

**PAISAGEM E LUGAR: UM ESTUDO SOBRE OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO
DE MANAUS/AM¹**

**LANDSCAPE AND PLACE: A STUDY ON THE INTEGRATION TERMINALS O
MANAUS/AM**

**PAISAJE Y LUGAR: UN ESTUDIO SOBRE LOS TERMINALES DE
INTEGRACIÓN DE MANAUS/AM**

Miguel Sá de Souza Brito² <https://orcid.org/0000-0002-7632-5616>

RESUMO

Essa pesquisa tem por intuito analisar a relação estabelecida entre usuários do transporte coletivo e os Terminais de Integração na cidade de Manaus. Para isso, buscou-se responder aos seguintes questionamentos: Em quais contextos os Terminais de Integração deixam de ser um Lugar de passagem e tornam-se uma Paisagem do Medo para os usuários do transporte coletivo de Manaus? De que forma a Pandemia COVID-19 alterou a forma como os usuários produzem o espaço dos Terminais? e; os trabalhadores e trabalhadoras dos Terminais de Integração concebem este espaço da mesma forma que os usuários do transporte e/ou transeuntes? Para isso, foram então, pensados/organizados dois procedimentos metodológicos, sendo que o primeiro se deu a partir do levantamento de referenciais que possibilitassem o fortalecimento das bases para a mesma. O segundo procedimento metodológico para a construção desta pesquisa foi o trabalho/pesquisa de campo com o objetivo de entrevistar e identificar os perfis dos sujeitos que utilizam os terminais de integração de Manaus. Tendo por base uma Geografia de base fenomenológica, esta pesquisa almeja ir além da perspectivado pesquisador, voltando-se para o “olhar” do sujeito pesquisado e de sua experiência de vida.

Palavras-chave: Terminais de Integração. Paisagens do Medo. Lugar do Medo.

ABSTRACT

This research aims to analyze the relationship established between public transport users and the Integration Terminals in the city of Manaus. For this, we sought to answer the following questions: In which contexts the Integration Terminals are no longer a place of passage and become a Landscape of Fear for users of public transport in Manaus? How did the COVID-19 pandemic change the way users produce the Terminal space? and; Do Integration Terminal workers conceive of this space in the same way as transport users and/or passersby? For this, two methodological procedures were designed/organized, the first of which was based on the survey of references that would enable the strengthening of the bases for it. The second methodological procedure for the construction of this research was the field work/research with the objective of interviewing and identifying the profiles of

¹ Este artigo é resultante da dissertação de mestrado sobre os Terminais de Integração do Transporte Coletivo de Manaus defendida pelo autor em 11 de fevereiro de 2022 e vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas.

² Professor da Secretaria de Estado de Educação e Desporto do Amazonas. E-mail: miguelsb@gmail.com

the subjects who use the integration terminals in Manaus. Based on a phenomenologically based Geography, this research seeks to go beyond the researcher's vision, turning to the “look” of the researched subject and his/her life experience.

Keywords: Integrations Terminals. Landscapes of Fear. Place of Fear.

RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo analizar la relación establecida entre los usuarios del transporte público y las Terminales de Integración en la ciudad de Manaus. Para ello, buscamos responder a las siguientes preguntas: ¿En qué contextos las Terminales de Integración dejan de ser un Lugar de paso y se convierten en un Paisaje de Miedo para los usuarios del transporte público en Manaus? ¿Cómo ha cambiado la pandemia de COVID-19 la forma en que los usuarios producen el espacio de los Terminales? y; ¿Los trabajadores y trabajadoras de los Terminales de Integración conciben este espacio de la misma manera que los usuarios del transporte y/o transeúntes? Para eso, se pensaron/organizaron dos procedimientos metodológicos, el primero de los cuales se basó en el levantamiento de referencias que permitieran fortalecer las bases para ello. El segundo procedimiento metodológico para la construcción de esta investigación fue el trabajo de campo con el objetivo de entrevistar e identificar los perfiles de los sujetos que utilizan los terminales de integración en Manaus. Basada en una Geografía de base fenomenológica, esta investigación busca ir más allá de la visión del investigador, recurriendo a la “mirada” del sujeto investigado y su experiencia de vida.

Palabras clave: Terminal de Integración. Paisaje de Miedo. Lugar de Miedo.

INTRODUÇÃO

A escolha de Manaus como locus para a realização dessa pesquisa deu-se pelo fato de ser uma das principais capitais da Região Norte do Brasil, do Estado do Amazonas, e a principal cidade da porção Ocidental da Região Amazônica, pois de acordo com os dados do IBGE CIDADES (2023) a capital amazonense possui uma área territorial de 11.401,92 km² e uma população estimada em 2.255,903 habitantes, além do PIB per capita de R\$ 41.345,11.

