



## **FRAGMENTAÇÃO E CIRCULAÇÃO EM MANAUS (AM): MAPEAMENTO E ANÁLISE DOS ELEMENTOS DE RUPTURA DO TECIDO URBANO**

Cristiano da Silva Paiva<sup>1</sup>

### **RESUMO**

A cidade de Manaus cresceu e continua a crescer em um ritmo estrondoso, em uma primeira fase populacionalmente e horizontalmente. Em um segundo contexto, horizontalmente e cada vez mais a norte devido às políticas habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida, que empurram as populações mais pobres para longe das áreas mais consolidadas em termos de serviços e infraestrutura sem medir tais consequências. Além das barreiras sociais, é preciso levar em conta o papel que as grandes áreas de acesso restrito exercem sobre a continuidade do tecido urbano e na circulação das pessoas. Embora estes elementos não interfiram na paisagem urbana (na maioria das vezes), a sua presença dificulta a mobilidade pela descontinuidade imposta à malha viária. Esse é um fenômeno recorrente na área urbanizada de Manaus. A ideia é trazer uma simulação desta realidade e que, portanto, do uso do território feito pelas categorias que serão aqui apresentadas. Este trabalho busca analisar a expansão da cidade de Manaus e a organização do território através da identificação dos elementos de ruptura do tecido urbano. Para a análise, utilizou-se de dados do Google Earth, IBGE e das secretarias de planejamento urbano de Manaus. Os mapeamentos serão feitos com a ferramenta QGis, e apresentados para discussão dos resultados.

**Palavras-chave:** Fragmentação urbana; mapeamento; Manaus.

### **ABSTRACT**

The city of Manaus grew and continues to grow at a resounding pace, in a first phase of population and horizontally. In a second context, horizontally and increasingly to the north due to housing policies of the Minha Casa Minha Vida program, which push the poorest populations away from the most consolidated areas in terms of services and infrastructure without measuring such consequences. In addition to social barriers, it is necessary to take into account the role that large areas with restricted access play on the continuity of the urban production and on the circulation of people. Although these elements do not interfere with the urban landscape (in most cases), their presence makes mobility difficult due to the discontinuity imposed on the road network. This is a recurrent phenomenon in the urbanized area of Manaus. The idea is to bring a simulation of this reality and, therefore, of the use of territory made by the categories that will be presented here. This work seeks to analyze the expansion of the city of Manaus and the organization of the territory through the identification of elements of rupture in the urban fabric. For the analysis, data from Google Earth, IBGE and the Manaus urban planning secretariats were used. The mappings will be done with the QGis tool, and presented for discussion of the results.

**Keywords:** Urban fragmentation; mapping; Manaus.

---

<sup>1</sup> Doutorando do Curso de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, cristianopaiva1@hotmail.com;



## INTRODUÇÃO (JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS)

Em Manaus, o contexto da aceleração do uso do território ocorre com maior intensidade a partir de 1960. A cidade passa a ser produzida de forma a exercer novas funcionalidades, racionalidades e contra racionalidades de acordo com Ribeiro (2009), através dos centros, subcentros e espacialidades devido à implantação da Zona Franca. Esta contribuiu para a expansão horizontal da cidade através da criação de novos bairros nas zonas Oeste e Leste. Para Oliveira (2003, p. 64), do ponto de vista da expansão territorial, pode ser identificada a ampliação da malha urbana como resultado da necessidade de criar condições para a circulação. A população do interior do estado migrou para Manaus, atraída pela oferta de empregos nas linhas de produção do Distrito Industrial. Com o processo migratório para a capital em busca de oportunidades, a cidade se configura sem o correspondente incremento de infraestrutura e políticas urbanas e sociais adequadas para comportar a demanda pelas pessoas e de serviços com a nova configuração da produção e mão de obra.

Uma das resultantes desta “modernização incompleta” são as novas formas de articulações e acumulações, reforçando as desigualdades no que consiste ao uso do território. A seletividade espacial cria ilhas de prosperidade, sem comprometimento com crescimento futuro das cidades e da população, o resultado é afastamento dos menos favorecidos às ofertas de emprego, renda e torna os demais lugares em espaços de pobreza com deslocamentos precários e demorados. Os circuitos, superior e inferior, se diferem por conta da tecnologia existente e dos processos de organização de cada um. Nestes territórios evidencia-se a inequidade do processo de desenvolvimento do país, a má distribuição da renda e a desigualdade da sociedade brasileira traduzidas no espaço urbano em situações diversas, dentre elas na ausência da cidadania. Cria-se uma dualidade urbana: a cidade formal, esta recebedora dos benefícios da urbanização e do desenvolvimento e em oposição a cidade informal, com uma quase inexistente infraestrutura urbana.

