, porém os bondes elétricos destacavam-se na configuração viária por estarem em sintonia com os padrões de modernidade”. (MAGALHÃES, 2014, p.31).

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa foi feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites. Buscou-se pesquisas bibliográficas, procurando referências teóricas publicadas com o objetivo de recolher informações ou conhecimentos prévios sobre o problema a respeito do tema abordado.

OS PRIMEIROS DESLOCAMENTOS: CAVALOS, CARROÇAS E CATRAIAS (1856 - 1896).

Com o desenvolvimento da cidade, a carroça passou a ser um transporte comum para a população, que antes desse período, o deslocamento era feito a pé, pois a situação econômica de Manaus não eram as melhores, perdurando até então no final do séc. XIX, em veículos de tração animal ou com transporte fluvial, pelas catraias (figura 01).



Figura 01: Transporte por catraias. Fonte: Manaus de antigamente.

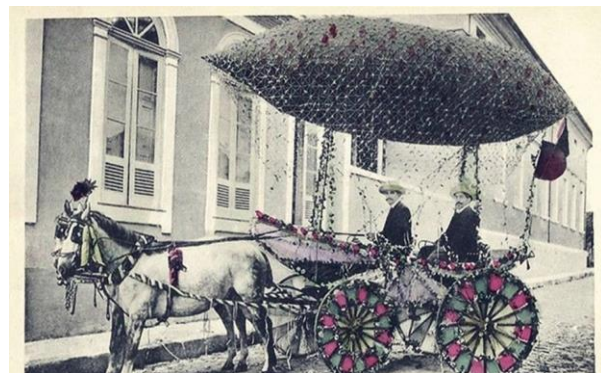


Figura 02: Carroças carnavalescas. Fonte: Manaus de antigamente.

Basicamente, as carroças realizavam o transporte de carga e os coches ou as carruagens, faziam os transportes de pessoas, para a população mais carente financeiramente, cabia as carroças mais simples e apenas em importantes momentos utilizavam as carroças de luxo, como casamentos e batizados. As famílias mais ricas possuíam suas próprias carruagens. As mesmas carroças que normalmente eram utilizadas para o transporte de carga durante o período de carnaval (figura 02) eram utilizadas em desfiles para a população. Magalhães (2014), atenta também para a utilização das catraias. Eram embarcações que suportavam entre 10 e 20 passageiros e que ajudaram a encurtar a distância entre os moradores do Educandos e São Raimundo para a zona urbana de Manaus.



Após este período, o final do século 19 irá ser marcado por um processo de mudanças alavancadas no Governo de Eduardo Ribeiro, que através da frase “encontrei uma aldeia e dela fiz uma cidade moderna” irá cimentar o viés ideológico de tudo que está por vir a fazer.

PROMOVENDO A PARIS DOS TRÓPICOS: URBANISMO E O SURGIMENTO DOS BONDES (1896 - 1946).

A cidade de Manaus, ao longo de sua história, passou por diversas modificações, no entanto, viveu seu primeiro grande surto de urbanização em 1890, fruto da economia extrativista (DIAS, 2007, p.28). Com todo processo de urbanização, cabe aqui mencionarmos a implantação de alguns serviços que passaram a simbolizar o avanço, como por exemplo, a luz elétrica, água encanada, a construção de palácios. Muitas políticas foram adotadas, e com isso traria um novo estilo de vida e grandes transformações, não só materiais como espirituais e culturais para a conhecida Paris dos Trópicos. (DIAS, 2007, p.28)

Pode-se observar essas mudanças nas figuras 03 e 04 abaixo, onde mostram as transformações ocorrida nas configurações da cidade, buscando o embelezamento e uma cidade onde seja mais fácil de administrar com ruas retilíneas e bem tracejadas.

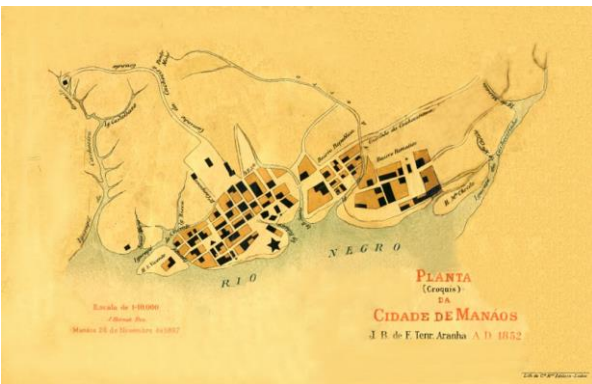


Figura 03: Planta de Manaus 1852. Fonte: IGHA-AM.



