

## HISTÓRIA



## Na paisagem urbana de Manaus a supremacia do ônibus com carroceria de madeira (1947-1957)

**Soraia Magalhães**

Bacharel em Biblioteconomia e mestra em Sociedade e Cultura na Amazônia pela Universidade Federal do Amazonas. É bolsista do Programa de Apoio à Divulgação da Ciência – Comunicação Científica da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – Fapeam.  
E-mail: soraia.mag@gmail.com

Com o crescimento acelerado a partir de 1890, advindo das receitas da comercialização da borracha no mercado internacional, Manaus passou a ser inserida no rol das cidades que buscavam se adequar a um processo de modernização característico dos grandes centros, num período em que ocorria, além das intervenções urbanísticas e sanitárias, uma série de investimentos que colocariam a capital do Amazonas num patamar de disputa pela implantação de um dos mais modernos serviços de transportes coletivos na época, os bondes elétricos. Essa fase de prosperidade econômica, porém, durou pouco mais de duas décadas e, após a euforia dos grandes investimentos, a cidade passou a experimentar nova realidade que, circunstancialmente, levou à debandada de uma minoria da população, formada pela parcela próspera que partia, deixando expressa, nos palacetes e casarões, ou nos aparatos urbanos implantados, os vestígios de sua presença.

Ao chegar os anos 1940, a cidade usufruía economicamente poucos recursos e maiores dificuldades, fatores que se refletiam inclusive em sua malha viária restrita apenas às áreas do parque Dez de Novembro e do aeroporto de Ponta Pelada. Quanto aos transportes coletivos, eram realizados pelos bondes da empresa Manáos Tramways, mas as críticas em torno da manutenção dos veículos e da qualidade dos serviços eram constantes. Somente em julho de 1947, a cidade passou a contar com os serviços de locomoção por ônibus, fato apontado pelo *Jornal do Comércio* que, ao informar sobre o novo serviço, destacava a 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:

Evidentemente, o lançamento de ônibus nas ruas da cidade, executando as linhas de maior movimento e levando aos centros

suburbanos mais populosos o pessoal do subúrbio, veio dirimir, consideravelmente, a crise do transporte, sempre mal servido com os velhos ragedores da concessionária de força, tração e luz. Antes do governo cuidar de arrefecer essa situação aflitiva, apareceu a iniciativa de particulares, que compraram ônibus e os colocaram à disposição do povo, com tarifas módicas e perfeitamente ao alcance das algibeiras proletárias...<sup>1</sup>

Eram carros motorizados que recebiam carroceria de madeira e, apesar dessa característica, podiam atender com mais conforto os usuários, por serem mais amplos, dispoendo 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.

**Figura 1**  
Estacionamento de ônibus na praça Osvaldo Cruz (Matriz), finais da década de 1940



Fonte: Acervo fotográfico da EMTU.

1. Ônibus para Manaus. *Jornal do Comércio*, 29 de julho de 1947.



www.antp.org.br

Nos primeiros tempos, os ônibus trouxeram um estado de satisfação para os usuários. Em detrimento das atividades dos últimos anos desenvolvidas pela companhia inglesa dos serviços de bondes, os ônibus, todavia, ofereciam maiores possibilidades de locomoção especialmente para os moradores das cercanias da área central onde as condições de tráfego eram mais apropriadas. O jornal *Diário da Tarde*, de 17 de dezembro de 1948, exultando o atual perfil do transporte urbano de Manaus comentou ser:

[...] do conhecimento público a situação vexatória por que passou o povo manauense com o sistema esfrangalhado de transporte que oferecia a empresa exploradora de serviços de viação e luz em Manaus, até que surgiu o serviço de transporte em ônibus. Iniciativa particular, sem quaisquer auxílios do governo, desde logo mereceu aplausos e preferências de todas as classes sociais. E daí, a solução do angustioso problema, bicho papão do Tramways. Dos famosos Perna de Pau e Periquito da Madame, aos majestosos Cruzador, Zepelim, Aliados, Brasil, Boa Sorte, e tantos outros, conseguiu o público voltar tranquilo às suas atividades sem ter de fazer-se acrobata de circo.<sup>2</sup>

Em termos de estrutura, os transportes coletivos por ônibus não tinham a configuração que conhecemos dos dias atuais. A maioria dos veículos era de propriedade individual, sendo cada proprietário, na maioria dos casos, responsável por todo tipo de serviço, seja de motorista, em alguns casos cobrador, ou até mesmo de mecânico.