Como exemplo, a análise da identidade de modernidade de certos lugares e espaços eleitos em seu seio contrasta com enormes territórios de pobreza e com uma fraca, ou nenhuma, disposição política de fazer com que a totalidade urbana assimile essas modernizações que vão se instalando na formação socioespacial da capital. Dessa forma, constatou-se, em Manaus, algo como uma urbe “fragmentada”, uma prática urbana não comprometida com o público, com o coletivo e com o futuro.

Como um organismo vivo, as cidades são concebidas em uma dinâmica de construção coletiva e em constante mutação. A forma com que a cidade se desenvolve é determinada por um conjunto de forças e interesses dos indivíduos, do governo e das organizações que se entrelaçam. O espaço urbano foi construído para atender os interesses imediatos de cada grupo social e aos interesses da acumulação de capital por parte do setor da construção civil e dos proprietários de terra. As populações de rendas mais baixas foram empurradas para as áreas periféricas, frequentemente por meio de ocupações irregulares, e em áreas indesejadas por seus riscos ambientais, como nos morros e a beira de rios e córregos. A classe média e alta tornou-se o principal sustentáculo do desenvolvimento e manutenção das políticas voltadas para o incentivo do transporte individual por automóveis, conduzindo o processo de configuração territorial da forma que lhes interessava e para ela as cidades foram adaptadas.

A última estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018), demonstra que a população de Manaus atingiu a marca de 2.145.444 habitantes e a frota de veículos, de 668 mil emplacamentos (IBGE, 2016), ou seja, a cidade já tem

um carro para cada 3,2 pessoas. Considerando as limitadas possibilidades de expansão da rede viária da cidade e a falta de políticas que visem sanar os problemas gerados pelo intenso aumento dos automóveis, inevitavelmente o sistema de circulação irá saturar. Levando em consideração estes itens, este trabalho tem por objetivo analisar os elementos que constituem as rupturas do tecido urbano de Manaus, e como este fator reflete na estrutura viária e na circulação da cidade.

## **APORTE TEÓRICO**

Segundo Dias (2007), a cidade de Manaus viveu seu primeiro grande surto de urbanização em 1890, fruto da economia extrativista. Para Mesquita (2005, p. 160), “à medida que a borracha se tornava mais valiosa no mercado internacional e gerava lucros nos negócios locais, ampliavam-se os investimentos nas obras públicas, melhorando a aparência da capital”. A natureza histórica da cidade que surgiu na tradição clássica da Europa, é apontada como o lugar da cultura, nomeadamente a da cultura escrita.

A intensificação do processo de urbanização trouxe a implantação de alguns serviços que passaram a simbolizar o avanço. A luz elétrica, a água encanada e a construção de palácios são exemplos destes. Para Dias (2007), muitas políticas foram adotadas com o objetivo de trazer um novo estilo de vida e grandes transformações, não só materiais como espirituais e culturais para o que seria reconhecida como a “Paris dos trópicos”.

De acordo com Mesquita (2005), buscou-se em poucos anos, que a cidade tivesse o aspecto de elegância e beleza que norteava as cidades modernas e principalmente as capitais dos ricos estados. A comparação dos mapas de Manaus sugere que o desenho da malha urbana foi marcado por algumas tradições que regem o crescimento da cidade. Deduz-se que a orientação inicial, feita pelo sentido do rio Negro, foi fundamental para a definição da tendência preferencial no desenho da cidade. As ruas seguiam o mesmo sentido do rio e se impôs como o principal eixo da cidade durante grande parte de seu desenvolvimento. Segundo Mesquita (2005, p. 189), “essa orientação determinou que a disposição das ruas que foram surgindo fossem traçadas no sentido Leste-Oeste, definindo uma tradição no traçado da cidade”. Ao propor a regularização do traçado urbano e suburbano, o plano de modernização de Manaus ampliou os limites urbanos e deslocou o seu eixo, priorizando o sentido Norte-Sul.