Figura 04: Planta de Manaus 1895. Fonte: CD-Rom projetos arquitetônicos do início do século.

Segundo Oliveira (2003), o ideal de Eduardo Ribeiro é de certa forma a concepção rígida da cidade como um lugar vazio, um lugar mental capaz de receber um urbanismo igual, cujo o esquadramento linear da parte central da cidade é a concretização desta visão.

Através do crescimento acelerado a partir de 1890, advindo das receitas da comercialização da borracha no mercado internacional, Magalhães descreve que:

A cidade passou a se destacar por um aspecto de cosmopolitismo, ocorrendo na capital, além de intervenções urbanísticas e sanitárias, a ampliação da malha viária, bem como a edificação de suntuosos prédios públicos, praças e avenidas, gerando a necessidade de eficientes veículos de locomoção para percorrer as áreas planejadas, facilitando assim a reprodução de mensagens positivas da ocupação socioespacial da elite local. (MAGALHÃES, 2011, p.15).



Um novo transporte coletivo urbano, surgiu com a aprovação da lei nº 595 de 1882 que autorizava o presidente da província contratar empresas interessadas em implantar um completo sistema de transporte moderno que combinasse com a atual realidade da cidade. Neste primeiro momento, simbolizou um grande avanço para Manaus, pois diferente de outras cidades, não chegamos a ver os bondes puxados a carroças.

Os primeiros bondes passaram a circular de forma improvisada nos anos de 1886 e somente em 1899 que os bondes elétricos foram apresentados a cidade. (MAGALHÃES, 2014, p.35) A empresa que ganhou a primeira licitação da Superintendência Municipal, fora americana e dirigiu os bondes até meados dos anos de 1907, conhecida como Manáos Railway Company, depois com a falência, a empresa inglesa Manáos Tramways Company, assume o controle (até 1954), inclusive com a mesma estrutura.

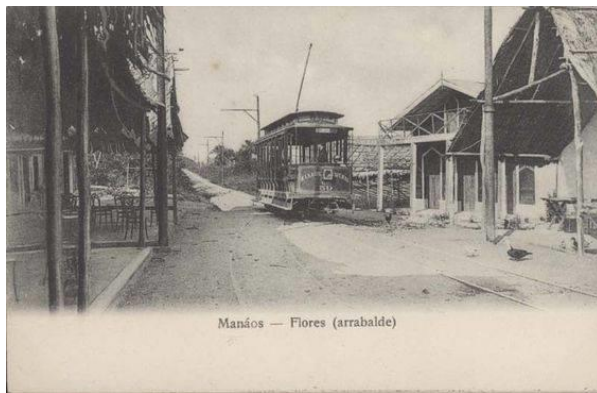


Figura 05: Bonde nos arredores de Flores.
Fonte: Decalpe.net



Figura 06: Avenida Eduardo Ribeiro, 1911.
Fonte: Cartão Postal.

O transporte acompanhou a expansão da cidade chegava até as zonas mais periféricas, como por exemplo o bairro de flores que na época era o bairro mais distante da área central da cidade como mostra na figura 05 onde residiam os trabalhadores mais desfavorecidos economicamente, um tanto quanto contraditórios os bondes passarem por essas áreas pois o custo da passagem dos bondes chegavam a 200 réis. Assim normalmente os usuários dos bondes eram a classe mais rica da cidade. Enquanto que na figura 06, é possível notar a estruturada área central que passou pelas reformas urbanísticas para melhor atender a classe mais abastada daquela época.

Os bondes elétricos na cidade de Manaus, tiveram a distribuição das linhas implantadas em operação para tráfego dos veículos em percursos de vias simples que circulava por cinco linhas que cobriam toda a cidade, as linhas eram: Plano Inclinado, cachoeirinha, Flores, circular e saudade, as mesmas trafegavam na cidade das 5h30 à 00h00, juntas faziam diariamente 199 viagens. O bonde elétrico passou a ser o transporte da cidade, e como dizia o poeta Thiago de Mello “o bonde não era apenas meio de transporte. As suas engrenagens também davam movimento a sociologia da cidade. Passear de bonde, dar uma volta no Saudade, fazer o Circular era mais que divertimento domingueiro: era o costume, virou moda”. (MELLO, 2004, p.100).