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, que o *Jornal do Comércio* de 1948 divulgou quando ainda estava sendo construído por seu proprietário, o sr. Joaquim Barata Júnior. De acordo com relato do jornal “o ‘original veículo’ poderia transportar até 64 passageiros sentados, estando seu custo avaliado em 200 mil cruzeiros”. A reportagem salientava ainda que Manaus passaria a “contar, com mais um ônibus confortável. O Zepelim como será chamado esse transporte de passageiros, não tem o que tirar, quanto à sua feição, do aparelho que lhe deu o nome”.<sup>3</sup> Tal veículo representou um salto em termos de avanço no âmbito da locomoção. Inspirado em um modelo adotado no Estado do Pará, o carro possuía chassis próprio para ônibus e sua descrição interna apresentava “...teto forrado a couro e poltronas estufadas, com molas de assento e no encosto.

2. O problema de transporte. *Diário da Tarde*, 17 de dezembro de 1948.

3. Surgirá nas ruas o ônibus “Zepelim”. *Jornal do Comércio*, 29 de junho de 1948.



O comprimento era de 12 metros e 80 centímetros de diâmetro circunferencial, na sua parte mais bojuda.”<sup>4</sup>

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.

Figura 2

Na década de 1940, ônibus Zepelim circulando em frente ao Rio Negro Clube



Fonte: Acervo fotográfico da EMTU.

A introdução desses veículos não trouxe grandes melhorias para os problemas em torno dos deslocamentos urbanos na cidade de Manaus. Mesmo com as vantagens que os veículos motorizados apresentavam em termos de maior autonomia nos percursos em relação aos transportes por bondes, nas áreas mais distantes, os moradores enfrentavam dificuldades, muitas vezes caminhando grandes percursos para atingir as vias movimentadas por onde os carros podiam trafegar. Nos anos 1940, a situação viária de Manaus permanecia semelhante ao que acontecera no início do século, quando a preocupação com os melhoramentos urbanos voltava-se apenas para área central, sendo as áreas mais afastadas relegadas ao descaso, sem infraestrutura.

4. *Id.*, 1948. (grifo nosso).

Em 1951, os serviços de transportes eram administrados pela Inspetoria de Tráfego Público que, buscando estabelecer o controle das ações realizadas pelo operadores, criou um quadro de fiscalização para acompanhar o desempenho das atividades, estabelecendo ainda, como forma de normalizar o acesso de usuários, a utilização de filas no intuito de minimizar problemas ocorridos entre os passageiros. Sobre a medida, o jornal *A Crítica*, de 10 outubro de 1951, chamava a atenção do poder público para a necessidade de instalação de fiscais visando à orientação dos usuários nos horários de pico, haja vista que:

Um desagradável fato está ocorrendo resultante da salutar medida tomada pela Inspetoria de Tráfego, regulamentando a lotação dos veículos de transporte coletivo. Especialmente as 11 e as 18 quando cada qual procura chegar a sua casa, as filas de passageiros dos ônibus e autolotações são abusivamente “furados” por indivíduos mal educados, que chegam ao desprazer de empurrar senhoras e colegas que ali já estavam aguardando a vez de embarcar. Pedimos ao senhor Clearco Antony, que tome uma providência capaz de reprimir tal abuso, bastando para tanto determinar que um fiscal da Inspetoria permaneça nos pontos de saída daqueles veículos, às 11 e 18 horas, a fim de que os grosseiros aprendam a respeitar os direitos dos que chegam antes.<sup>5</sup>

