



MUDANÇAS CONTEMPORÂNEAS E ESPACIAIS NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO NA METRÓPOLE MANAUS: NOTAS DE UM DEBATE NECESSÁRIO

**Contemporary and spatial changes in urban public transport in the metropolis of
Manaus: notes from a necessary debate**

Thiago Oliveira Neto¹

Resumo

O presente artigo tem como objetivo desenvolver três reflexões iniciais acerca das transformações ocorridas no transporte coletivo no Brasil, com ênfase na cidade de Manaus. Parte-se de um arcabouço teórico que articula as relações entre transporte e geografia, transporte e mobilidade urbana, bem como as dinâmicas do cotidiano urbano. A pesquisa apresenta uma análise crítica do processo de reestruturação do transporte coletivo, com base em textos teóricos, em fontes de dados disponibilizadas em portais oficiais e em veículos de imprensa locais, além de observações diretas da realidade empírica. A partir dos levantamentos realizados, observa-se que o movimento de transformação da cidade — e, particularmente, do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros — evidencia o aprofundamento da precarização do trabalho, a renovação do material rodante com predominância de veículos convencionais em detrimento dos de maior capacidade, o aumento da tarifa no ano de 2025 e a redução do posto de trabalho de cobrador em um contexto de reorganização baseado na lógica capitalista de promoção do serviço.

Palavras-chaves: Manaus; Transporte coletivo urbano; Cobrador.

Abstract

This article aims to develop three initial reflections on the transformations that have taken place in public transport in Brazil, with an emphasis on the city of Manaus. It starts from a theoretical framework that articulates the relationships between transport and geography, transport and urban mobility, as well as the dynamics of everyday urban life. The research presents a critical analysis of the public transport restructuring process, based on theoretical texts, data sources available on official websites and in local media outlets, as well as direct observations of empirical reality. Based on the surveys conducted, it can be observed that the transformation of the city — and, in particular, the urban public transport system — highlights the increasing precariousness of work, the renewal of rolling stock with a predominance of conventional vehicles to the detriment of those with greater capacity, an increase in fares in 2025, and the reduction of the job of fare collector in a context of reorganization based on the capitalist logic of service promotion.

Keywords: Manaus. Urban public transport. Ticket collector.

Introdução: Preâmbulos de um passageiro

O autor deste texto é um passageiro de ônibus urbano que, desde a infância até os dias atuais, utiliza esse serviço público. Ao longo dos anos, tem observado atentamente as mudanças técnicas, políticas e de gestão no transporte coletivo da cidade de Manaus. Como um passageiro atento às transformações da reestruturação urbana e do sistema de transporte coletivo, surge a

¹ Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP-2024), professor do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e professor temporário na Universidade do Estado do Amazonas (UEA-ENS). E-mail: thiagoton91@live.com



indagação: estamos testemunhando o fim dos cobradores? O desaparecimento dos ônibus articulados? A rigor, não há ônibus de grande porte novos desde 2012? Quais são os motivos?

Para trazer a discussão e delinear o debate referente a essas questões, o presente texto explora a discussão do transporte coletivo urbano diante dos movimentos de reestruturação da cidade e do serviço em um contexto do aprofundamento de relações econômicas concorrências (transporte coletivo e os transportes por aplicativo), crises no sistema com a redução de frotas e falência de empresas, readequação de frotas novas com a redução de ônibus e de postos de trabalhos dos cobradores.

O foco aqui será a questão espacial e a dinâmica do trabalho, pois a pesquisa parte da premissa de que a sociedade não é a-espacial (Santos, 1978) e que toda sociedade ocupa, se desloca e se movimenta entre lugares que constituem o espaço geográfico, seja utilizando o transporte coletivo urbano ou não.

O transporte coletivo público é essencial para os deslocamentos cotidianos da sociedade, especialmente da população de baixa renda, que depende desse serviço. No entanto, o planejamento tecnocrático que rege o transporte prioriza a mobilidade da força de trabalho de maneira precária, enquanto o acesso à cidade para o lazer sequer é contemplado. Basta lembrar as reduções de itinerário das linhas nos últimos anos e o fim da famosa "domingueira", extinta em 2011 pelo prefeito do município naquele momento.

A “domingueira” refere-se a um termo usado localmente para designar passagens de ônibus com tarifas inferiores às praticadas durante seis dias da semana, sendo que, aos domingos e feriados, eram aplicados valores de meia passagem para todos os usuários. Essa meia passagem era praticada em todas as linhas da cidade nesses dias da semana.

Dessa forma, a proposta deste texto, a partir deste ponto, é apresentar apontamentos críticos e pontuais sobre a reestruturação do sistema de transporte coletivo urbano de Manaus, com ênfase na redução dos cobradores e no desaparecimento gradual dos ônibus de grande capacidade, desde 2017.

A construção das reflexões com análises críticas foi realizada a partir de uma metodologia pautada em revisão bibliográfica, levantamento de dados e informações em jornais e site especializados no tema de transporte, trabalho de campo diários com observações diretas. Na primeira parte focou-se na revisão de literatura e de textos acadêmicos atuais sobre a



reestruturação urbana e do transporte coletivo de Manaus, transporte coletivo e mobilidade urbana; na segunda parte concentrou-se os levantamentos de dados e informações com base consultas em jornais, mídia alternativa e em sites especializados no tema de transporte coletivo; no âmbito do trabalho de campo realizou-se observações direta ao longo dos deslocamentos diários de aproximadamente 80 km por dia percorridos, com estabelecimento de diálogos (entrevistas não estruturadas) com motoristas, cobradores e passageiros nas viagens realizadas. Essa estrutura metodológica possibilitou compreender o cotidiano e as transformações contemporâneas no transporte coletivo urbano da cidade de Manaus e a necessidade urgente de problematizar questões que estão centradas ao trabalho, avanço técnico e a renovação do material rodante.