Para o apogeu da borracha, uma Manaus elegante e para a ZFM, uma Manaus da técnica, da circulação de mercadorias e pessoas, onde segundo Medeiros (1996, p. 87), “a verticalização se insere como uma nova organização que racionaliza a produção, circulação e reprodução do capital ao adensar pessoas e serviços, estreitando a relação/articulação entre os mesmos”. A cidade que pouco se expandiu no período de estagnação da borracha, passou a crescer repentinamente. Em decorrência da acentuada migração populacional, a capital do estado saltou na década de 60, de 175.343 para 311.622 habitantes nos anos 70, e nos anos 80 para 642.492 habitantes, numa situação que não foi acompanhada por elementos fundamentais de cidadania.

A cidade de Manaus cresceu e continua a crescer em um ritmo estrondoso, em uma primeira fase populacionalmente e horizontalmente. Em um segundo contexto, horizontalmente e cada vez mais a norte devido às políticas habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida, que empurram as populações mais pobres para longe das áreas mais consolidadas em termos de serviços e infraestrutura sem medir tais consequências.

Além das barreiras sociais, é preciso levar em conta o papel que as grandes áreas de acesso restrito exercem sobre a continuidade do tecido urbano e na circulação das



peças. Embora estes elementos não interfiram na paisagem urbana (na maioria das vezes), a sua presença dificulta a mobilidade pela descontinuidade imposta à malha viária. Esse é um fenômeno recorrente na área urbanizada de Manaus. A ideia é trazer uma simulação desta realidade e que, portanto, do uso do território feito pelas categorias que serão aqui apresentadas.

## **METODOLOGIA**

Metodologicamente, o que se propõe é uma tentativa de reflexão sobre os processos socioespaciais concretos, utilizando-se uma escala intermediária que permita compreendê-los, fazendo a articulação entre as escalas micro e macro. Esse método parte do geral para o particular, incorporando a dialética que fornecerá uma interpretação dinâmica e totalizante da realidade, partindo da premissa de que os fatos sociais não podem ser entendidos quando considerados isoladamente.

Para a análise, utilizou-se de dados do Google Earth, IBGE e das secretarias de planejamento urbano de Manaus. Os mapeamentos serão feitos com a ferramenta QGIS, e apresentados para discussão dos resultados.