Por tratar-se de um grande conjunto infraestrutural que tem por objetivo auxiliar no deslocamento de passageiros do transporte coletivo da cidade de Manaus, os terminais tornam-se locais de intensa presença de sujeitos de diferentes grupos sociais, faixas etárias e, que têm com os terminais, percepções distintas e ao mesmo tempo coletivas sobre a rotina dos mesmos. Nessa perspectiva, apreender a relação existente entre os sujeitos e o espaço cotidianamente produzido é crucial para elucidar as categorias de Paisagem e Lugar discutidas pela Geografia.

Os Terminais de Integração do transporte público de Manaus são importantes equipamentos urbanos que auxiliam no modal rodoviário da cidade, pois possibilitam que os usuários realizem a baldeação e troca de linhas de ônibus sem a necessidade de pagamento de uma nova tarifa. Além disso, são importantes, pois contribuem para a redução do fluxo de veículos em direção ao centro da capital amazonense, ao passo que limitam as rotas e trajetos permitidos para algumas linhas de ônibus.

Nos grandes centros urbanos, com espaços comerciais dinâmicos, os terminais de integração, passam a “assumir”, através dos sujeitos, novas formas de uso, assim como passam a emanar novas formas de se vivenciarem esses espaços.

A partir desta imersão no cotidiano dos terminais, buscou-se responder aos seguintes questionamentos: Em quais contextos os Terminais de Integração deixam de ser um Lugar de passagem e tornam-se uma “paisagem do medo” para os usuários do transporte coletivo de Manaus?; De que forma a pandemia COVID-19 (SARS-CoV-2) alterou a forma como os usuários produzem o espaço dos Terminais? e; Os trabalhadores e trabalhadoras dos Terminais de Integração concebem este espaço da mesma forma que os usuários do transporte e/ou transeuntes?

Partindo destes questionamentos, a pesquisa teve como objetivo geral a análise dos Terminais de Integração do Município de Manaus enquanto paisagem ou “lugar do medo” para os seus usuários.

Deste modo, para alcançar este objetivo foram elencados os seguintes objetivos específicos: Abordar as categorias paisagem e lugar, dentro da perspectiva da Fenomenologia na Geografia; identificar os perfis dos usuários destes espaços; entender, a partir da percepção dos usuários, as mudanças na forma de vivência nos terminais e, se estes são concebidos enquanto uma “paisagem e/ou lugar do medo” em Manaus.

Essa pesquisa é um estudo de caso que “[...] pode ser considerado um delineamento em que são utilizados diversos métodos ou técnicas de coleta de dados, como, por exemplo, a observação, a entrevista e a análise de documentos” (GIL, 2009, p. 06), ao passo que se parte da análise das relações dos usuários e trabalhadores dos terminais com o espaço observado. Desse modo, o primeiro passo desse caminho metodológico compreendeu a elaboração do referencial teórico que permitisse uma melhor análise das relações dos sujeitos nos espaços dos terminais.

O segundo momento compreende a realização do trabalho de campo realizado em duas etapas. A primeira consistiu em visitas para observação de alguns aspectos dos terminais, como presença de policiamento, observação da infraestrutura, dos serviços oferecidos e,

também, para possibilitar uma maior “aproximação” entre pesquisador e a área de estudo; já a segunda etapa incluiu entrevistas para identificar o perfil de alguns usuários dos terminais de integração, assim como de alguns trabalhadores e trabalhadoras dos mesmos.

Para a melhor compreensão da forma como os usuários dos terminais percebem a paisagem, optou-se por priorizar os trabalhadores e estudantes que utilizam os terminais pelo menos 4 vezes por semana, assim como os trabalhadores e trabalhadoras ambulantes que por usarem os terminais como locais para comércio de produtos passam a ter uma relação mais rotineira com os espaços. Desse modo, foram desconsideradas, as pessoas que não utilizam os terminais cotidianamente, pois a forma destes sujeitos relacionarem-se com as Paisagens é diferente, muitas vezes não há o mínimo de afetividade (positiva e/ou negativa).

Entrevistou-se pessoas em todos os terminais de integração. Considerando que esses estão localizados em diferentes zonas da cidade de Manaus e que foram entrevistadas pessoas de diferentes gêneros e orientação sexual, a pesquisa tornou-se mais abrangente. Esses critérios foram utilizados pelo fato de haver uma grande diferença na forma como mulheres, pessoas LGBTQIA+ e pessoas negras vivenciam o medo nos espaços urbanos em relação às pessoas cis heterossexuais, principalmente homens.

Sendo assim, ao tratarmos da percepção com um grupo diverso e formado por sujeitos com diferentes vivências, buscou-se melhor compreensão da forma como os diferentes sujeitos percebem a mesma paisagem.