Foi uma fase em que o poder público buscava disciplinar as formas de convívio entre os operadores e usuários dos serviços. As reclamações eram constantes e talvez por isso, em 1952, se deu a criação do Serviço Secreto de Trânsito que gerou protesto principalmente por parte dos choferes. Essa iniciativa foi posta em execução pelo Conselho Regional de Trânsito e segundo comentários colhidos sobre o assunto no jornal *Diário da Tarde* de dezembro de 1952:

(...) tal medida já tem produzido os seus efeitos, motivando a punição de choferes que se excedem em velocidade e contrariam as determinações das leis de trânsito. Também os cobradores de ônibus, caminha contra abusos dos profissionais do volante, abuso de qualquer natureza, utilizando fiscais secretos. Não deixarão de sofrer penalidades desde que apontados como contraventores, pelos agentes secretos do trânsito.<sup>6</sup>

Diante da rigidez das denúncias, vários motoristas e cobradores começaram a ser apontados, tendo que pagar multas para retornar posteriormente as atividades. Contudo, apesar das portarias que iam sendo criadas, a Inspetoria de Tráfego Público não conseguia estabelecer uma sistemática eficiente para a circulação urbana, fator que contribuiu para a ampliação do número de acidentes de trânsito que, em muitos casos,

5. *Acabemos com o absurdo, a Inspetoria obriga filas. A Crítica*, 10 de outubro de 1951.

6. *Criado em Manaus o Serviço Secreto de Trânsito - S.S.T. Feliz iniciativa do tenente-coronel Pinheiro de Araújo. Diário da Tarde*, 6 de dezembro de 1952.



eram provocados por veículos de transporte coletivo. Em curtos espaços de tempo, os jornais publicavam informações sobre vários acidentes, como por exemplo, o *Diário da Tarde*, que, em 11 de abril de 1956, havia noticiado que “[...] as 20:45 horas, foi atropelada pelo ônibus Dorotéia, a sr<sup>a</sup> Maria Gomes”,<sup>7</sup> em 14 de maio de 1956 noticiou que “o cidadão Deodoro Deacirio fora atropelado pelo ônibus Cruzeiro”,<sup>8</sup> onze dias depois informou que “o cidadão José Uchoa foi atropelado em frente ao Sanatório Adriano Jorge, pelo ônibus Radiante, que faz linha para a Raiz”.<sup>9</sup> De maneira geral, os jornais não poupavam a atuação dos motoristas que rompiam a tranquilidade das ruas, pelo excesso de velocidade, nem tampouco dos proprietários pelo desleixo com que permitiam o tráfego de seus veículos. O jornal *Diário da Tarde*, de 19 de julho de 1955, retratando o perfil do transporte coletivo de Manaus neste período, apresentou o seguinte comentário:

Muito se tem falado de ônibus, dos calhambeques que se arrastam pelas ruas de Manaus, a Cr\$ 2,00 a passagem. Muito se tem reclamado também das autoridades competentes contra o abuso dos choferes, proprietários e cobradores. Reclamado sem resultado. Faz plan-tão quem bem entende, trafegam superlotados, não obedecem às paradas, fazem porfias, transformando as nossas ruas em pistas de corrida. Quando a Inspetoria de Tráfego aplica uma multa de 15, 20 ou 30 cruzeiros, que os choferes pagam se lhe der na telha.<sup>10</sup>