No início do século XX, os britânicos, maiores compradores, passaram a traficar milhares de mudas de *havea brasiliensis*, para suas colônias na Malásia, uma região tropical com um clima muito semelhante ao da região amazônica. Os britânicos ao implementarem este cultivo em suas próprias colônias não tinham mais que pagar impostos uma vez que estavam agora produzindo a borracha. O ano de 1913 foi marcado pelo início da exportação da borracha produzida na Malásia e o início da crise econômica da economia gomífera na Amazônia, que em 1912 registrou a maior exportação da história e chegou a ser o segundo maior produto de exportação brasileira. O rápido declínio fez desmoronar não apenas um ciclo econômico, mas uma sociedade inteira. Sem atenção do governo federal para a crise, e sem haver como competir com o látex malasiano os velhos e rudimentares seringais da Amazônia quebraram, e depois de décadas de absoluta ostentação, não havia nada que os governos locais pudessem fazer, ao longo de décadas os centros econômicos da região investiram muito mais em embelezamento das cidades ao invés de indústrias ou outras atividades econômicas, era tarde demais, a Amazônia estava quebrada.

Essa quebra da economia refletiu imediatamente no sistema de transporte que segundo Ribeiro (2009), já em 1912 o centro comercial de Manaus refletia o ritmo da depressão, passando por poucas mudanças. As décadas seguintes foram marcadas por modestos investimentos, tanto que nos anos de 1930 poucos registros sobre a situação dos transportes urbanos foram localizados. Segundo Magalhães (2013), o final dos anos 1940 foi marcante para Manaus devido às dificuldades enfrentadas, entre as quais a falta de energia elétrica, que deixou a cidade por meses às escuras, conseqüentemente gerando instabilidade nas viagens realizadas pelos bondes. Ainda segundo a autora:

A imprensa, ao longo de todo o período, representou a voz daqueles que utilizavam os transportes urbanos da cidade, expondo em várias notas o descontentamento que os habitantes viviam diante do desconforto e da inconstância dos serviços realizados pelos bondes". (MAGALHÃES, 2013. p.18).

Apesar de todas as reclamações, a concessionária responsável pelos bondes não interveio com a alocação de novos veículos a fim de solucionar os problemas enfrentados e tampouco o poder público manifestou qualquer movimento para atender as reivindicações da população. Percebendo esta ausência de ambos, a iniciativa privada por volta de 1947 fez a introdução de veículos auto-ônibus, suprimindo assim, a defasagem causada pelos bondes elétricos e permitindo aqueles que não possuíam condições de circular em automóveis usufruem desta experiência, iniciando uma nova experiência de mobilidade na cidade de Manaus.

Em 1914 a 1918 a decadência do transporte advém com o início da Primeira Guerra Mundial, que impediu a importação de material como peças de reposição para os bondes. Outro fator que impulsionou a decadência foi a obsoletas e insuficientes usinas de produção de energia elétrica da cidade.

CRISE, ESPACIALIDADE E EXPANSÃO URBANA: A INSERÇÃO DOS ÔNIBUS DE MADEIRA PARA OS PROBLEMAS DE DESLOCAMENTOS (1947 - 1969).

Segundo Oliveira (2002, p.93), "nos anos quarenta e cinquenta a expansão da cidade é insignificante", o tecido urbano não foi modificado substancialmente e em 1951 a cidade foi dividida em 3 zonas: Zona central, zona urbana e zona suburbana. De modo geral, estes



limites perduraram desta forma até os anos 60 onde, com a criação da Zona Franca de Manaus foram significativamente modificados.

A cidade usufruía economicamente poucos recursos e maiores dificuldades, fatores que se refletiam inclusive em sua malha viária restrita que era bem restrita. Quanto aos transportes coletivos, ainda continuaram a ser realizados pelos bondes da empresa Manáos Tramways, mas as críticas em torno da manutenção dos veículos e da qualidade dos serviços eram constantes. Em julho de 1947, a cidade passou a contar com os serviços de locomoção por ônibus, iniciativa do setor privado que, diante da falta de providências por parte do poder público e/ou da concessionária inglesa, colocaram em circulação os primeiros ônibus. Segundo Magalhães, estes ônibus de madeira (figura 08) possuíam as seguintes características:

Eram carros motorizados que recebiam carroceria de madeira e, apesar dessa característica, podiam atender com mais conforto aos usuários, por serem mais amplos, dispondo alguns inclusive de bancos estofados. Estes veículos ampliavam as condições de circulação pelas vias urbanas e suburbanas das cidades, ao contrário dos bondes que, ao atenderem limites preestabelecidos, não tinham como acompanhar a dinâmica dos deslocamentos. Os ônibus podiam, em contrapartida, atravessar fronteiras, ir além, necessitando apenas que as condições viárias das cidades estivessem preparadas para a circulação dos veículos. Manaus, contudo, bem como outras cidades do país, não dispunha de grandes benefícios viários, especialmente nas áreas mais longínquas, onde o mínimo de investimento ainda não havia chegado. (MAGALHÃES, 2011. p.104).