De um modo geral, sabe-se que os debates referentes à temática sobre violência urbana se fazem atuais e recorrentes na mídia e em produções acadêmicas. No entanto, não se torna um debate esgotado, visto que é de grande relevância conhecer e compreender a violência urbana a partir da percepção dos sujeitos que a vivenciam em seu cotidiano.

O “fazer geográfico” desta pesquisa pretendeu alcançar seu ápice a partir da perspectiva fenomenológica, a qual pode ser concebida enquanto uma filosofia transcendental que nos permite suspender as afirmações das atitudes naturais possibilitando que retornemos ao mundo que já estava “ali”, e que fora distanciado, reconhecendo as características que antes eram despercebidas/ “menosprezadas” atribuindo-lhes novamente um caráter filosófico (NOGUEIRA, 2014).

A autora ressalta que

O homem, com suas experiências pessoais do lugar, com suas emoções em relação a ele, com suas experiências agradáveis e desagradáveis dele, foi pensado pela Geografia, mas logo sufocado pelas críticas de que essas interpretações, que levam em conta o sujeito enquanto indivíduo, seria uma

análise subjetiva e individual do mundo, e à ciência não interessaria. Retornou-se então, à discussão mais racional, onde o homem foi tratado enquanto população, povo, classe, recursos humanos (NOGUEIRA. 2014, p. 32).

Esta pesquisa buscou ir além da visão do pesquisador, voltando-se para o “olhar” do sujeito pesquisado e de sua experiência de vida. Assim, favoreceu a compreensão acerca de como os usuários produzem e reproduzem este espaço, seja como “lugar do trabalho”, “lugar de passagem” e “lugar do medo” e como os terminais aqui analisados configuram diferentes paisagens, dentre elas “as paisagens do medo”.

PAISAGEM E LUGAR: UM BREVE HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO DESTES CONCEITOS

Nesta primeira sessão apresenta-se um breve histórico da consolidação de importantes conceitos da Geografia: Paisagem e Lugar, porém buscou-se alcançar tais conceituações a partir das correntes de pensamento da Geografia Humanista Cultural e da Perspectiva Fenomenológica, visto que este artigo tem sua análise feita a partir da percepção que os sujeitos têm sobre o lócus.

Holzer (1992) afirma que a Geografia Humanista foi um movimento de renovação, que teve por objetivo superar a proposta epistemológica que por muito tempo se consolidava e permanecia em voga. A Geografia Tradicional, não mais conseguia atender às demandas epistemológicas que as pesquisas necessitavam, visto que as abordagens eram cada vez mais humanizadas e buscavam a partir da experiência dos sujeitos compreenderem as relações do homem com o ambiente, assim como as relações entre os ambientes.

A Geografia Humanista surge enquanto corrente de pensamento na década de 1970, como forma de crítica e superação ao pensamento geográfico dominante à época, onde este era voltado à racionalidade de base positivista, passando assim a considerar as filosofias do significado, tendo a Fenomenologia e o Existencialismo como principais formas de análise.

Essa corrente de pensamento geográfico busca compreender os fenômenos geográficos a partir da percepção humana, ou seja, a produção do conhecimento ocorre a partir da experiência concreta.

Gomes (1996, p. 307) ressalta que

A definição da geografia humanista herda todos os problemas advindos da própria noção de humanismo, que nem sempre é utilizada com os mesmos

limites, nem com o mesmo conteúdo. A primeira conotação, a mais forte, faz referência ao movimento que, em ruptura com a tradição da Idade Média, redefiniu a imagem do mundo e da sociedade. A delimitação espaço-temporal do humanismo não é de forma alguma consensual, pois ele exprime uma tendência geral fundada sobre uma mudança de atitude e de concepção que pode ser interpretada de diferentes maneiras.

Neste contexto de construção de um processo de renovação da Geografia, observa-se a incorporação dos sujeitos e de suas subjetividades e percepções, ao passo que os conhecimentos científicos diminuam e invisibilizavam os significados originais do mundo-vivido (SERPA, 2019). Segundo o autor (op. cit.), devemos compreender que os fatos e significados do mundo-vivido não se apresentam de forma óbvia, ao passo que eles precisam ser descobertos para, posteriormente, ser analisados e relacionados com os demais elementos da paisagem.

Ao iniciar os estudos sobre o mundo-vivido, tendo por base a Fenomenologia, Husserl destacou pontos importantes que devem ser considerados, principalmente, o fato que a ciência se tornou um campo e um viés de análise que muito se afastou das percepções originais dos sujeitos, passando assim a analisar a realidade e/ou os fatos do mundo-vivido a partir de seus próprios olhares.

As lentes da ciência não concebem as experiências que são vividas pelos sujeitos, em sua essência. No entanto, tentam erroneamente reconstituir o mundo-vivido a partir de suas cenas idealizadas (SERPA, 2019).