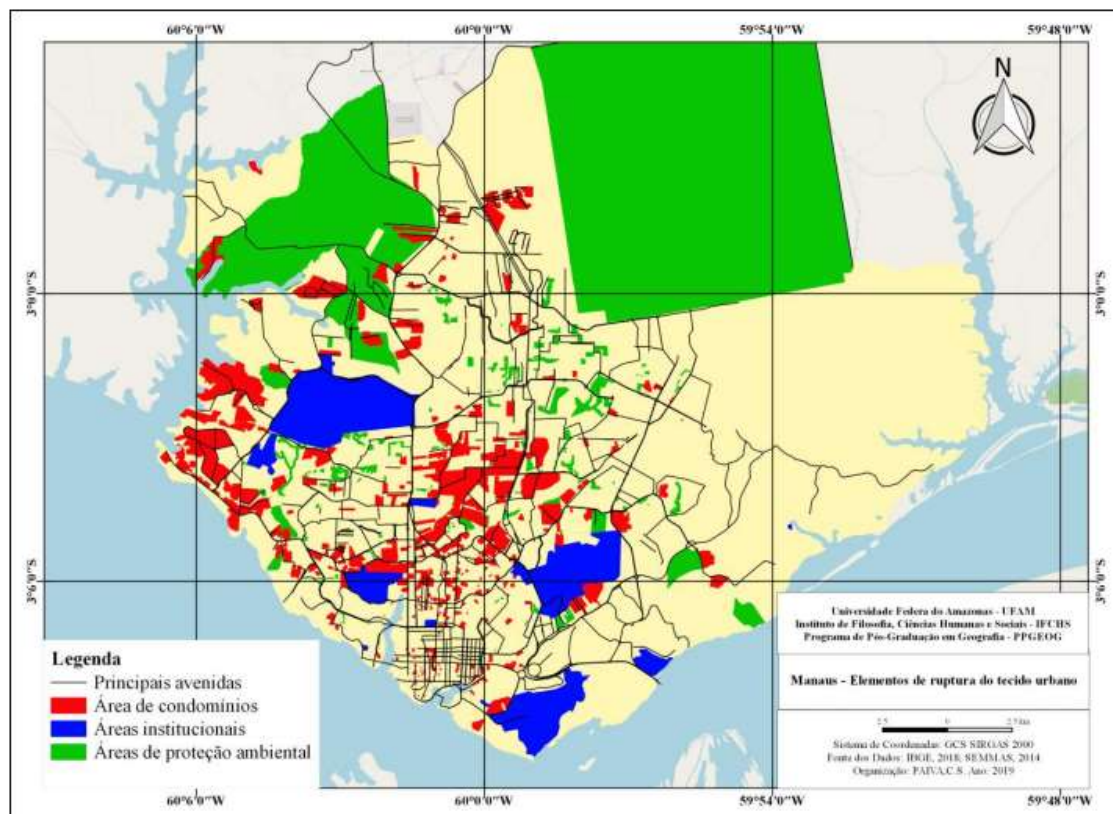
## **RESULTADOS E/OU DISCUSSÕES**

A figura 01, busca destacar o conjunto das grandes áreas de acesso restrito de Manaus, separados por tipo de ocupação (condomínios [em vermelho escuro], áreas verdes e de proteção ambiental [em verde], áreas institucionais/áreas militares/equipamentos públicos [em azul]). É importante ressaltar que este mapa é uma simulação da realidade e que, portanto, não expressa a totalidade do uso do território feito pelas categorias aqui apresentadas tendo em vista o esforço que isto representaria e, por não ter contado com um trabalho de campo mais aprofundado.

Um dos pontos mais notáveis da cidade é o caráter extremamente fragmentado do tecido urbano de Manaus. As interrupções são uma constante por todo o território. A área central é a única que apresenta certo grau de homogeneidade, continuidade de tecido urbano e uma rede viária – tanto em nível estrutural, quanto em nível local – satisfatória.

Os bolsões residenciais são áreas que excluem o tráfego de passagem através do fechamento de ruas. Estes locais para classes de alto poder aquisitivo são um modelo de condomínio fechado instalado sobre o tecido urbano que se transformam em um tipo claro e definitivo de segregação socioespacial, ligado também à questão do trânsito.

Além de condomínios fechados (cuja incidência em Manaus é bastante alta), grandes lotes industriais e comerciais, glebas desocupadas e variados tipos de áreas privadas de maior porte também provocam esse tipo de interrupção ao tecido urbano. Esta categoria não se restringe somente às propriedades particulares ou terrenos de acesso privado. Espaços públicos cercados também exercem o mesmo efeito de restrição à circulação.



**Figura 01: Manaus - Mapa dos elementos de ruptura do tecido urbano. Fonte: IBGE, 2018; SEMMAS 2013. Org.: Autor.**

Áreas verdes abertas e integradas ao tecido urbano, como os parques lineares do PROSAMIM, não são classificadas como interrupções do tecido urbano, pois são de fato permeáveis. São áreas protegidas gerenciadas pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Sustentabilidade – SEMMAS, sendo 10 Unidades de Conservação e 2 Corredores Ecológicos. Esses espaços territoriais especialmente protegidos ocupam 4,75% da área do município de Manaus, e buscam amenizar o fraco desempenho do poder público na proteção da natureza, da fauna e da flora da cidade constantemente ameaçada.

O município de Manaus ainda possui seis Áreas de Proteção Ambiental – APAs, com o objetivo de compatibilizar o processo de ocupação humana com a conservação e utilização dos recursos naturais de forma racional. Estas APAs estão distribuídas nas zonas Oeste, Norte e Centro-sul da cidade e as três maiores, conforme é possível observar no mapa anterior, são: Adolpho Ducke (ao norte do mapa em formato de quadrado), Tarumã - Ponta Negra (faixa oeste do mapa) e UFAM (no campus da universidade). O grande problema destas áreas têm consistido na ineficiência de sua preservação e integração ao território sem causar maiores impactos ao tecido urbano, tendo em vista que tem sido comum o processo de ocupações irregulares, ou quando regulares, são estritamente associados aos empreendimentos imobiliários e ao domínio de glebas a um número restrito de proprietários, conferindo aos setores de planejamento urbano, estreita margem para propostas de democratização, como espaços abertos ao uso da população.

A APA Tarumã – Ponta Negra talvez seja o exemplo mais claro de superestimação de seu potencial socioespacial. A área de preservação ocupa aproximadamente, 1,5% do território de Manaus e intenciona aliar a identidade local, no