O fim dos cobradores?

Muitos municípios no Brasil vêm presenciando, nos últimos anos, alterações na prestação do serviço de transporte coletivo urbano. Essas alterações decorrem da iminente extinção do cargo de agente de viagens, popularmente conhecido como cobrador. Consequentemente, as tarefas atribuídas à função extinta passaram a ser exercidas pelo cargo de motorista (Valadares, 2020, p. 15).

As dinâmicas econômicas contemporâneas, baseadas em uma estrutura de capitalismo flexível (Kovács, 2004), impõem novas formas de organização da atividade produtiva e dos serviços, com forte vinculação aos sistemas técnico-informacionais na execução das tarefas. Essas transformações se manifestam em diferentes lugares e contextos (Tozi, 2021) e podem ser observadas também no transporte coletivo público, que passou a ser dominado por uma lógica de organização da atividade e do trabalho pautada na redução máxima de custos, na acumulação de funções por um mesmo trabalhador e na predominância de sistemas informacionais voltados ao monitoramento e ao acompanhamento das atividades de transporte em tempo real.

Nesse movimento atual, identificam-se ações que significam em uma reorganização da atividade de transporte diante dos avanços das dinâmicas do capitalismo flexível. Tal processo se expressa de diferentes maneiras na cidade, por meio do surgimento de novas modalidades de transporte mediadas por tecnologia, operadas em sistemas de plataformas



virtuais, e pela supressão de postos de trabalho, gerando deslocamento e acúmulo de funções para os demais trabalhadores. Esse quadro pode ser observado, por exemplo, na retirada dos cobradores de ônibus do sistema urbano de transporte coletivo, decorrente dos avanços técnicos do sistema de bilhetagem eletrônica e da necessidade contínua de aumento da taxa de lucro em um regime concorrencial. Soma-se a isso a concorrência com modalidades de transporte mediadas por tecnologia, como aquelas realizadas por automóveis e motocicletas, bem como por sistemas que operam há mais tempo, a exemplo dos mototáxis, das caronas e do uso de meios não motorizados.

Diante desse contexto, é necessário estabelecer um breve resgate desse movimento de supressão do posto de trabalho de cobrador no sistema urbano de Manaus. Os indícios da redução dessa força de trabalho em Manaus surgiram a partir de dois acontecimentos: o primeiro está relacionado aos avanços tecnológicos na bilhetagem eletrônica, implementada na cidade em 2004 (Lei Ordinária de N.º 750 de 04 de janeiro de 2004 - Manaus AM). Essa inovação reduziu significativamente a circulação de dinheiro e fichas de papel nos ônibus, diminuindo, em certa medida, a necessidade da presença dos cobradores no âmbito da estrutura empresarial. O segundo movimento ocorreu em meados de 2007, durante o processo de renovação da frota, marcado pelo slogan “500 novos ônibus, eu sou um deles”. Nesse lote, além de veículos reaproveitados (reencarroçados²), foram incluídos ônibus de carroceria Marcopolo, modelo *Senior Midi*, que já vinham sem espaço para o assento do cobrador.

Esses veículos de menor porte e capacidade de transporte de passageiros reduzida em comparação aos ônibus convencionais, tinha como proposta inicial de operação em linhas alimentadoras que circulam nos bairros até um terminal de ônibus, realizando percursos inferiores as linhas troncais, circulares e diametrais.

Naquele momento, sindicatos organizaram paralisações do sistema de transporte coletivo, e uma das principais reivindicações era a adaptação desses veículos — ainda em número reduzido — para garantir a manutenção do posto de trabalho dos cobradores. Os veículos foram adaptados para ter o assento e demais estruturas para abrigar o cobrador, havendo entre os anos de 2008 até meados de 2020, o uso desses veículos em linhas

² Refere-se a ônibus que tiveram a troca de carroceria, aproveitando, entretanto, parte da estrutura mecânica denominada chassi, que inclui os sistemas de tração, transmissão e motorização.



alimentadoras, diametrais, perimetral e circulares, sendo estas últimas de longos percursos e de maior demanda de passageiros por viagem (figura 1).

Figura 1. Ônibus que vieram de fábrica sem assento para cobrador e que posteriormente foram adaptados para ter o assento



Fonte: Nielson Simas; André Felipe da Silva Pereira; Matheus Henrique (2015)

Após esse episódio, não há registros em jornais³, nem na memória deste passageiro, sobre novos movimentos ou ações por parte das empresas e sindicatos em relação à retirada dos cobradores. Isso se deve, em parte, ao fato de que, na renovação da frota realizada entre 2009 e 2013, esteve pautada em novos veículos que a configuração solicitada pelas viações tinha os assentos e a estrutura para abrigar o cobrador.

Contudo, a partir de meados de 2019, iniciou-se um novo processo de renovação da frota em Manaus, alinhado à reestruturação do sistema de transporte coletivo (Oliveira Neto e Nogueira, 2024). A prefeitura passou a organizar o sistema de modo a conectar os bairros, por meio de linhas alimentadoras, aos corredores centrais da cidade, por meio das chamadas linhas troncais. Esse novo modelo incorporou diferentes tipos de ônibus, incluindo os do tipo *Midi* —

³ Em um levantamento realizado em jornais no período de 2010 a 2013, não foram identificados movimentos com pautas voltadas à não retirada dos cobradores.



popularmente chamados de *Micrão* (com 8 a 10 metros de comprimento e capacidade para 60 passageiros) — que já vinham de fábrica sem espaço para cobrador. Além deles, foram introduzidos ônibus *convencionais* (12 metros e 70 passageiros), *padron* (13 metros e 90 passageiros), *super padron* (14 metros e 100/110 passageiros) e *trucados* (15 metros e 110 passageiros, com eixo *truck* dianteiro ou traseiro) (figura 2).