Devido a facilidade de locomoção por não estar preso a trilhos, os ônibus possuíam uma flexibilidade que viabilizou que os mesmos chegassem nas áreas onde não possuía serviço por bondes. Isto, gerou uma repentina satisfação dos usuários e Magalhães (2011), destaca que:

Os veículos, em sua maioria, eram confeccionados nas “garagens” dos proprietários, porém alguns foram trazidos de outras cidades do país, a maioria oriundos de Belém do Pará. Os carros produzidos em Manaus, depois de prontos, recebiam um nome, fazendo, geralmente, alusão ao proprietário. Houve aqueles que se destacaram por suas características peculiares, como foi o caso do primeiro ônibus Zepelim (...). Tal veículo representou um salto em termos de avanço no âmbito da locomoção. Outros veículos também se destacaram pela capacidade de carregar maior quantidade de pessoas, como os ônibus Cruzador, Cliper, Aliados, Brasil e Boa Sorte, mas o fascínio que os veículos Zepelim exerciam naquele período atravessou a década de 50, tanto que em 1955, outro modelo com as mesmas características e com o mesmo nome passou a se destacar em meio a circulação urbana da cidade. (MAGALHÃES, 2011. p.105 e 106).

Entretanto a introdução desses ônibus não trouxe grandes melhorias para os problemas em torno dos deslocamentos na cidade. Mesmo com as vantagens que os veículos motorizados apresentavam em termos de maior flexibilidade nos percursos em relação aos bondes, nas áreas suburbanas, os moradores enfrentavam dificuldades, muitas vezes caminhando grandes percursos para atingir as vias movimentadas por onde os carros podiam trafegar.

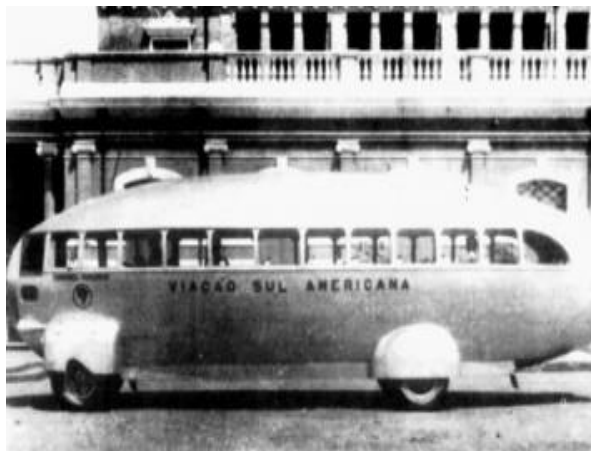


Figura 07: Onibus Zeppelin. Fonte: Manaus de antigamente.

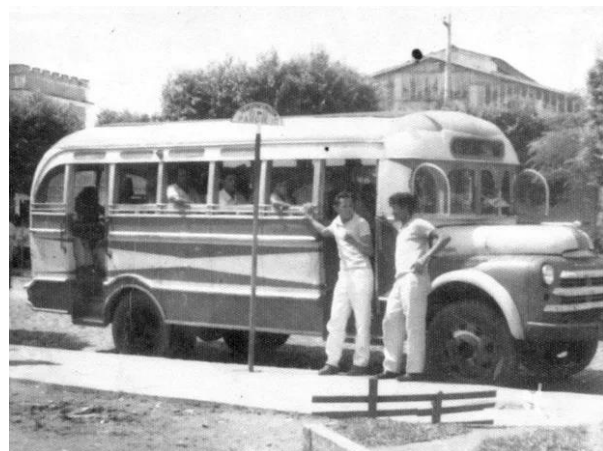


Figura 08: Ônibus de madeira. Fonte: g1.com

Além deste fato, um quadro desrespeito necessitou a criação de fiscalização para acompanhar e normalizar o acesso de usuários, além da utilização de filas no intuito de minimizar problemas ocorridos entre os passageiros. As reclamações eram constantes e, em 1952, se deu a criação do Serviço Secreto de Trânsito. Diante das denúncias, vários motoristas e cobradores começaram a ser apontados, tendo que pagar multas para retornar posteriormente as atividades. Além disso, acidentes de trânsito eram frequentes na rotina dos usuários.