Nesta concepção, observa-se a busca pelo entendimento das relações entre as pessoas e o meio, entre a paisagem e as paisagens circundantes. A forma como a paisagem determina e, é determinada.

A Geografia Humanista demanda uma mudança no objeto de estudo da ciência geográfica, pois a Geografia deveria buscar caminhos que permitam a abrangência dos vários modos de observação, sejam “[...] o consciente ou inconsciente, o objetivo e o subjetivo, o fortuito e o deliberado, o literal e o esquemático” (HOLZER, 2008).

Pensar o mundo-vivido teve também como inspiração à obra de Dardel, onde Relph identifica que para o autor, pensar o espaço sob a ótica da fenomenologia, seria uma conjunção resultante de direções e distâncias percebidas em um nível mais complexo de integração e que resultam em categorias do mundo-vivido, sendo estas, lugar e paisagem.

As propostas de Dardel corroboram para o fortalecimento de uma Geografia Humanista, pois nos propõem, segundo Serpa (2019), analisar o mundo a partir da forma como este é visto e experienciado, ou seja, supera-se a percepção das paisagens como uma

soma de objetos, passando-se assim a analisá-la considerando as relações entre o homem e sua vizinhança.

Neste contexto, considera-se a Geografia Humanista enquanto um viés de superação do método utilizado até então, visto que nos permite retornar “nosso olhar” para a essência dos fenômenos a partir da compreensão de que estes ocorrem e estão interrelacionados com os demais fenômenos que por muitas vezes nos são ignorados. Dessa forma, ao retornamos à essência dos conjuntos de elementos que compõem os fenômenos, passamos a observá-los e os analisarmos de fato, em sua faceta básica e primária, sem perdermos sua grandiosidade e complexidade.

PAISAGEM: PARA MUITO ALÉM DO QUE A VISTA ALCANÇA

Diversas interpretações para o estudo da paisagem foram propostas ao longo dos anos, algumas ligadas às correntes filosóficas de base marxista e outras ao positivismo ou fortemente ligadas à fenomenologia, essas diferentes correntes filosóficas que formam as bases que fundamentam proposições variadas sobre as paisagens humanizadas que foram estabelecidas pela Geografia.

Paisagem, enquanto categoria da Geografia é concebida como uma forma de caracterizar a associação peculiarmente geográfica de fatos, podendo ser definida como uma área composta por formas distintas sejam físicas e culturais (SAUER, 2012).

Para Santos (2012), as paisagens não podem ser caracterizadas enquanto fixas e/ou imóveis, visto que são transformadas ao longo do tempo, pois cada vez que as sociedades, a economia, as relações sociais e políticas são alteradas em suas relações, acarretam em mudanças nas Paisagens fazendo com que esta se adapte às novas demandas da sociedade. O autor, ainda, ressalta que as paisagens representam diferentes momentos do desenvolvimento das sociedades e, conseqüentemente, são resultantes da acumulação de tempos. Porém, deve-se compreender que cada porção da paisagem apresenta uma forma de acumulação diferente, evidenciando assim os diferentes modos de produção e reprodução dos espaços e das paisagens.

Na concepção apresentada por Sauer (2012) a paisagem é o fruto de uma construção identitária constituída a partir de limites e relações genéricas com outras paisagens, apresentando-se como elementos integrantes e dependentes. Portanto, a paisagem deixa de ser concebida apenas como a observação de uma cena em sua forma individual, passando a ser composta pela integração de diversas cenas individuais.

Neste sentido, as reflexões de Sauer (2012) nos remetem aos fatos de que as paisagens são, ao mesmo tempo, formas de observação individuais de um lugar e a observação de um conjunto integrado de cenas. Ela, a paisagem, não pode ser concebida como a simples observação feita por um sujeito, ao passo que a percepção dada a um recorte do espaço geográfico pode ser percebida de modos e com características diferenciadas por sujeitos distintos em um mesmo contexto.

Duarte (2019) afirma que nesta definição proposta por Sauer, o elemento destaque é a observação, sendo esta observação uma forma de composição das qualidades físicas da área (paisagem natural) e de qualidades e fatos da cultura humana, ou seja, uma paisagem com elementos humanizados.

Há, ainda, que se deter em outras reflexões propostas por Sauer em relação à compreensão da paisagem enquanto uma categoria da Geografia e campo de pesquisa, visto que as ações do homem, ao longo da história, podem ser percebidas através de uma sucessão de paisagens, quando estas passam a vivenciar conjuntamente o mesmo tempo histórico com elementos que traduzem “produções do espaço” diferentes das adotadas na atualidade, o que Milton Santos (2012) denominou como “rugosidades”.

Estas rugosidades podem ser compreendidas para além da presença física de elementos construídos e pertencentes à paisagem cultural. As mudanças nos “usos”, “produções” e “reproduções do espaço”, principalmente em áreas urbanas devem ser consideradas enquanto rugosidades não táteis, ou seja, não visíveis e, que passam a alterar as rotinas dos sujeitos que vivenciam estes espaços.