A renovação e reorganização marcam um ponto importante no planejamento do transporte público em Manaus. Foi justamente nesse momento que começaram a ser inseridos veículos sem espaço para cobrador, sob a justificativa de que grande parte dos usuários já utilizam o cartão eletrônico – sistema Prodata - e modalidade de pagamento com cartão de crédito/débito -PagaFácil- (SINETRAM, 2025; Baires e Nascimento, 2025) e de que esses ônibus seriam destinados exclusivamente às linhas alimentadoras, que possuem percursos mais curtos e menor demanda de passageiros por viagem. Esse movimento inicial abriu caminho para transformações ainda mais complexas nos anos seguintes.

Esse movimento informatização do sistema de bilhetagem corresponde por um processo que numa primeira aparência justifica-se como maneira de ter um acesso direto aos dados e informações da renda de cada viagem, assim como, promover a redução do dinheiro na gaveta cobrador, pois em caso de assaltos e furtos nas viagens, a renda acumulada é perdida (Amazonas Atual, 14/02/2023), com a bilhetagem eletrônica esse acúmulo de dinheiro em moedas e em espécie deixa de ocorrer (Amorim, 01/09/2019), mas isso não significa na redução do número de assaltos, tendo em vista que o furto concentra-se em aparelhos eletrônicos dos passageiros, motorista e cobrador (Agência Amazonas, 18/12/2024), principalmente no período noturno (Mesquita e Corrêa, 2018), em que constituindo em um “lugar do medo” aos usuários, principalmente nos terminais de integração (Brito, 2022).

Entre 2020 e 2025, diversos ônibus do modelo *Midi* foram incorporados à frota urbana, resultando na eliminação gradual da função de cobrador nas linhas onde esses veículos passaram a operar. Além disso, a retirada dos cobradores foi implementada nos finais de semana para os demais ônibus que circulam nas linhas troncais e circulares, com exceção dos



articulados e dos veículos bidirecionais de fabricação de 2023⁴, nos quais a catraca (*borboleta*) está posicionada na traseira, distante do motorista.

Figura 2. Algumas configurações de ônibus do transporte coletivo de Manaus.



a) ônibus articulado chassi Volkswagen; b) ônibus *super padron*; c) *midi* ônibus; d) ônibus convencionais para operação nas plataformas e terminais com acesso ao lado esquerdo do veículo. Fonte: imagens do autor (2024).

Esse avanço na eliminação do posto de trabalho de cobradores foi impulsionado por campanhas que incentivavam o uso do cartão eletrônico, ampliando a informatização do sistema e reforçando o discurso de que a função do cobrador havia se tornado desnecessária. Um marco importante desse processo ocorreu no início de 2025, com a chegada de novos ônibus *Midi* e *convencionais*, já saídos de fábrica sem o assento para cobrador (Anjos, 2025). Em janeiro, um movimento sindical tentou impedir a saída desses veículos da garagem da empresa Via Verde (BNC, 06/02/2025), mas, enquanto isso, outras empresas, como a Expresso Coroado, retiraram definitivamente os cobradores de suas frotas. Um exemplo emblemático foi observado nas linhas 125 e 616, que atendem o campus da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), onde os ônibus convencionais passaram a operar sem cobradores durante o mês de fevereiro de 2025.

⁴ No total são de 9 ônibus com os prefixos que vão de 0423001 até 0423009.



Figura 3. Ônibus sem cobradores



a) e b) ônibus do tipo convencional sem cobradores (Imagens do dia 12/02/2025); c) ônibus das linhas 616 e 125 no campus da UFAM. Fonte: imagens do autor nos dias 10/02/2025 e 11/02/2025.

Durante as viagens e trabalhos de campo, identificou-se a ausência crescente desse profissional nos deslocamentos urbanos, cuja importância vai muito além da simples cobrança de passagens. O cobrador auxilia o motorista em manobras e na saída de terminais com portas automáticas, opera elevadores para passageiros com deficiência e contribui para a segurança e a organização do embarque ao longo das viagens, ou seja:

(...) os motoristas não são indivíduos isolados, e sim inseridos em relações de trabalho com outros motoristas, com cobradores, administradores e fiscais de linha, auxiliar de tráfego, além do encarregado de recursos humanos, gerentes, diretores e proprietário da empresa. Partindo desta coletividade percebeu-se que para executar o seu trabalho, o motorista de transporte coletivo urbano precisa relacionar-se com colegas e superiores, atender ao usuário, focalizar metas e resultados a alcançar e, sobretudo, seguir as regras da organização (...) (Santos, 2009, p. 23).

Estamos testemunhando não apenas a extinção de um posto de trabalho, mas também um aumento das funções acumuladas em um cenário de capitalismo flexível. O primeiro sinal desse movimento do capital foi a extinção dos fiscais de linha, que antes registravam horários, quantidade de passageiros e arrecadação. Com a informatização, essas tarefas passaram a ser realizadas por cobradores e motoristas. Embora a reorganização do serviço tenha criado novos postos, como fiscais e agentes em estações e terminais, essa estrutura pode ser alterada a qualquer momento.



Com isso, a sobrecarga de trabalho recai cada vez mais sobre o motorista, que, além de dirigir e garantir a segurança dos passageiros, precisa ficar atento a possíveis assaltos nos pontos de parada e, agora, assumir também a função de cobrança de tarifas, manuseando dinheiro e passando troco. Essa sobrecarga aumenta o tempo das viagens, gera fadiga e não se traduz em um aumento salarial proporcional a carga de trabalho.