Nos anos 1950, a ocupação espacial da cidade apresentava-se recortada pelos seguintes bairros: Aparecida, São Raimundo, Cachoeirinha, Vila Municipal, Bilhares, Educandos, Constantinópolis, Chapada, Praça 14, Adrianópolis, Flores, São Francisco, Santa Luzia, Bairro da Raiz, Beco do Macedo e Colônia Antônio Aleixo que se destinava ao abrigo dos hansenianos. Em 1948, a administração pública autorizou a criação de uma linha de ônibus para esse local que deveria empreender viagens seguindo os seguintes termos: “Às segundas-feiras e às quintas-feiras, entre 12 e 16 horas, o ônibus fará viagens ao Leprosário da Colônia ‘Antônio Aleixo’, para condução de visitantes e famílias dos doentes ali internados”.<sup>11</sup> Outra ação viabilizada pela administração pública foi a aprovação da Lei n.º 367, de 28 de julho de 1951, que dividiu a cidade de Manaus em quatro regiões ficando distribuída da seguinte maneira: região central, urbana, suburbana e rural. Essas mudanças não interferiram na ação dos deslocamentos que continuaram a convergir da mesma forma de outrora, para a área

7. *Continuam os atropelamentos. Diário da Tarde*, 11 de abril de 1956.

8. *Atropelado pelo ônibus Cruzeiro. Diário da Tarde*, 14 de maio de 1956.

9. *Atropelado pelo ônibus Radiante. Diário da Tarde*, 25 de maio de 1956.

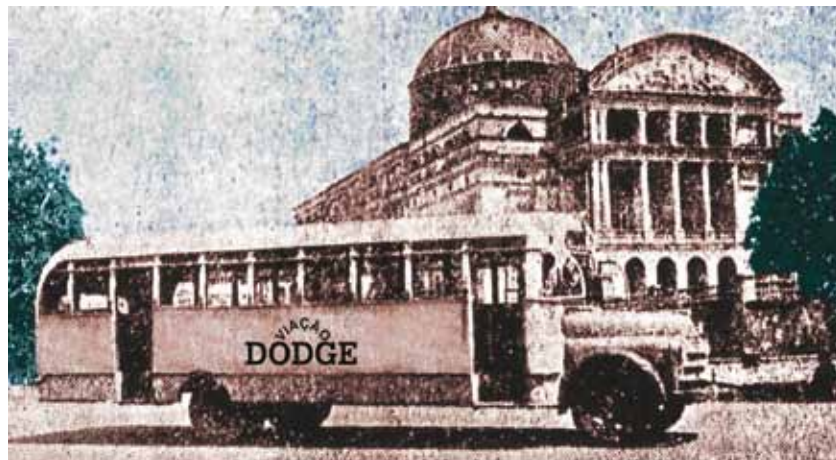
10. *Falando de ônibus. Diário da Tarde*, 19 de julho de 1955.

11. *Lei n.º 25 de 17 de março de 1948. Autoriza o Executivo Municipal a subvencionar uma linha de ônibus para a Colônia Antônio Aleixo.*



central da cidade, em vista não apenas do aspecto comercial da região, mas pela existência do maior número de escolas, cinemas, praças e outros que haviam se tornado elementos presentes da vida urbana, estabelecendo um elo de relação entre proprietários de veículos, usuários e fornecedores dos produtos.

Figura 3  
Viação Dodge em frente ao Teatro Amazonas em 1951

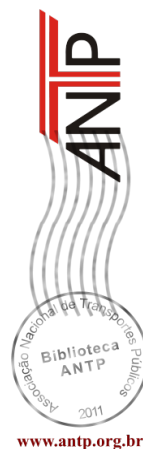


Fonte: Acervo de jornais da Biblioteca Pública do Estado.