A necessidade de se entender a categoria paisagem enquanto um entremeado de relações, parte das concepções resgatadas por Davis ao afirmar que

[...] nem os elementos inorgânicos nem os orgânicos que entram nas relações geográficas são por si mesmos uma qualidade completamente geográfica; eles ganham essa qualidade somente quando dois ou mais deles são reunidos em uma relação de causa e efeito, sendo pelo menos um elemento na cadeia de causa orgânico, e outro, inorgânico [...] Qualquer afirmação é de qualidade geográfica se contiver uma relação razoável entre alguns elementos inorgânicos da Terra agindo como controle e alguns elementos de existência orgânica [...] atuando como resposta. (1906 apud SAUER, 2012, p. 186).

Na reflexão apresentada por Sauer (2012) propõem-se o entendimento de que os objetos que estão presentes nas paisagens estão e existem em uma inter-relação, ou seja, não se pode analisá-los ou a qualquer outra realidade como um todo, sem considerarmos as particularidades que cada uma das partes possui, sem ser direcionado ao “olhar determinista”.

Neste sentido, entende-se que os elementos integrados e integrantes da paisagem, apresentam forma, estrutura e função, estando assim, em um sistema, que está sujeito à desenvolvimento, mudanças e fim. Quando deixamos de considerar as relações existentes entre os elementos da paisagem, passamos a não compreendê-la e/ou não analisá-la por um “olhar geográfico” (SAUER, 2012).

Berque (2012) compreende a paisagem em seu sentido plurimodal, onde é vista/percebida por um olhar, valorizada por uma consciência e experiência, julgada por uma ética moral e gerada por uma política. Da mesma forma, esta paisagem assume um caráter de matriz e determinante do olhar, da consciência e da experiência que a percebe, da moral que a julga e da política que a gera.

A paisagem determina e é, ao mesmo tempo, determinada pelas relações dos sujeitos, enquanto um todo coletivo, e o espaço e ambiente. Todavia, Berque (2012) salienta que a Geografia Cultural não busca limitar-se, apenas, na definição da relação existente, pois

[...] o que está em causa não é somente a visão, mas todos os sentidos; não somente a percepção, mas todos os modos de relação do indivíduo com o mundo; enfim, não é somente o indivíduo, mas tudo aquilo pelo qual a sociedade o condiciona e o supera, isto é, ela situa os indivíduos no seio de uma cultura, dando um sentido a sua relação com o mundo (sentido que, naturalmente, nunca é exatamente o mesmo para cada indivíduo). (BERQUE, 2012. p.241).

Este contexto pode ser exemplificado a partir da ideia de “medo”. O medo de um lugar se consolida nas diferentes concepções que ao longo do tempo e através da cultura lhes foram impostos, visto que as percepções que os sujeitos têm dos lugares podem variar

Cosgrove (2004) corrobora ao abordar a concepção de “local” – nesta pesquisa ampliada para o entendimento do lugar, enquanto conceito precursor de alta complexidade, ao permitir uma grande possibilidade de significados e simbologias, ocasionando o encontro de muitas culturas e, conseqüentemente, de conflitos.

Desse modo, para esta pesquisa, a Paisagem enquanto categoria foi compreendida para além da simples observação de uma cena individual ou como somatório de elementos individualizados, passando a ser compreendida como uma integração entre diversas cenas individuais e tendo uma intensa interrelação entre os elementos que as compõem, da mesma forma que ocorrem sucessões de paisagens e interrelações entre diferentes paisagens.

LUGAR: O PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DE UM IMPORTANTE CONCEITO GEOGRÁFICO

As pesquisas sobre o Lugar, enquanto categoria geográfica ou conceito, não eram consideradas muito relevantes, como afirma Relph (2014), ao destacar que em meados da década de 1970, pouco se havia publicado em relação a este tema. Inclusive, segundo o autor, mesmo sendo a Geografia na época definida como a ciência dos estudos dos lugares, pouco se havia debatido e produzido de forma significativa.

Para Holzer (2014) o conceito de lugar foi por muito tempo marginalizado pela Geografia que o associava à ideia de locação ou localização de um determinado ponto no espaço. Fato este que o desvalorizava enquanto categoria e o fadava a marginalidade e ao esquecimento.

Nas décadas de 1970 e 1980, no seio da Geografia, o debate em defesa do lugar se deu principalmente pelo viés humanista. Considerando que o lugar é um fenômeno da experiência, tornava-se primordial que este passasse a ser estudado e explicado a partir de uma abordagem fenomenológica, que fora desenvolvida por Husserl e Heidegger e, que embasou os trabalhos de inúmeros pesquisadores, a exemplo Yi-Fu Tuan, Anne Buttimer, entre outros (RELPH, 2014).