Dentro desse contexto, deve-se pontuar que os motoristas já estão em situação de exposição aos riscos ergonômicos e psicossociais (Santos, 2009), com a inserção de mais uma função, aumenta a quantidade de ações diárias para serem realizadas, podendo comprometer ainda mais as condições de saúde, diante do quadro de riscos no exercício do trabalho.

Na cidade de Manaus, observa-se, no período atual, um movimento de retirada gradual dos cobradores, com indícios de sua manutenção apenas nos veículos articulados e naqueles que apresentam alta demanda de passageiros. No entanto, os avanços técnicos empregados no sistema e a necessidade de redução dos custos operacionais tendem a intensificar a eliminação desse posto de trabalho.

Além da retirada dos cobradores, observa-se um fenômeno paralelo: a substituição gradual dos ônibus articulados por veículos de menor capacidade, mesmo em linhas troncais e circulares de alta demanda. Dessa forma, o sistema de transporte público de Manaus caminha para uma reestruturação que, sob a justificativa de modernização, impõe e aprofunda contradições no cotidiano dos trabalhadores e dos usuários.

A palavra modernização corresponde não apenas à troca de veículos e à incorporação de sistemas atuais compostos por diversos objetos técnicos informacionais, mas expressa um movimento de modernização hegemônica (Tavares, 1990; Castilho, 2010), no sentido de que as mudanças e o emprego das técnicas nas atividades são conduzidos pelos atores hegemônicos, e não pelos atores locais, visando expressamente atender as lógicas de acumulação.

Um dos reflexos dessa modernização é a substituição de veículos de maior capacidade por veículos de menor capacidade de transporte, em consonância com as lógicas dominantes de acumulação, que orientam a organização espacial da atividade a partir da necessidade de maximização dos lucros por meio do que se denomina aperfeiçoamento do sistema⁵.

⁵ Isso manifesta-se em discursos quando ocorre a entrega de novos veículos, como registrado em Manaus (2025).



O fim dos ônibus articulados?

Os veículos do tipo sanfonados serão substituídos por um modelo menor, sem articulação, que transporta até 25 passageiros a menos (...) A decisão pela compra do novo modelo de ônibus visa garantir uma maior eficiência operacional (...) (Larceda, 07/12/2024).

Nas metrópoles e demais cidades brasileiras e do mundo, o transporte coletivo adota diferentes configurações de veículos, variando conforme as demandas, estrutura urbana e as suas dimensões e capacidade de transporte. Em eixos de grande circulação, como o caso das avenidas Constantino Nery e a Grande Circular, onde há alta densidade de passageiros, a solução adotada no planejamento urbano e empresarial tem sido a utilização de ônibus de maior capacidade. Essa escolha visa evitar a inserção de um número excessivo de veículos no sistema, o que tornaria a operação mais ineficiente. Para atender a essa demanda, montadoras como Mercedes-Benz, Volkswagen, Iveco, Scania, Volvo e Agrale, juntamente com encarroçadoras como Marcopolo, Caio, Busscar, Mascarello e Comil, desenvolveram diferentes modelos de ônibus, com capacidades maiores de deslocamento de passageiros, algumas montadoras como o caso da Scania, Volvo e Mercedes Benz desenvolveram material rodante articulados, superarticulados e biarticulados.

Em um levantamento realizado no ano de 2024 por Oliveira Neto e Nogueira (2024), foi identificado que, em 2012, mais de 15 linhas de Manaus operavam com uma frota de aproximadamente 170 ônibus articulados. No entanto, pouco mais de uma década depois, essa frota foi reduzida a menos da metade, e poucas linhas ainda utilizam exclusivamente veículos articulados. A maior parte dessas linhas passou a ser operada com ônibus convencionais, refletindo as transformações recentes no sistema de transporte da cidade.

Essa transformação está centrada nas lógicas econômicas que orientam o planejamento estatal e a gestão das frotas de veículos, correspondendo por uma das manifestações espaciais da reestruturação do serviço pautada nas ações do Estado, que materializou estações, reformou terminais e construiu um novo terminal de integração das linhas (Oliveira Neto; Nogueira, 2024). Além disso, as viagens urbanas realizam aquisições de frotas com base no padrão de veículos utilizados na cidade, mas com características técnicas que possibilitam a ampliação do rendimento das operações.



Algumas dessas mudanças, que contribuem para o desaparecimento gradual dos ônibus articulados, são as seguintes:

- a) Baixo valor de revenda após uma década ou mais de uso do material rodante;
- b) Alto custo de manutenção e elevado consumo de óleo combustível em comparação aos ônibus convencionais;
- c) Redução parcial no fluxo de passageiros devido à inserção de outras modalidades de deslocamento e à formação de novas centralidades comerciais na cidade;
- d) Novas configurações de material rodante, capazes de aumentar a capacidade de carga, com chassi rígido de motorização dianteira (trucado - refere-se a um tipo de ônibus que apresenta dois eixos direcionais na parte dianteira e um comprimento total de 15 metros. O modelo refere-se ao Volkswagen 22.260 S Euro 6 - Proconve P8) e traseira (*super padron* - Refere-se a um veículo com motorização traseira e de um modelo com comprimento total máximo de 14 metros, por isso recebe a denominação, por parte da fabricante, de “Super Padrón”, apresentando comprimento acima do estabelecido para um ônibus Padrón, que varia de 11,0 a 13,2 metros, com motorização central ou traseira);
- e) Uso de veículos convencionais sem cobrador.