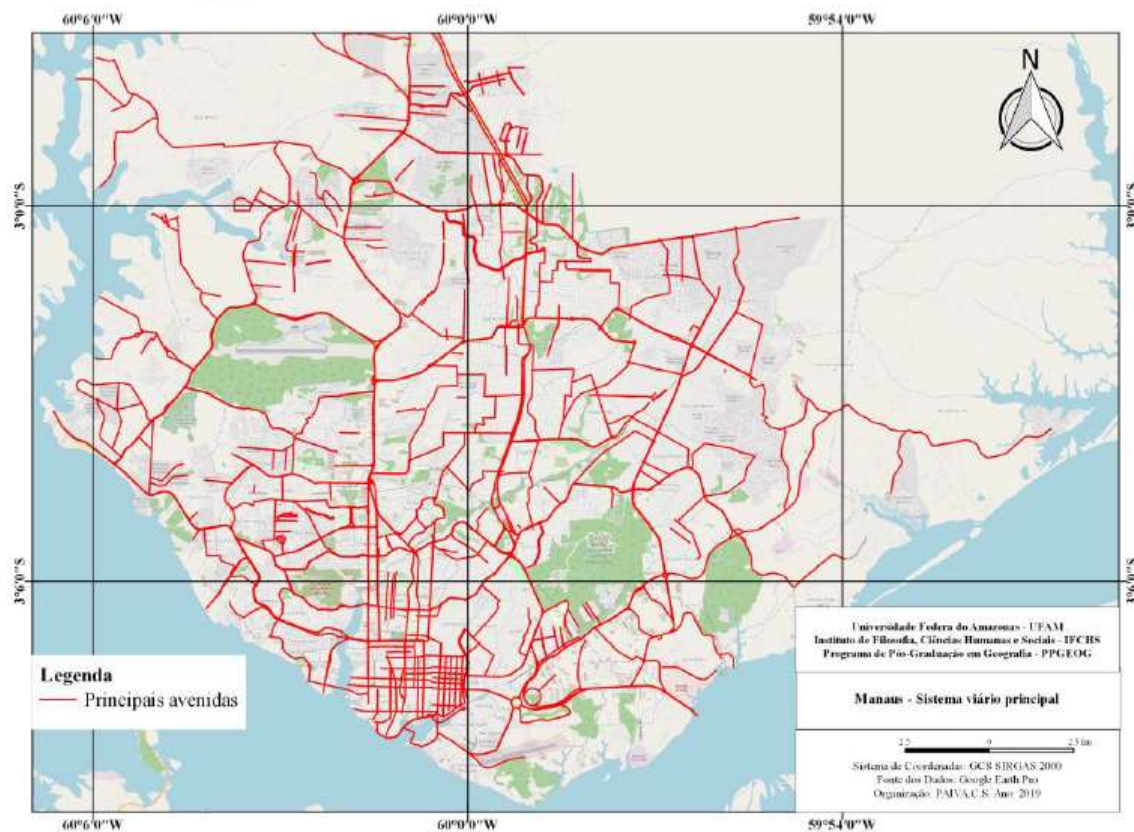
que se refere aos recursos naturais ao uso do espaço. Entretanto, o que é possível observar é uma região tomada pelas forças do mercado, fragmentadores do tecido urbano com intenções mercadológicas através de um urbanismo que na sua lógica busca vender o consumo da natureza, ausente de qualquer critério ecológico. A ideia em si transformou-se em mais uma forma de segregação socioespacial dispondo de condomínios em todo seu eixo que permeiam a ideia de fuga da cidade e relação entre membros da mesma classe social, atraídos pela ideia de incorporação da mata e do rio ao ambiente dos luxuosos condomínios.

O governo do Estado do Amazonas alinhou à Constituição Federal e ao Estatuto das Cidades, as restrições e formas de uso do solo das terras privadas, destacando a função social da propriedade urbana no artigo 136 de sua constituição, ressaltando a qualidade de vida no artigo 138 e justiça social no artigo 162. Contudo, o Plano Diretor Municipal e Ambiental do Município de Manaus (Lei nº 671/2002), garante no corpo de seu texto a “livre iniciativa econômica” o predomínio de seus interesses privados sobre o patrimônio ambiental público, que é possível observar na área do Tarumã – Ponta Negra no uso das apropriações da floresta e do rio através do solo pela construção de chácaras, clubes, marinas, condomínios e empresas. Vale ainda destacar, a injusta distribuição dos custos e benefícios desta forma de urbanização que está concentrada em apenas algumas partes do território, pouco acessível aos mais pobres.

O que é possível perceber é que tais discursos relacionados as intervenções ambientais nas mais diversas regiões do território são para maquiagem os problemas, sem interferir nos interesses econômicos. Em Manaus, as políticas ambientais geralmente buscam corrigir o desmatamento e a degradação resultantes das ineficientes políticas sociais urbanas, ao invés de propor um desenvolvimento urbano local, focado na autonomia ou nas potencialidades específicas daquela população. Busca-se modernizar, mas no sentido de tornar tecnológico e incluir em mercados globais, ao invés de olhar para os lugares com suas especificidades de forma mais inclusiva e justa socialmente.