Nos primeiros anos, todos os coletivos partiam dos bairros seguindo sempre em direção a área central em viagens que, em muitos casos, devido às mudanças serem mínimas em termos viários, permaneceram nas rotas já existentes quando da circulação dos bondes, pioneiros na aplicação do modelo radial de transportes coletivos. Sobre essa característica, o geógrafo Aziz Nacib Ab Saber, pesquisando aspectos urbanos da cidade em 1953, comentou que “a praça Osvaldo Cruz tornou-se o centro de irradiação das linhas de ônibus que servem a cidade”.<sup>12</sup>

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. Apesar de terem surgido na década de 1950, esses carros somente se tornaram representativos nos anos 1960, numa fase em que, proliferando-se em

12. AB'SABER, Aziz Nacib. *A cidade de Manaus: primeiros estudos*. Boletim Paulista de Geografia, n. 15, São Paulo, 1953.



demasia, geravam maior incidência de acidentes, devido à concorrência explícita na busca de passageiros entre os veículos. Essa modalidade de serviço ainda é comum em Manaus nos dias atuais.

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. Em 1956, as áreas mais problemáticas estavam localizadas entre os bairros de Praça 14, Raiz, Bilhares, Educandos e Beco do Macedo. Uma matéria publicada no jornal *A Crítica*, de 27 de junho de 1956, anunciava em destaque a “Paralisação dos transportes coletivos dentro de 12 horas: a Associação dos proprietários de ônibus retirará os coletivos dos bairros suburbanos até que as estradas sejam restauradas”.<sup>13</sup> A mesma matéria observava que o delegado de trânsito Clearco Antony havia mediado as negociações no sentido de estender os prazos para 36 horas visando a solucionar o problema. Ao que parece, o caso foi resolvido, pois não foram encontrados registros que identifiquem a paralisação dos coletivos durante esse período. Todavia, por conta das ameaças, o poder público se viu muitas vezes forçado a adotar medidas drásticas para conter a tentativa de paralisação provocada pelos donos dos veículos, como disponibilizar choferes do Estado para dirigirem os veículos dos proprietários em greve, conforme matéria publicada em 1955 no jornal *Diário da Tarde*, ao informar que: “Abortou a greve dos proprietários de ônibus”. Devido o uso da força policial a população pode assistir:

Diversos veículos rodando dirigidos por choferes do Estado – proprietários rebeldes no xadrez. Por solicitação do governador do Estado, o Departamento Estadual de Segurança Pública apreendeu 33 ônibus, cujos proprietários planejavam deflagrar uma greve visando aumentar o preço das passagens. Após a apreensão desses carros que foram mandados à Polícia do estado e à Inspeção de Tráfego Público, houve uma reunião da qual participaram o dr. Washington Melo, chefe de Polícia, dr. Artur Virgílio Filho, secretário do Interior e Justiça, todos os delegados e os proprietários de ônibus. Nessa reunião ficou deliberado que os proprietários que assim quisessem poderiam voltar ao trabalho normalmente, enquanto que os proprietários que não concor-

13. *Paralisação dos transportes coletivos dentro de 12 horas: a Associação dos proprietários de ônibus retirará os coletivos dos bairros suburbanos até que as estradas sejam restauradas*. *A Crítica*, 27 de junho de 1956.

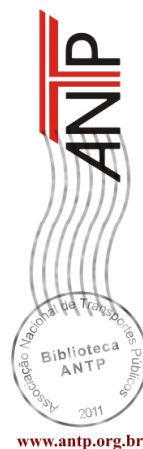
dassem iriam ver os seus carros rodarem normalmente pelas ruas da cidade, dirigidos pelos choferes das diversas repartições públicas do Estado. E assim aconteceu. Acontece que esses proprietários de ônibus, apanhando-se na direção de seus veículos, resolveram desviá-los, levando uns para suas garagens e outros para locais distantes. Tomando conhecimento disso, o delegado de Segurança Política e Social determinou a prisão dos que assim procederam.<sup>14</sup>

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. Tomando por exemplo a situação da estrada da Cachoeirinha, os jornais apontavam ser essa uma das mais problemáticas, alvo constante das ameaças de suspensão de serviços pelos proprietários que alegavam “evitar desastres e também resguardar a integridade dos carros de suas propriedades, que se desgastarão e arrebentarão muito cedo”.<sup>15</sup>