Todas essas questões pontuadas anteriormente correspondem por um movimento atual de reestruturação da atividade perante as mudanças globais (Alves, 2007) como a inserção das modalidades de transportes mediadas por aplicativos, aumento dos custos de aquisição de material rodante de grande capacidade de transporte e da necessidade de otimizar o uso de frotas baseadas na racionalidade capitalista (Santos, 1990; Silveira; Cocco, 2013) de prover um serviço mantendo taxas de lucros de tal maneira que a continuidade dessa taxa perpassa pela mudança de frota, fim dos cobradores e aumento da presença e participação do Estado por meio de subsídios.

A primeira mudança significativa é a perda de passageiros no transporte coletivo, influenciada pelo surgimento e consolidação de outras modalidades de transporte no cotidiano urbano. Além disso, essa mudança está diretamente ligada à necessidade de manutenção das margens de lucro das empresas operadoras. Para garantir a continuidade da geração de mais-valia (Silveira; Cocco, 2013), as viagens passaram a adaptar suas frotas com veículos que demandam menores custos operacionais, tanto em manutenção quanto em consumo de combustível. Nesse cenário, os ônibus de grande porte foram os primeiros a serem retirados, pois apresentam alto consumo de óleo diesel, manutenção mais onerosa e, após dez anos de



uso, seu valor de revenda é significativamente inferior ao dos ônibus convencionais, que são montados sobre “chassis de caminhão”, com motorização dianteira e câmbio manual.

A redução da frota de ônibus articulados e biarticulados impacta diretamente a qualidade do serviço prestado. Em um ônibus articulado, cerca de 60 passageiros conseguem viajar sentados ou, pelo menos, com espaço suficiente para se movimentar confortavelmente dentro do veículo. No entanto, quando esse mesmo contingente de passageiros é transferido para um ônibus convencional de 12 metros de comprimento, metade da ocupação passa a ser de passageiros em pé, resultando em maior desconforto e dificuldades de locomoção dentro do veículo. Em outras palavras, a transição de veículos convencionais para articulados melhora as condições de transporte, enquanto a substituição de articulados por convencionais intensifica a superlotação e compromete a qualidade do deslocamento. Em uma das entrevistas realizadas o cobrador mencionou: "o que cabe em um ônibus convencional cabe em um articulado, mas o que cabe em um articulado não caberá em um convencional—e passageiros ficarão pelo caminho" (Trecho de entrevista realizada no coletivo).

Diante disso, com a substituição dos veículos articulados de 18 e 21 metros de comprimento por veículos convencionais de 14 e 15 metros, observa-se a ocorrência de lotações nos ônibus, o que faz com que passageiros deixem de embarcar, aguardando os próximos veículos, como foi constatado na Estação Santos Dumont durante os trabalhos de campo realizados entre os dias de segunda e sábado entre 6h, 17h e 18h no mês de fevereiro de 2025.

Nessas situações, o passageiro busca outras alternativas diante da necessidade de deslocar-se para realizar suas atividades cotidianas. Assim, surgem e se consolidam serviços de mediação tecnológica em plataformas digitais, que correspondem às chamadas “plataformas territoriais” (Tozi, 2021), inseridas em uma psicoesfera alinhada à tecnosfera (Santos, 2004). Esse processo reverbera na ampliação do transporte individual, com o uso de automóveis (convencionais e elétricos) e motocicletas por meio de aplicativos, como já ocorre na cidade de Manaus.



Figura 4. Três linhas de ônibus que tiveram mudanças nas configurações de veículos utilizados no serviço de transporte coletivo.

Linha 640

1998-2012



2018-2025



2025-Atual



Linha 652

2002-2012



2012-2020



2025-Atual



Linha 600

2002-2012



2012-2020



2023-Atual



Fonte: Thiago Souza, 2018, 2022, 2024; Felipe Andrade, 2025; Juan Carlos Gomez, 2001, Kezedy Padilha, 2016; Ruan Neves, 2024; Kelvin Dinelli, 2011.

Deve-se mencionar que a redução da frota de ônibus na cidade de Manaus está atrelada a um conjunto de fatores, entre os quais se destacam as dinâmicas de reestruturação do sistema, os avanços do regime de acumulação, as falhas contínuas de administração empresarial e a redução da arrecadação durante o período da pandemia de Covid-19, entre os anos de 2020 e 2021 (Beatriz, 15/04/2020; Oliveira; Maciel, 2024). Nesse intervalo, houve uma queda significativa nos fluxos de passageiros, em razão da suspensão de atividades e serviços, o que impactou diretamente a estrutura econômico-financeira das empresas de transporte urbano.

Esse processo pode ser exemplificado pelo caso da Global Green, que teve toda a sua frota de ônibus articulados, fabricados nos anos de 2011 e 2012, sucateada e totalmente



paralisada em 2020 (Figura 5). A partir desse período, a empresa passou a operar exclusivamente com ônibus do tipo *Midi* e *convencionais*.

Figura 5. Ônibus sucateados.



a) imagem aérea da garagem; b) ônibus parcialmente desmontados; c) ônibus em terreno fora da garagem; d) ônibus estacionado em um bairro da Zona Leste da cidade de Manaus.

Fonte: Guimarães (AM POST, 21/07/2021); Nielson Simas 2023 e 2024.

Esse sucateamento da frota apresenta mudanças substanciais, principalmente com a desativação de mais de 40 ônibus articulados e a falta de frota suficiente para operar as linhas de maior demanda (linhas troncais) (Oliveira Neto e Nogueira, 2024), outras viações passaram a atuar no sistema, desorganizando o sistema, pois cada linha é operada pela empresa que apresenta garagem mais próxima com o propósito de reduzir o percurso de deslocamento do ônibus sem transportar passageiros entre a garagem e as estações/paradas/terminais onde inicia-se as viagens (Torres e Oliveira Neto, 2025), com isso, as empresas como Vega Transportes, Expresso Coroado e Via Verde adquiriram ônibus de maior capacidade, como os modelos *super padron*, enquanto Integração, Rondônia, Vega, São Pedro e Via Verde adquiriram veículos



articulados seminovos, fabricados entre 2013 e 2015, equipados com ar-condicionado para atender as linhas que ficaram sem veículos, com a operação na cidade a partir de 2018 (Portal Amazônia, 03/08/2018), sendo utilizados nas linhas anteriormente operadas pela viação *Global Green*.