Outro ponto que demonstra o aumento no número de pesquisas direcionadas e/ou relacionadas ao estudo do lugar, está ligado ao surgimento de muitos trabalhos em arquitetura moderna, que visavam à construção de paisagens em qualquer forma de conexão com a história dos locais, ou seja, emergiram nesse momento as paisagens sem-lugar, ocasionando assim uma perda considerável da identidade geográfica (RELPH, 2014).

Em meio a todo esse cenário de desvalorização e, posteriormente, a rápida emergência e importância acadêmica, é importante entendermos como se deu o processo de desenvolvimento do lugar como categoria.

A definição de lugar apresenta inúmeros sentidos: povoação, localidade, região, posição, categoria, situação, origem e, em muitos casos a ideia de lugar se mescla com o sentido de *espaço ocupado*. De qualquer forma, deve-se partir da compreensão de que o lugar não é algo imóvel e, tampouco, único em sentido (OLIVEIRA, 2014).

De acordo com Relph (2014), é de grande relevância que saibamos diferenciar e, conseqüentemente, compreender as particularidades e limitações do fenômeno lugar.

A distinção entre *lugar* e *lugares* é fundamental. Geografia como estudo dos lugares se refere à descrição e comparação de diferentes partes específicas

do mundo; geografia como estudo do lugar baseia-se (e ao mesmo tempo transcende), naquelas observações particulares para esclarecer as maneiras como os seres humanos se relacionam com o mundo. (RELPH, 2014, p. 22, grifos do autor).

O Lugar enquanto categoria muito nos remete ao pensamento de afetividade com determinado recorte do espaço geográfico. Assim, muitos elementos são importantes para assimilar identidade e “novos valores” ao lugar. Neste contexto, podemos compreender que o espaço geográfico passa por um processo de mudanças de significação quando atribuímos algum sentido para além do visual, ou seja, quando há o acréscimo de uma afetividade o espaço passa a emanar outros sentidos e significados.

Tuan (2013), no entanto, nos questiona acerca de como o ser humano percebe e atribui significado e organização ao lugar. Para o autor, a cultura é um dos principais elementos que causam ao ser humano uma “sensação” de estranheza ou pertencimento no espaço, visto que “A cultura é desenvolvida unicamente pelos seres humanos. Ela influencia intensamente o comportamento e os valores humanos” (TUAN, 2013).

De um modo geral, a Geografia Humanista, sempre apresentou dimensões significativas que na realidade são consequências de atribuições que lhes foram/são feitas (o meu, o seu ou o nosso lugar), e esse processo de agir no Lugar, ou seja, de experimentar a si mesmo, relacionar-se com o outro e a efetivação da existência com o lugar é, segundo Chaveiro (2014), uma marca do arcabouço da fenomenologia nas análises do Lugar.

A Geografia Humanista e Cultural permite que a análise do lugar seja norteada pela ação da percepção, contendo a presença da consciência em si e definindo a subjetividade enquanto experiência no lugar. Desse modo, Chaveiro (2014, p. 264) destaca que “[...] sentir é aprender o lugar ou dotá-lo de sentido mais fundo que apenas o julgamento teórico-apriorístico”. No entanto, da mesma forma como ocorre a “criação” ou a consolidação de afetividade com determinado Lugar, há a ocorrência do inverso.

Relph (2014) aborda a questão do lugar-sem-lugaridade e não-lugar, partindo da constatação de que toda parte é um lugar, mas quando analisamos em um nível mais complexo, o lugar passa a apresentar novas formas de entendimento, pois necessita ser compreendido como lócus de reunião de coisas, atividades e significados, ou seja, passa a diferenciar-se do seu entorno.

Importante entendermos que quando o lugar passa a ser um foco “enfraquecido” de reunião de coisas e significados, este passa a ser compreendido como não-lugares ou lugares-sem-lugaridade. Desse modo, a ausência da afetividade com o lugar, torna-o em um não-

lugar. A compreensão de lugares-sem-lugaridade é um pouco mais complexa, ao passo que se faz necessário entender a diferença.

A não-lugaridade ou o lugares-sem-lugaridade nos auxiliam na compreensão de que a ausência de uma afetividade acarreta uma grande mudança no sentido dado ao recorte espacial, um local onde não se tem pertencimento, onde não se cria uma afetividade, não apresenta uma significação para os sujeitos, logo não há o mesmo valor. Em muitos casos, essa ausência de pertencimento é consequência de um contexto cultural que incute no imaginário popular que determinados locais não podem ser considerados Lugar, surge aí o medo a partir de noções pré-estabelecidas.

Nesta pesquisa a categoria Lugar, será compreendido a partir da ótica da Geografia Humanista Cultural, que entende que o lugar é concebido a partir de experiências intersubjetivas dos sujeitos com os recortes do espaço geográfico, uma troca que pode ser marcada por afetividade ou não (lugares-sem-lugaridade).