O *campus* da UFAM e os aeroportos da cidade são outros exemplos de áreas públicas de acesso público que possuem características de parques cercados, cujo acesso ao público se dá de forma rarefeita em pontos distribuídos ao longo de seu perímetro de fechamento. Estes locais estão a maior parte em área urbanizada consolidada e são constituídos de grandes áreas de acesso restrito. Além disto, não é incomum outros grandes de enclaves praticamente isolados que por sua vez, transformam o “tecido urbano aberto” em exceção. Esse fator dificulta severamente a mobilidade e, sobretudo, a circulação local dos usuários de transporte coletivo e modos não motorizados.

Esta configuração leva a população a enfrentar diversos problemas relacionados à mobilidade urbana. Ruas com dimensões inadequadas para o trânsito de veículos, calçadas irregulares para o deslocamento de pedestres, além de paradas e ônibus com estrutura precária para os usuários do transporte público são alguns dos desafios enfrentados em toda a cidade. As rupturas contribuem para transformar parte do sistema viário da cidade em assimétrico, isto é, não possui correspondência plena entre sentidos opostos. Algumas rotas utilizam vias que possuem apenas um sentido de tráfego, o que faz com que a rota no sentido oposto tenha que utilizar outras vias.



**Figura 02: Manaus - Mapa do sistema viário principal de Manaus. Fonte: Google Earth Pro, 2019. Org.: Autor.**

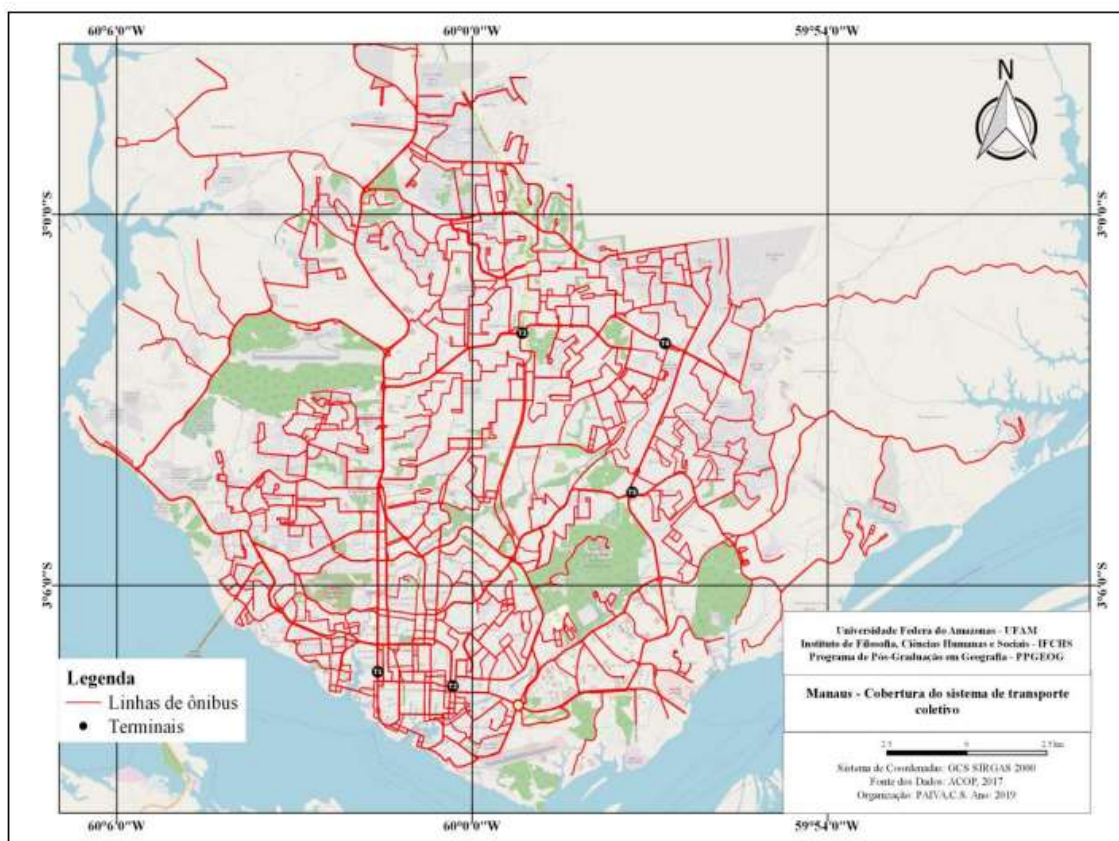
A figura 2 caracteriza as principais vias do sistema de circulação da cidade. Como é possível observar, são bastante sinuosas, há poucas vias paralelas e a maior parte das conexões está na região da área central da cidade. Uma das consequências deste modelo é a escassez de alternativas, tanto para o transporte coletivo quanto para os automóveis. Em função disso, os congestionamentos de trânsito estão se tornando cada vez mais presentes no dia a dia da cidade.