As mudanças mencionadas, referentes ao movimento de reestruturação do transporte, reverberam espacialmente e nas condições de trabalho e de deslocamento no interior da metrópole de Manaus, ajustando as operações de transporte às novas dinâmicas, com a garantia da continuidade da reprodução do capital e da obtenção de lucros. Esse processo corresponde a uma forma de modernização conservadora, pautada em mudanças destinadas a adequar o sistema à lógica de ampliação dos rendimentos, ainda que isso implique maior lotação dos ônibus, acúmulo de funções pelos trabalhadores e aumento do desconforto tanto para os trabalhadores quanto para os passageiros.

Para onde vai este ônibus?

*Trabalhador se arrisca, se não vacilo cisca
O lucro se transfere na mão de quem confisca
Quem depende de longos itinerários
Se perde no horário, o sistema é precário*

*Busão lotado eu vi, se pendura e vai embora
Vai cair quem não segura, ninguém quer ficar de fora
Inimigo das horas, atrasos, atalhos
Perifa vive longe do seu local de trabalho*

*Na greve tudo pára, povo fica de cara
Patrão não entende, toda raiva ele dispara
Nem se compara, com a vida do burguês
A gente corre dobrado, é bem mais fácil pra vocês
(Rincon Sapiência - Transporte Público).*

Após expor essas questões e estabelecer um diálogo com a música de Rincon Sapiência, podemos traçar algumas considerações, não no sentido literal de “para onde vai esse ônibus”, como indicado no subtópico desta seção, mas no sentido de refletir sobre como as mudanças em curso tendem a aprofundar ainda mais os problemas de mobilidade urbana na metrópole, especialmente na conectividade dos bairros da periferia ampliada com os centros comerciais e econômicos.



As mudanças espaciais, com novas linhas interligando as áreas de expansão urbana (Oliveira Neto *et al.*, 2024), de valorização para o capital imobiliário (Lima, 2005) e de atendimento ao transporte dos trabalhadores da construção civil e industrial (Silveira; Cocco, 2013), passam a influenciar o acesso à cidade para os moradores que se estabeleceram nas periferias ampliadas.

Além da expansão territorial das linhas, o transporte coletivo tem incorporado avanços tecnológicos que permitem aos gestores e empresários monitorar em tempo real a operação das frotas e o desempenho dos trabalhadores do sistema. Hoje, é possível identificar a localização dos veículos, saber quem os dirige, quantos passageiros pagaram ou passaram pela catraca, e até mesmo acompanhar o consumo de combustível e o funcionamento da máquina.

A redução do uso de veículos articulados, a eliminação progressiva da função de cobrador, a implementação de softwares e de sistemas de inteligência artificial (IA) para a gestão da frota (Revista Ônibus, 19/12/2024) e as propostas de aumento das tarifas (G1 AM, 18/02/2025) evidenciam algumas tendências recentes no sistema de transporte coletivo. Essas mudanças integram um conjunto de atos políticos e administrativos voltados à manutenção da operação do sistema diante das transformações contemporâneas, promovendo sua reestruturação em articulação com a expansão urbana e com a emergência de novas centralidades na cidade.

No entanto, essa reestruturação ocorre sem comprometer a lucratividade das empresas privadas que operam o serviço público. Para isso, aprofunda-se um conjunto de ações que visa implementar mudanças no sistema, como a modernização operacional, a reforma de terminais, a implantação de novas estações, a ampliação de ligações e a inserção de veículos novos, configurando diferentes ajustes espaciais que preservam a geração de lucros no interior do sistema de transporte.

O transporte, enquanto parte da lógica capitalista de produção e da circulação, apresenta particularidades em relação à atividade produtiva propriamente dita. O aumento da rentabilidade no setor não está necessariamente vinculado à ampliação da produtividade por meio da inserção de mais ônibus, mas concentra-se na redução da frota, na retirada de postos de trabalho e na incorporação de veículos com maior rentabilidade de revenda. Essas nuances



ocorrem por meio de ações situadas na conjuntura local, muitas vezes influenciadas por “questões políticas envolvidas” (Nascimento, 2016, p. 43).

Tais ações criam condições para a manutenção da sustentabilidade financeira das empresas diante das transformações associadas à economia flexível (Kovács, 2004) e ao meio técnico-informacional (Santos, 2004), redesenhando a atividade de transporte. Esse processo manifesta-se na modernização do material rodante e na redução dos postos de trabalho, intensificando a exploração da força de trabalho dos motoristas (Borges, 2012), em um contexto marcado pelo exercício do *jus variandi* empresarial.

De acordo com Valadares (2020, p. 27), o princípio do *jus variandi* “pertence a um conjunto de prerrogativas empresariais, fundamentadas no poder diretivo patronal, que dão possibilidade ao empregador modificar, unilateralmente, as cláusulas do contrato de trabalho”.

No caso do transporte coletivo em Manaus, a necessidade de ampliar a rentabilidade perante a perda de passageiros (Oliveira Neto e Nogueira, 2024) apresentou manifestações que podem ser agrupadas em três grupos: renovação da frota baseada apenas em veículos convencionais e de até 15 metros de comprimento; aquisição de frotas sem o posto e assento de cobrador; aumento da tarifa e de maneira escalona para diferentes grupos sociais que ocorreu no ano de 2025.