A partir da contextualização e compreensão dos conceitos de paisagem e lugar, onde a primeira é compreendida enquanto conjunto de elementos integrados e interrelacionados a fim de nos possibilitar a compreensão para além do que é visível em um recorte menor do espaço, enquanto que para o entendimento do lugar, deve-se percebê-lo/compreendê-lo a partir do retorno à essência das experiências subjetivas vivenciadas pelos sujeitos. Por esta razão, passamos à análise do conjunto infraestrutural formado pelos Terminais de Integração de Manaus e sua concepção enquanto paisagem e lugar no centro urbano manauense, pois exemplificam a aplicação de tais categorias geográficas pelo ponto de vista da Geografia Humanista.

OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS: UM LUGAR DE DIFERENTES FACETAS

De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana do município de Manaus – PlanMob (IMMU, 2015), até meados de 1960 a cidade contava apenas com três vias coletoras principais, além de três avenidas principais no sentido Norte-Sul: Avenidas Eduardo Ribeiro, Joaquim Nabuco e Epaminondas e; no sentido Leste-Oeste com a Avenida Sete de Setembro e as ruas Ramos Ferreira e Leonardo Malcher. Porém, a partir de 1964, com a implantação dos programas que visavam à integração nacional, foi criada a Zona Franca que possibilitou a expansão da cidade em direção à Zona Leste da capital, área que abrigava as indústrias que compunham o Distrito Industrial. Desse modo, foram construídas habitações em áreas antes

vazias, principalmente no bairro da Cachoeirinha, que era o limite urbano à leste (IMMU, 2015).

Já na década de 1970, com a consolidação do Distrito Industrial, iniciou-se um grande e intenso processo migratório para a cidade de Manaus, o que a tornou foco intenso para a chegada de imigrantes, causando dificuldades de absorção desses novos habitantes, pois a chegada de grande contingente populacional não foi acompanhada por ações e políticas de planejamento que garantissem o acesso dessas pessoas à serviços básicos, assim como não houve a construção de vias que facilitassem o deslocamentos entre os bairros novos e as outras partes da cidade. Desse modo, surge um grande problema urbano que está relacionado à circulação e/ou ausência de vias coletoras que possibilitassem a interligação dos novos bairros que emergiam.

Nas décadas de 1980 e 1990, por meio dos projetos de implantação da Cidade Nova e Nova Cidade, registra-se a expansão da cidade para além os limites urbanos da Zona Norte. Apesar da implantação de vias coletoras que atendessem à demanda surgida dos habitantes da Zona Leste, houve um maior “congestionamento” no transporte coletivo urbano. Frente a isso, na segunda metade da década de 1980 estabeleceu-se um sistema de integração do transporte público municipal, com o início da implantação dos Terminais de Integração.

Ainda de acordo com o PlanMob (IMMU, 2015), as crescentes demandas do transporte urbano municipal acarretam na necessidade da ampliação e integração das linhas. Essa integração conta com a criação de inúmeros equipamentos de conexão como terminais e estações (Figura 01).

Figura 02: Equipamentos de integração previstos.



Fonte: PLANMOB (2015, p.208).

Dentre os equipamentos propostos, estão previstos a criação de Terminais de Integração e Estações de Conexão, além de uma possível integração hidroviária, todos com o objetivo principal de atender às demandas dos usuários do transporte coletivo urbano da capital amazonense. No entanto, por uma questão de limitação do tempo para a realização desta pesquisa e delimitação do objeto e objetivos, optou-se por pesquisar nesta dissertação apenas os Terminais de Integração e a Estação de Conexão – C2. Um “parêntese” deve ser incluído neste ponto, pois a Estação de Conexão C2 está sendo nomeada nesta pesquisa como Terminal de Integração 2 – T2, pois essa foi renomeada para atender à proposta do PlanMob e, desse modo será tratada nesta pesquisa como T2.

Os Terminais de Integração de Ônibus de Manaus são estruturas criadas com o objetivo de facilitar o fluxo de veículos, pois com a integração entre os coletivos não há a necessidade de que as linhas do transporte público sejam direcionadas ao centro da capital, ao passo que podem ser realizadas a “troca” de ônibus nos terminais, sem que isso gere ônus aos usuários.