Nos anos 1950, outra modalidade de serviços passou a se mostrar representativa para o transporte coletivo urbano da cidade. Conhecidos por lotações ou expressos, eram carros de proporção física menor que o ônibus convencional e, fazendo concorrência com os carros de maior porte, se destacavam por cobrirem itinerários com maior rapidez, pelo mesmo valor da tarifa cobrada pelos outros veículos. Depois desta fase, os protestos e ameaças se tornaram mais comuns.

Provavelmente durante toda a década de 1950, a circulação urbana da cidade em termos de transportes coletivos atingiu uma frota com pouco mais de 70 veículos, para o atendimento de uma população que chegou ao montante de 139.620 habitantes. Entretanto, com o objetivo de fazer com que o poder público tomasse providências quanto à estruturação das áreas dos subúrbios, os proprietários dos veículos, ao longo de todo período, ameaçavam de paralisação os serviços, como forma de repúdio à situação crítica das ruas da cidade que inviabilizavam a circulação dos carros, levando à supressão de vários itinerários. (MAGALHÃES, 2011. p.111).

Ainda segundo Magalhães (2011), as ameaças de paralisação dos serviços passaram a ser utilizadas como recursos para fazer com que as autoridades tomassem providências quanto à melhoria das áreas de circulação, que, devido aos buracos e valas, comprometiam não só os veículos, como a vida dos usuários.

Com os ônibus de madeira, a população experimentou uma economia de tempo devido a rapidez no atendimento das áreas a serem percorridas, havendo a partir daí maior valorização do serviço motorizado, fator que requeria do Estado uma ação intensiva voltada para o planejamento da área urbana que deveria receber investimentos em termos de



pavimentação, construção de pontes, arruamento dos bairros, bem como controle das áreas de tráfego, promovendo a ordenação dos espaços para atender as necessidades desses novos empresários e em termos de circulação. Em termos de ganhos no âmbito social, se impôs uma nova configuração na forma de distribuição dos serviços de transportes coletivos em Manaus nos anos 1950, partindo da omissão do poder público, entretanto, forçado pelo novo modal e visando assegurar condições viáveis de garantia de mobilidade extensiva a toda sociedade foi necessário investir em novas áreas. Economicamente mais caros, os proprietários dos veículos prestavam melhor atendimento nos bairros que dispunham de condições mais acessíveis para o tráfego, gerando exclusão das áreas afastadas, ou atendimento precário, visto que o preço das passagens era superior àquelas cobradas nas áreas próximas ao centro da cidade, inviabilizando o uso desses serviços decorrente da falta de recursos da maioria da população.

Segundo Ribeiro (2009), a partir de 1960 Manaus passa a experimentar novos centros, subcentros e especialidades devido a implantação da Zona Franca que, contribuiu para a expansão horizontal da cidade e a descentralização com a criação de novos bairros nas zonas Oeste e Leste.

UMA NOVA DINÂMICA PARA O TRANSPORTE COLETIVO: A MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE ATRAVÉS DOS ÔNIBUS METALIZADOS (1967 - 1980).

Em 1896, o governo anuncia a inauguração do serviço de viação pública do perímetro urbano da Capital para os subúrbios com bondes circulando em Manaus inicialmente com duas linhas (OLIVEIRA, 2003). Este serviço perdura até o início da década de 1950.

No entanto com a crise energética da época, problemas de ordem administrativa e a concorrência com o transporte rodoviário determinam a saída de circulação dos bondes, estes sendo retomados no governo de Plínio Coelho, em 1955, para sair de serviço no final da década. Neste período, o crescimento e ampliação da malha urbana e o aumento do raio de circulação na cidade para atender uma demanda interna com a implantação da Zona Franca, associada à crescente integração do país no contexto capitalista internacional, exige nova forma de produção do espaço urbano, principalmente para atender a implantação da indústria automobilística no Brasil. Ao longo do ano e 1997 o governador Plínio Coelho cumpriu com suas promessas adquirindo novos veículos, implementando a Transportamazon para atender os anseios da população.

DINIZ (1995) aponta que “o sistema de transportes se destaca pela sua capacidade de ampliar o espaço econômico, ao viabilizar a incorporação da fronteira e ao condicionar o sentido dos fluxos e do desenvolvimento regional.” Destas afirmações, poderia se concluir que as opções de transporte têm uma relação com o desenvolvimento de uma região. Mais além, quando se relaciona transporte com desenvolvimento sustentável, não se pode deixar de falar de mobilidade sustentável, cujo conceito pode variar localmente dependendo do grau de desenvolvimento e de como a região pondera aspectos econômicos, sociais e ambientais (DA SILVA *et al.*, 2008).