Por fim, pensar criticamente sobre o transporte coletivo urbano torna-se essencial, pois essas mudanças estão sendo implementadas sem um amplo debate público e político. A ausência de uma reflexão crítica sobre a reorganização do sistema pode levar à naturalização do processo, desconsiderando que todas as alterações são, na realidade, atos políticos e empresariais. As transformações dos últimos anos impactam diretamente os passageiros, que enfrentam falhas operacionais, longos tempos de espera e a superlotação dos veículos. Além disso, afetam os trabalhadores do setor, como os motoristas, que passaram a acumular a função de cobradores, e os próprios cobradores, que perderam seus postos de trabalho devido aos avanços técnicos-informacionais associados às lógicas de acumulação vigentes.

Considerações finais

O transporte coletivo urbano na cidade de Manaus está passando por alterações que pode ser denominada de reestruturação hegemônica, acompanhando a própria reestruturação



urbana da cidade (Oliveira Neto e Nogueira, 2024; Oliveira Neto *et al.*, 2024), mas no âmbito da atividade de serviço as mudanças espaciais e no trabalho envolvem maior emprego das técnicas informacionais, priorização na aquisição de veículos de menor custo de compra, operação de baixo custo e maior valor de revenda, opção por veículos menores e convencionais sem o assento e demais estrutura para abrigar o cobrador, são características dessa reestruturação contemporânea.

Esse movimento de transformação apresenta uma aparência que é amplamente divulgada em jornais e nas redes sociais das instituições de Estado enquanto processo de modernização e de melhoria do sistema, mas na busca de avançar na análise, podemos identificar e trazer à tona questões como as que foram mencionadas que corroboram para o papel da análise crítica e geográfica da realidade como assinalou Ruy Moreira (1982) em que existe a necessidade de “desmitificar as máscaras sociais” de um importante serviço que apresenta mudanças espaciais que remetem as dinâmicas capitalistas de exploração do trabalho dentro de um regime de acumulação flexível.

Com isso, a concreticidade desses movimentos de reestruturação da atividade de transporte manifesta-se espacialmente com novas estruturas fixadas como estações e terminais reformados, no material rodante composto por novos veículos e ônibus articulados seminovos, nos postos de trabalho com a redução do emprego do fiscal de linha e recentemente do cobrador nos ônibus. Mudanças que revelam avanços do emprego dos meios técnicos dentro de um contexto de gestão empresarial do transporte coletivo.

Dentro desse contexto de articulação e mudanças no transporte coletivo, tanto os passageiros quanto os trabalhadores do setor vivenciam os desafios desse processo. Os motoristas enfrentam condições de trabalho cada vez mais precárias, enquanto os cobradores percebem a ameaça iminente da perda de emprego, que, em algumas linhas, já se concretizou. Esse cenário é impulsionado pelo avanço tecnológico e pela flexibilização das relações de trabalho, no âmbito de um serviço público operado por empresas privadas.

Referências

AGÊNCIA AMAZONAS. Com a restituição de mais 500 celulares, Governo do Amazonas inaugura sede dos Programas Recupera Fone e Coletivo mais Seguro. **Agência Amazonas**. Manaus. 18/12/2024. Disponível em: <https://agenciaamazonas.am.gov.br/noticias/com-a->



[restituicao-de-mais-500-celulares-governo-do-amazonas-inaugura-sede-dos-programas-recuperafone-e-coletivo-mais-seguro/](#) Acesso em: 23 de fev. de 2025.

ALVES, Giovanni. **Dimensões da reestruturação produtiva**. Londrina: Práxis, 2007.

AMAZONAS ATUAL. Empresas alegam prejuízo de R\$ 300 mil com assaltos a ônibus em Manaus. **Amazonas Atual**. Manaus, 14/02/2023. Disponível em: < <https://amazonasatual.com.br/empresas-alegam-prejuizo-de-r-300-mil-com-assaltos-a-onibus-em-manaus/> > Acesso em: 23 de fev. de 2025.

AMORIM, Daniel. Apontada como ‘solução’, extinção da função de cobrador de ônibus causa polêmica. **A Crítica**. Manaus, 01/09/2019. Disponível em: < <https://www.acritica.com/manaus/apontada-como-soluc-o-extinc-o-da-func-o-de-cobrador-de-onibus-causa-polemica-1.60514> > Acesso em: 23 de fev. de 2025.

ANJOS, Mayara. Rodinei Ramos e Jaildo Oliveira fiscalizam linhas de ônibus sem cobradores. **CMM** assessoria de imprensa. 25/03/2025. Disponível em: <https://www.cmm.am.gov.br/rodinei-ramos-e-jaildo-oliveira-fiscalizam-linhas-de-onibus-sem-cobradores/> Acesso em: 25 de out. de 2025.

BAIRES, Emanuelle; NASCIMENTO, Naira MANAUS. Prefeito David Almeida marca nova fase na mobilidade urbana com entrega de mais 20 ônibus modernos em Manaus. **Manaus: Prefeitura de Manaus**, 08/08/2025. Disponível em: <https://www.manaus.am.gov.br/noticia/noticia-transporte/entrega-mais-20-onibus/>. Acesso em: 25 out. 2025.

BEATRIZ, Rebeca. Número de passageiros que utilizam transporte coletivo em Manaus reduz em 69% durante pandemia, diz Sinetram. *G1 Amazonas*, Manaus, 15 abr. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2020/04/15/numero-de-passageiros-que-utilizam-transporte-coletivo-em-manaus-reduz-em-69percent-durante-pandemia-diz-sinetram.ghtml>. Acesso em: 29 jan. 2026.