A zona centro-sul de Manaus é a que tem o trânsito mais complexo. Além desta, vêm crescendo as complicações em alguns eixos viários em função destes congestionamentos que são cada vez mais frequentes ao longo do dia. As avenidas Constantino Nery, Djalma Batista e Torquato Tapajós (que ligam o centro à zona norte da cidade) e as avenidas Darcy Vargas, Efigênio Sales, André Araújo e Cosme Ferreira (que são os corredores Leste-Oeste) têm sido os principais pontos onde os problemas de trânsito têm sido mais intensos.

Para Souza (2009), pode-se dizer que, em função da baixa densidade demográfica e de uma taxa de motorização ainda inferior à média nacional, Manaus não deveria conviver com os congestionamentos de trânsito, atualmente tão frequentes. Ainda segundo o autor, eles são decorrentes do baixo investimento que o poder público fez nas últimas décadas na implantação de vias arteriais que são (em consequência disso), insuficientes para assegurar boa fluidez ao trânsito.



Ainda que precário, o sistema de transporte por ônibus da cidade consegue cobrir quase a totalidade da área urbana, conforme é possível observar na figura. Para Vasconcellos (2016, p. 76), “ao contrário das políticas relacionadas ao transporte individual, aquelas relacionadas ao transporte coletivo caracterizaram-se pelo ‘esforço mínimo’, de realizar apenas as ações que eram essenciais para o funcionamento cotidiano dos serviços”. Manaus interrompeu, no passado, a constituição de um sistema integrado da rede de serviços de transporte coletivo à época em que se ergueram.



**Figura 03: Manaus - Mapa de cobertura do sistema de transporte coletivo de Manaus. Fonte: SINETRAM, 2019. Org.: Autor.**

Na figura acima, é possível observar os terminais de integração construídos e atualmente em operação. Apenas foi iniciada a operação dos terminais T1, T2, T3, T4 e T5, e também foi interrompida a expansão dos corredores exclusivos. Pior ainda foi manter os terminais já construídos em estado bastante insatisfatório, com consequências na imagem do transporte coletivo e na sua funcionalidade, logicamente. Para Vasconcellos (2016, p. 76), o resultado dessas formas de tratar o transporte coletivo funcionam como uma “pedagogia negativa”.

As grandes distâncias percorridas diariamente, somadas aos preços elevados das passagens, bem como a péssima qualidade dos serviços prestados devido à própria ausência de fiscalização do poder público são elementos que se conjugam para piorar a





qualidade de vida dos moradores e criar uma imobilidade relativa das populações que aí vivem.

Segundo os dados do PlanMob (2015), os usuários de ônibus de classes de menor renda, terminam por serem os mais prejudicados, pois segundo o relatório correspondem por 53% das viagens diárias e por 74% do tempo total gasto pela sociedade. Estes dados podem ser evidenciados, na comparação das velocidades de circulação nas horas de pico. De acordo com o PlanMob (2015), enquanto os motoristas de automóveis circulam a uma velocidade média na cidade de 31 km/h, os usuários de ônibus, o fazem a 17,6 km/h. Vale ressaltar que os que utilizam o transporte coletivo, ainda precisam aguardar os ônibus e caminhar entre parte da origem e do destino da viagem. Ainda conforme o relatório, considerando o tempo de viagem total, os que usam automóveis consomem em média 20 minutos em suas viagens, contra 50 minutos dos usuários de ônibus.

Manaus e suas gestões administrativas já perderam diversas oportunidades para financiar e, principalmente, planejar um eficiente sistema de transportes para a cidade. Até 2014, estavam previstas várias intervenções, que tinham sido colocadas pelo poder público como a solução para os graves problemas de transporte. O resultado dessas intervenções e seu impacto positivo na vida das pessoas seria o famoso chamado “legado da copa”. Em 2016, a cidade foi sede das Olimpíadas dos jogos do Rio de Janeiro e mais uma vez não utilizou os recursos e a arrecadação para a organização do sistema de transportes públicos.