Organizados por categoria desde os anos 1920, os operadores dos transportes públicos de Manaus visavam se fortalecer para reivindicar melhores condições para a classe, chegando a lutar inclusive pela não extinção dos transportes por bondes em final dos anos 1940, junto ao Sindicato dos Trabalhadores de Carris Urbanos. Com a entrada dos ônibus e outros veículos para atuar no segmento do transporte urbano em Manaus, ampliou-se o número de trabalhadores, sendo a maioria formada pelos próprios donos dos veículos que se agruparam, em 1956, em torno da criação da Associação dos Proprietários de Transportes Coletivos de Manaus. Entre as principais reivindicações da categoria, destacava-se a luta pela melhoria nas condições de tráfego, em vista dos prejuízos originados pelos custos de peças e acessórios para reposição nos veículos, fator que ocasionava as solicitações de aumento das passagens, justificadas pelos prejuízos. Apesar desse quadro de dificuldades, o ramo dos transportes desde o princípio atraiu investidores, começando a se delinear, desde os anos 1950, os primeiros contornos empresariais para o segmento de transporte de passageiros em Manaus, com pequenas viações que se formavam por meio de um agrupamento de pouco mais de três veículos. É válido destacar a atuação do senhor Hudson Maciel, proprietário dos ônibus Hilariante, Constelação, Inconfidente e dos famosos Zepelins, veículos que foram adquiridos em Belém do Pará para serem colocados na operação de viagens urbanas pela cidade. Sobre esses novos carros, a imprensa

14. Abortou a greve dos proprietários de ônibus. *Diário da Tarde*, 10 de maio de 1955.

15. Ameaçados de paralisação o tráfego de auto-ônibus. *Jornal do Comércio*, 10 de janeiro de 1948.



divulgou, em 1955, o início das atividades operacionais dos novos Zepelins, tendo em vista que o senhor Hudson Maciel havia:

... regressado de Belém, onde adquiriu 5 possantes e luxuosos ônibus, tipo Zepelim, destinados a servir ao transporte de nossa capital. E amanhã, desde as primeiras horas estarão em tráfego. Tais coletivos farão a linha Cachoeirinha, com preço da passagem a CR\$ 2,00, mediante a entrega de um cupom por parte dos cobradores”.<sup>16</sup>

É importante observar a existência de duas fases referentes aos ônibus Zepelins, sendo que o primeiro carro operou em finais dos anos 1940 e os demais nos anos 1950. Esses veículos se firmaram na memória de muitos que fizeram viagens urbanas pelas ruas e bairros da cidade, possivelmente em vista de sua estrutura grandiosa e das características que lembravam os dirigíveis que cruzavam os céus no início do século 20. Interessante pensar que esses veículos cruzaram pelas vidas da cidade com os arcaicos bondes elétricos, apesar da paralisação ocorrida em 1952 e de sua retomada somente em 1955, três meses antes dos veículos Zepelim entrarem em atividades, numa fase em que a população clamava por mais veículos para o atendimento das necessidades de locomoção. A reentrada dos bondes em circulação pelas vias de tráfego em 1955 representou uma saída emergencial, uma tentativa de busca pelo controle diante da situação de hegemonia vivida pelos donos de veículos particulares que, somente em 1957, com as atividades da Empresa Transportamazon, sentiram a atuação do setor público por meio de um investimento amplo que previa a criação de uma estatal que tinha por fim empreender melhorias para o desempenho dos serviços de transporte coletivos em Manaus, com prioridade para os ônibus, sendo que com o que havia de mais moderno na época, o ônibus com carroceria metálica.

### Considerações finais

É fácil traçar críticas aos proprietários dos ônibus de madeira que, visualizando o ramo dos transportes coletivos como negócios, privilegiavam lucros durante a operacionalização dos serviços. O pioneirismo de suas atividades, contudo, favorecendo os deslocamentos urbanos por vários anos, sem que o poder público viabilizasse parcerias ou minimamente efetuasse a recuperação de vias de circulação para melhoria dos serviços nos leva a perceber o quanto de contribuição trouxeram para a dinâmica das cidades.