No caso da região Norte, a importância dada aos aspectos ambientais é muito grande e estes autores avaliam que isso pode ser justificado pelas especificidades do ecossistema amazônico e pela dificuldade de manter um equilíbrio entre o ambiente e as atividades humanas, especialmente aquelas relacionadas com urbanização e mobilidade de pessoas e cargas.

Em 1920, surgiram os ônibus movidos a óleo diesel e as rodas passaram a ser de câmaras de ar. A partir desse momento, o ônibus passou a substituir o bonde no transporte urbano e apresentou muitas vantagens, tais como: menor custo, pois não precisavam de subestação de energia, cabos elétricos e trilhos e maior confiabilidade, uma vez que a falta de



energia não paralisava o sistema (FERRAZ e TORRES, 2004).

Até o final da década de 30 ainda constituíam o principal meio de transporte, cortando boa parte da cidade (OLIVEIRA, 2003, p.143). O transporte coletivo urbano por bondes, porém, foi sendo continuamente degradado até a década de 1940. Pode-se lamentar, como muitos já o fizeram, a partir do ponto de vista da elite exploradora da borracha, entretanto é válido também analisar a expansão da Cidade a partir da visão dos que foram excluídos das melhorias ocorridas no espaço urbano visto que as catraias ainda apareciam como transporte alternativo por praticarem preço 50% mais barato (OLIVEIRA, 2003, p.142).

Ainda assim, Oliveira (2003) destaca que, o bonde era muito mais que um modal de transporte, ele demarcava um estilo de vida pois a sua utilização tinha um significado para além de deslocar-se. Segundo o autor o bonde transportava pessoas, sentimentos e emoções que através dos seus trilhos se moviam pela cidade. Era a diversão dos jovens, área de paquera, olhares e acenos de uma espacialidade criada que o bonde desenhou e o asfalto apagou.

Os ônibus de metal ocupam o espaço dos exclusivos coletivos de madeira na capital. E uma estatal afastou o investimento privado do jogo. “No final do governo Plínio Coelho e início do Gilberto Mestrinho, vamos ter os primeiros ônibus de metal, por uma empresa bancada pelo governo do Estado chamada Transportamazon (figura 09). Em 1969, segundo Magalhães, foi promulgada a lei estadual que proibia a circulação de ônibus de madeira e adotava os novos metálicos símbolo de progresso modernidade da cidade. Recebendo 10 coletivos que trafegavam até meia noite na cidade.

Segundo Magalhães (2014), o valor da passagem variava entre CR\$ 1,50 a CR\$ 3,00. Pagava CR\$ 1,50 os usuários que circulavam nos bairros Santo Antônio e Glória; a CR\$ 1,70 a viagem para os demais bairros e a rota Ceasa- Centro; tinham que desembolsar CR\$ 2,00 quem quisesse fazer a rota Ceasa - Bairros e Campus Universitário. O valor mais caro, CR\$ 3,00, era para os bairros do Tarumã e a Ponta Negra.



Figura 09: Ônibus metal da frota da Transportamazon. Fonte: Manaus de antigamente.



Figura 10: Ônibus “Manecão”. Fonte: Manaus de antigamente.

No final da década de 1980 trafegou pela cidade o saudoso "Manecão" (figura 10). O ônibus rodava com exclusividade no bairro Cidade Nova, Zona Norte. Ele foi criado pelo prefeito Manoel Ribeiro e permaneceu nas ruas da capital de 1986 até 1989, no início da década de 1990, a empresa Eucatur trouxe para a capital os primeiros articulados. Em fevereiro de 1991, foi o ano da inauguração da garagem em Manaus. Em agosto daquele ano, a empresa lançou o primeiro articulado - um Volvo B58E - na capital. Em que a empresa Eucatur reside até os dias atuais no sistema de transporte urbano na cidade de Manaus.



É PRECISO RESGATAR: AS ATUAIS CONDIÇÕES DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EM MANAUS (1980 - 2017).

A cidade que pouco se expandiu no período de estagnação da borracha, passou a se expandir rapidamente. Segundo Magalhães (2014):

Em decorrência da acentuada migração populacional que levou a capital do Estado a saltar na década de 60, de 175.343 para 311.622 habitantes nos anos 70, e nos anos 80 para 613.065 habitantes, numa situação que não fora acompanhada por elementos fundamentais de cidadania (...)" (MAGALHÃES, 2014. p.182).