Os projetos foram simplesmente abandonados pelo caminho junto com a promessa dos poderes municipais e estaduais de melhoria. Com discurso do “legado social” que justificava todos os esforços políticos, a mobilização social, a destinação de volumosos recursos públicos, apenas resultaram em uma intervenção de pouco valor social, que foi a Arena da Amazônia. Com pouca discussão com a sociedade, as soluções propostas geraram dúvidas se realmente seriam saídas definitivas para esses graves problemas, como prometia e anunciava o discurso oficial. Entre outras coisas, pouco se questionou, por exemplo, se os tipos de modais escolhidos e suas localizações no território correspondiam as reais necessidades da população.

O PlanMob de Manaus, deveria através do desenvolvimento de seus projetos elaborá-lo segundo a ótica do serviço de transporte público, com foco nesse modo motorizado. Entretanto, assim como muitos PlanMobs, foi aprovado em ritmo de urgência, construído sem uma maior inserção da discussão com a população local e a Câmara de Vereadores.

A medida em que estes projetos vão sendo abandonados pelo caminho, a mobilidade motorizada da cidade impõe custos sociais medidos no tempo das pessoas, na emissão de gases nocivos à saúde e de efeito estufa, nos acidentes e, especialmente nos custos operacionais de dispor, manter e circular com automóveis e ônibus. Além



disso, os problemas de fragmentação do tecido urbano vão se intensificando, gerando danos irreparáveis ao território e à vida das pessoas. O próprio PlanMob (2015) observou que o custo estimado em 2015 foi de 4,9 bilhões de reais por ano. Os prognósticos realizados pelo relatório do PlanMob (2015), também indicam que caso nada venha a ser feito, em 2035 o custo anual da mobilidade em Manaus em valores correntes será de 7,8 bilhões de reais, o que em termos reais de acordo com o relatório, considerando o crescimento populacional, significará um acréscimo de 25% no custo da mobilidade motorizada. Estes custos serão pagos por aqueles que mais necessitam do transporte público, os mais pobres.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao tratar da formação territorial da cidade e como os projetos de governo, os ciclos econômicos e sua população configuraram o território, busca-se apresentar as características urbanas e sociais fundamentais para a análise de dados desta pesquisa. A análise sobre transporte e deslocamentos se particulariza ao tratar da realidade de Manaus, que através de seu sistema de circulação urbana reproduz um ordenamento que gera áreas de exclusão, seletividade espacial e imobilidade de parcela significativa da população, especialmente a mais pobre e distante da área central da cidade.

Recentemente, diversas foram as oportunidades das gestões que administram o município para financiar uma nova era dos transportes na cidade, entretanto a falta de compromisso do poder público para resolver tais questões fizeram com que os projetos fossem abandonados pelo caminho, em detrimento de práticas que visavam apenas a reeleição. Ao discutir mobilidade urbana, é necessário ultrapassar estes consensos e perceber como as contradições sociais presentes na cidade se expressam nesta temática.

A lógica parece impor aos pobres, condições de deslocamento e acessibilidade mínimas, garantindo-lhes a própria reprodução como um exército de mão de obra barata. As condições territoriais e de mobilidade são um eixo que restringe a efetivação do acesso à cidade e suas oportunidades em vários aspectos. Restringirem a possibilidade de circulação na cidade para os que não têm condições de pagar por seus deslocamentos, dificultando o acesso à cultura, à educação e à saúde. Também impedem a apropriação política da cidade, restringindo de circulação e dificultando a troca de experiências.



## REFERÊNCIAS

DIAS, E. M. **A ilusão do Fausto**: Manaus 1890-1920. 2 ed. Manaus: Editora Valer, 2007.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Frota de veículos em Manaus em 2016**. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manaus/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 04 de fev. de 2019.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados do censo demográfico de Manaus em 2010**. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manaus/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 04 de fev. de 2019.

MEDEIROS, I. A. **Globalização dos Lugares**: A verticalização em Manaus. 1996. 106 p. Dissertação (Mestrado em geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

MESQUITA, O. M. **La Belle-vitrine - O mito do progresso na refundação da cidade de Manaus:1890/1910**. 2005. 439 f. Tese (Doutorado em história). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2005.

SOUZA, G. A. **Espacialidade Urbana, Circulação e Acidentes de Trânsito**: O Caso de Manaus – AM (2000 a 2006). 126 p. Tese doutorado - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R. N.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. (Orgs.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.