A entrada efetiva do autoônibus em Manaus, em 1947, marcou efetivamente novas possibilidades para os usuários, pois os veículos pos-

16. Marcada para amanhã a inauguração dos ônibus Zepelins. *Diário da Tarde*, 15 de outubro de 1955.

suíam a vantagem de poder se evadir para áreas mais distantes, antes percorridas apenas a pé, ou pelos bondes elétricos ou ainda por carros de pequeno porte. Com os ônibus de madeira, a população experimentou uma economia de tempo superior ao que se conhecia em termos de 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 básicas de circulação.

Em termos de ganhos no âmbito social, a superação dos arcaicos bondes pelos “modernos” veículos de madeira impôs uma nova configuração na forma de distribuição dos serviços de transportes coletivos em Manaus nos anos 1950, sem que o poder público interagisse visando assegurar condições viáveis de garantia de mobilidade extensiva a toda sociedade. 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 de vasta parcela da população. Essa diferença de atendimento gerou sérios problemas para a cidade sendo consequência, nos primeiros tempos, da dispersão em termos de controle do que era oferecido em termos de serviço, tendo em vista que cada proprietário de veículo estabelecia seus próprios parâmetros de atuação. Além disso, durante o período pesquisado percebe-se uma falta de controle no sentido de delimitar o número de ônibus em circulação que passou a crescer de maneira indiscriminada, com os proprietários dos veículos desenvolvendo uma visão puramente comercial em detrimento do aspecto social dos serviços. Consequentemente, esses fatores criaram obstáculos para uma relação satisfatória da população com os transportes coletivos, talvez pela omissão do poder público que poderia ter exercido de forma mais efetiva sua função gerencial que deveria estar voltada para a garantia do direito de ir e vir dos habitantes, seja por qual segmento de serviços: por bonde ou ônibus.

### Referências bibliográficas

- AMAZONAS, Cláudio. *Memórias do alto da Bela Vista: roteiro sentimental de Educandos*. Manaus: Norma, propaganda e marketing. Educandos, 1996.
- BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne. *Ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Editores Associados, 1999.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 1992.
- CASTRO, Mavignier de. *Síntese histórica e sentimental da evolução de Manaus*. Manaus: Tipografia Fênix, 1948.
- CORRÊA, Luiz de Miranda. *Guia de Manaus: roteiro histórico e sentimental da cidade do Rio Negro*. Rio de Janeiro, 1969.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 1996.
- GARCIA, Etelvina. O ganso do Capitólio. Etelvina Garcia. *Série Memória*, n. 74. Manaus: Secretaria de Estado da Cultura, Turismo e Desporto, 2001.
- MAGALHÃES, Soraia; LIMA, Gisele da Silva. Bondes em Manaus. *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo, ano 22, n. 88, 3. trim., 2000, p. 91-101.
- OLIVEIRA, José Aldemir de. *Manaus, permanências e transformações: 1920-1967*. Relatório de pesquisa apresentado à Secretaria de Estado da Cultura e Estudos Amazônicos como parte do projeto “Busca da Identidade”. Manaus, 1999.
- REIS, Arthur C. Ferreira. *Como governei o Amazonas*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1967.
- SOMBRA, Raimundo Nascimento. *Fundamentos de história e geografia do Amazonas*. Manaus: Prisma, 1996.
- STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil: bondes e trolebus*. São Paulo: Pini, 1984.
- \_\_\_\_\_. *Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil*. São Paulo: Comdesenho Estúdio, 2001.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade*. São Paulo: NetPress, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 1999.
- FROTSCHER, Méri; VEDANA, Léa Maria Ferreira. *Viagens pela cidade: o transporte coletivo em Blumenau*. Florianópolis: Insular, 1999.
- WRITE, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Brasiliense, 1988. (Coleção Primeiros Passos).