BNC. Ônibus sem cadeira do cobrador é impedido de circular em Manaus. **BNC**. 06/02/2025. Disponível em: < <https://bncamazonas.com.br/municipios/onibus-sem-cadeira-do-cobrador-e-impedido-de-circular-em-manaus/> > Acesso em: 23 de fev. de 2025.

BORGES, Juliana Coutinho. **Trabalho, violência e sofrimento: estudo com cobradoras de transporte coletivo urbano de Manaus**. 2012. 88 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2012.

BRITO, Miguel Sá de Souza. **Paisagem e Lugar: um estudo sobre os Terminais de Integração de Manaus - AM**. 2022. 99 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus (AM), 2022.

CASTILHO, Denis. Os sentidos da modernização. **Boletim goiano de geografia**, v. 30, n. 2, p. 125-140, 2010.



G1 AM. Justiça mantém tarifa de ônibus em R\$ 4,50 em Manaus após rejeitar recurso da Prefeitura. **G1 AM.** Manaus. 18/02/2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2025/02/18/justica-mantem-suspensao-do-reajuste-da-passagem-de-onibus-para-r-5-em-manaus.ghtml> Acesso em: 23 de fev. de 2025.

GUIMARÃES, Hugo. Vereador de Manaus cobra ação contra empresa Global Green. **AM POST.** Manaus. 21/07/2021. Disponível em: <https://ampost.com.br/politica/vereador-de-manaus-cobra-acao-contra-empresa-global-green/> Acesso em: 13 de fev. de 2025.

KOVÁCS, Ilona. Emprego flexível em Portugal. **Sociologias**, p. 32-67, 2004.

LACERDA, Denys. Ônibus articulados do Move são substituídos por veículos menores; entenda. Estados de Minas, 07/12/2024. Disponível em: < [MESQUISTA, Maxwell Marques; CORRÊA, Márcio de Souza. Análise criminal de roubos coletivos na cidade de Manaus no ano de 2018. **Research, Society and Development**, v. 9, n.º 10, 2018, pp. 01-20.](https://www.em.com.br/gerais/2024/12/7005987-onibus-articulados-do-move-sao-substituidos-por-veiculos-menores-entenda.html#:~:text=Os%20ve%C3%ADculos%20do%20tipo%20sanfonados,at%C3%A9%20o%20final%20de%202026.> Acesso em: 21 de fev. de 2025.</p></div><div data-bbox=)

MOREIRA, Ruy. A Geografia serve para desvendar máscaras sociais. in: MOREIRA, Ruy. **Geografia, teoria e crítica: o saber posto em questão**. Petrópolis: Vozes, 1982, pp. 33-63.

NASCIMENTO, Manoel. Transporte coletivo urbano e luta de classes: um panorama da questão. **Cadernos do CEAS: Revista crítica de humanidades**, n. 226, p. 43–63, 2016. DOI: 10.25247/2447-861X. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.ucsal.br/index.php/cadernosdoceas/article/view/143> . Acesso em: 21 nov. 2024.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Análises geográficas da reorganização do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Manaus. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 17, n. 49, p. 700-722, 2024.

OLIVEIRA NETO, Thiago; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da; CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Novos elementos espaciais na relação entre o transporte coletivo público e a expansão urbana de Manaus/AM. **Textos para Discussão - LabCIT/GEDRI**, v. 5, n.º 2, 2024, pp. 01-44.

OLIVEIRA, Wenderson Igor de Almeida; MACIEL, Jussara Socorro Cury. Análise do impacto do Covid-19 no transporte coletivo de Manaus. *Igapó Journal*, v. 18, n. 1, p. 59–87, 2024.

REVISTA ÔNIBUS. Optibus: transformando o Transporte Público com Inteligência Artificial (IA). 19/12/2024. Disponível em: < <https://www.revistaonibus.com.br/noticias/optibus->



[transformando-o-transporte-publico-com-inteligencia-artificial-ia/](#) > Acesso em: 23 de fev. de 2025.

SANTOS, Andreina Sales. **Riscos ergonômicos e psicossociais: um estudo com motoristas de ônibus da cidade de Manaus.** 2009. 142 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

SANTOS, Coleção Milton. Metrópole Corporativa Fragmentada: O Caso de São Paulo de Milton Santos. **São Paulo Nobel Secr. Estado da Cult**, 1990. <https://core.ac.uk/download/pdf/234554452.pdf>

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. Ed. Edusp, 2004.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giral di. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos avançados**, v. 27, p. 41-53, 2013.

SINETRAM. **Pagamento de tarifa de ônibus com cartão de crédito e débito nos terminais e estações de Manaus.** Disponível em: <https://www.sinetram.com.br/noticia/pagamento-de-tarifa-de-onibus-com-cartoes-de-debito-e-credito-nos-terminais-e-estacoes-de-manaus> Acesso em: 23/02/2025.

TAVARES, Maria da Conceição. Ajuste e reestruturação nos países centrais: a modernização conservadora. **Texto para discussão**, 1990.

TORRES, Joel da Silva; OLIVEIRA NETO, Thiago. Linhas e garagens de empresas de ônibus em Manaus: “quilometragem morta” e as mudanças atuais. In: **IV Encontro de Transporte do IFAM (ENTRANS)**, 2025, pp. 178-182.

TOZI, Fábio. Plataformas digitais de transporte e uso algorítmico do território brasileiro. **XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia.** Campina Grande: Realize Eventos Científicos & Editora, p. 01-14, 2021.

VALADARES, Gustavo Henrique Silva. **O acúmulo de função no transporte coletivo de Ouro Preto/MG.** 2020. 68 f. Monografia (Graduação em Direito) - Escola de Direito, Turismo e Museologia, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2020.

Apresentado em 25/10/2025

Aprovado em 28/12/2025