Advinda do interior do Estado, a maior parte da população foi se acomodando em áreas afastadas, não dispondo de políticas sociais que minimizassem os impactos da falta de infraestrutura de serviços básicos. (MAGALHÃES, 2014, p.182). A cidade de Manaus cresceu e continua a crescer em um ritmo estrondoso (figura 11), em uma primeira fase populacionalmente e horizontalmente, em um segundo contexto, horizontalmente e cada vez mais à norte devido às políticas habitacionais do, minha casa minha vida que empurram as populações mais pobres para longe do centro sem medir tais consequências. Todavia a medida em que novos bairros surgem, a EMTU - Empresa Municipal de Transportes Urbanos, criada em 1977, com a necessidade de intervenção do poder público no setor, distribui novas linhas as empresas que apesar de concorrerem entre para obter o direito de exploração, usam do contexto de falta de infraestrutura para justificar a negligência no atendimento.

A frota de ônibus e articulados só aumentou em 2002 com a implantação do Sistema Expresso, que previa um corredor exclusivo para ônibus com plataformas de embarque e desembarque, que acabaram sendo construídas nos canteiros centrais das vias. Entretanto, problemas (figura 12) como abrigos, superlotação, greves e paralisações constantes, falta de abrigos, atrasos, veículos sucateados, falta de troco, entre outros ainda são uma realidade na cidade que clama por um maciço investimento no setor.

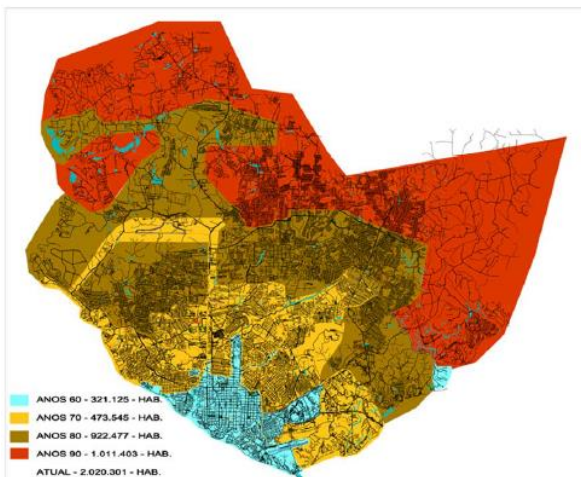


Figura 11: Manaus dos anos 90 até hoje.
Fonte: Anexos planmob.



Figura 12: Ônibus articulado pegando fogo devido ao calor e superlotação. Fonte: g1.com



Para Lima (2011), fica clara, a ideia da “coisificação do usuário”, ou seja, desde que pague a tarifa e dê lucro, não importam as condições em que o cidadão utilize o transporte coletivo, sendo de resto o responsável pelos problemas. Segundo Bentes (2014), o acesso ao transporte coletivo é um importante indicador para identificar o bem-estar da população, pois possibilita seu deslocamento na cidade, para fins de trabalho e outras necessidades. Ainda segundo a autora no final da década (2010), a problemática do transporte coletivo em Manaus continuou sem solução e ainda mais agravada. Ocorre que, a superconcentração das linhas de ônibus coloca a população a mercê dos interesses por lucratividade dos proprietários das empresas de ônibus.

CONCLUSÕES

A cidade de Manaus se desenvolveu em torno dos meios de transportes e comércio, símbolos da modernidade, que se perpetuou nos posteriores meios de transporte, principalmente por ser uma das cidades em que a modernidade chegou não somente através deste, mas pelo processo de urbanização e avanço com a luz elétrica, água encanada, a construção de palácios entre diversos avanços da cidade, passando a ser conhecida como Paris dos Trópicos, tendo empresas responsáveis pelos serviços de origem inglesa.

Empresas inglesas responsáveis por explorar o serviço de transporte em Manaus: a Manaós Railway Company, em 1898, e depois a Manaós Tramways, em 1908. Após a decadência do bonde, devido à falta de reposição de peças e de insuficientes usinas de produção de energia elétrica da cidade. Outro modo de transporte se inseriu no contexto da cidade, os ônibus de madeiras, onde passaram a circular em diversas zonas da cidade, passando a atender a população de maneira geral, fazendo com que se inovasse ainda mais os ônibus, estes veículos ampliavam os acessos nas áreas com mais dificuldade de acesso, ao contrário dos bondes que tinham limites preestabelecidos.

O transporte acompanhou a expansão da cidade chegava até as zonas mais periféricas, como por exemplo o bairro de Flores que na época era o bairro mais distante da área central.

Posteriormente em 1957 a Empresa Transportamazon, atuaram na cidade por meio dos ônibus metalizados, implementados para atender as demandas da população. No início da década de 1990, a empresa Eucatur trouxe para a capital os primeiros articulados, onde se perpetua até os dias atuais está inserida no contexto do transporte urbano de Manaus.

Contudo, o sistema sempre passou por diversos problemas que persistem até os dias, fazendo com que o sistema perca a confiança dos usuários. Segundo Paiva (2016), a falta de transporte público de qualidade estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de congestionamento e poluição. Esse uso ampliado do automóvel estimula no médio prazo a expansão urbana e a dispersão das atividades, elevando o consumo de energia e criando grandes diferenças de acessibilidade às atividades.

Dentre outros, os serviços de transporte urbano de massas afetam diretamente a qualidade de vida de uma cidade, porque definem as alternativas de deslocamento que os habitantes têm a sua disposição, as atividades de que podem participar e os locais onde podem ir. (PAIVA, 2015). Ainda para o autor, os transportes urbanos revestem-se de importância vital na medida em que as cidades crescem, pois proporcionam uma série de benefícios a todos os segmentos que compõem a sociedade (PAIVA, 2015). Desta forma, o passado e o presente se delineiam neste artigo para que, um futuro dos transportes se escreva resgatando os erros e acertos já vividos em Manaus.

REFERÊNCIAS

BENTES, Norma. Manaus: realidade e contrastes sociais. 2 edição revista e ampliada. Norma Bentes. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014. (Cap.4, p.124).



DINIZ, C.C., "A Dinâmica Regional Recente da Economia Brasileira e suas Perspectivas". In: **Textos para Discussão – IPEA**, n. 375 (Jun). 1995.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. *Transporte público coletivo urbano*. São Carlos. Rima. 2004.

LIMA, Marcos Castro de. O ir e vir urbano: análise sobre o transporte coletivo em Manaus entre 1980-200. In OLIVEIRA, J.A. (Org.) *Espaços urbanos na Amazônia: Visões Geográficas*. Manaus: Editora Valer 2011. p.37.

PAIVA, Cristiano da Silva; SOUZA, Geraldo Alves de. *Entre O Programado e o Executado: A Frequência de Viagens de Ônibus de Linhas do Transporte Coletivo de Manaus*. In: II SISCULTURA: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE SOCIEDADE E CULTURA NA AMAZÔNIA, 2016, MANAUS. Anais. II siscultura: simpósio internacional de sociedade e cultura na Amazônia, 2016.

PAIVA, Cristiano da Silva; SOUZA, Geraldo Alves de; CARVALHO, Ana Cláudia Narbaes *Incentivos ao transporte: políticas públicas, leis e subsídios para o sistema de transporte público coletivo e mobilidade urbana em Manaus/AM*. In: II SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE QUESTÕES SOCIOAMBIENTAIS E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA, 2015, MANAUS. Anais. II seminário internacional de questões socioambientais e sustentabilidade na Amazônia 2015, 2015.

PEREIRA, Kívia Mirrana. Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920). **Relem: Revista Eletrônica Mutações**, Manaus, p.19-28, jul. 2015.

MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos. Manaus: Edua, 2014. 260p.

MAGALHÃES, Soraia Pereira. O transporte coletivo urbano de Manaus: fragmentos de sua evolução (1896-1980). In OLIVEIRA, J.A. (Org.) *Espaços urbanos na Amazônia: Visões Geográficas*. Manaus: Editora Valer 2011. p.13.

MAGALHÃES, S. P; OLIVEIRA, J.A. A Circulação na Manaus da Belle Époque: Modernização e Exclusão. *Revista Mercator de Geografia da UFC*, ano 02, número 04, 2003. P.45-56.

OLIVEIRA, J. A. **Manaus de 1920 – 1967**: a cidade doce e dura em excesso. Manaus: Valer; Governo do Estado do Amazonas; EDUA, 2003

PEIXOTO. T.F.A. Nível de Satisfação de Usuários de Rotas de Ônibus Privadas em Trajetos Pendulares em Polos Industriais. 2009.

RIBEIRO, Vitor R. Filho. A dinâmica recente da área central de Manaus. In OLIVEIRA, J.A. (Org.) *Cidades brasileiras vol.I*. Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais. Manaus. Editora da Universidade Federal do Amazonas - EDUA. 2009. p.61.

SANTOS, V.D. *Motoristas e condutores de bondes: cultura, associativos e greves (1902- 1925)*. 2017. 48 f. Relatório parcial de iniciação científica (departamento de História) – Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Amazonas, Manaus.