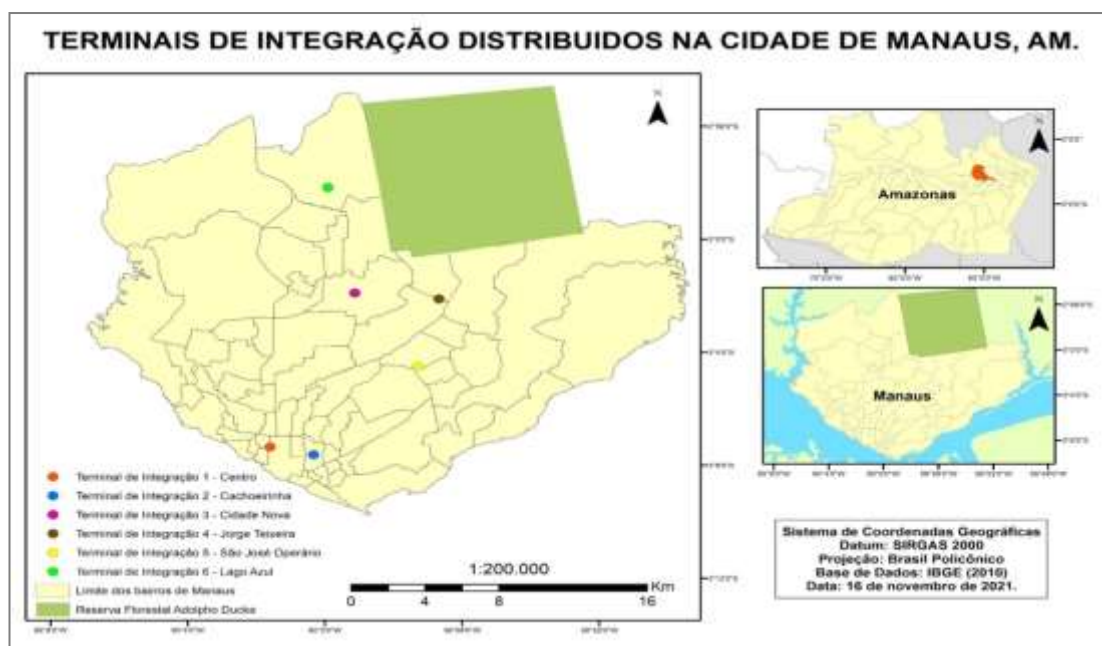
Os terminais devem ser compreendidos como importantes equipamentos urbanos que auxiliam no modal rodoviário da cidade, pois possibilitam que os usuários realizem a

baldeação e troca de linhas de ônibus sem a necessidade de pagamento de uma nova tarifa. Além disso, são importantes, por objetivarem a redução do fluxo de veículos em direção ao centro da capital amazonense, evitando que sejam obstruídas as rotas e trajetos permitidos para algumas linhas de ônibus.

Em suas estruturas, também são ofertados alguns serviços, tais como a disponibilização de caixas eletrônicos da Rede 24h, banheiros públicos, vendas de alimentos pelos ambulantes, Ronda da Guarda Municipal, com a presença de um posto de atendimento ao Cidadão e, Ronda da Polícia Militar com a presença de viaturas e policiamento a pé, assim como o serviço de venda de crédito para os cartões de passagem e meia-passagem estudantil, realizada pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Amazonas – Sinetram.

Manaus possui uma estrutura que conta com seis Terminais de Integração do Transporte Público (Figura 02). No entanto, para a realização desta pesquisa optou-se por analisar apenas os cinco³ terminais que estão em funcionamento.

Figura 02: Mapa de Localização dos Terminais de Integração.



Fonte: Organizado pelo autor (2021).

³O Terminal Helso do Carmo Ribeiro (T6 – Viver Melhor), localizado no bairro Lago Azul na zona norte, foi inaugurado em dezembro de 2020, porém não está em uso pois a Prefeitura de Manaus (2021a), em janeiro de 2021, constatou a necessidade de realizar estudos e ajustes na sinalização, além de ser preciso efetuar mudanças no fluxo de algumas linhas de ônibus para justificar/criar movimento no T6. Porém, no mês de agosto de 2021, a Prefeitura de Manaus (2021b), por meio de seu site oficial, anunciou a construção do Terminal de Integração 7 (T7), também na zona norte, mas em uma área com maior demanda, uma vez que o T6 vai abrigar o Terminal Rodoviário de Manaus, que está localizado na zona centro-sul da capital, garantindo assim otimizar a fluidez do trânsito na área e criar uma maior utilidade para o Terminal 6.

Tendo em vista o contexto apresentado, observa-se que a implantação dos Terminais de Integração foi uma alternativa encontrada para otimizar o fluxo de veículos nas principais vias de Manaus. Dessa forma, tornam-se locais de intensa presença de sujeitos de diferentes grupos sociais, faixas etárias e que detém com os terminais formas distintas e ao mesmo tempo coletivas.

OS SUJEITOS⁴ E OS TERMINAIS

Para conhecer os sujeitos que vivenciam, produzem e reproduzem as paisagens dos terminais optou-se, em um primeiro momento, pela “imersão” nos espaços dos terminais de integração, ocorrida no período anterior ao decreto da pandemia Covid-19 e, no período em que houve o avanço da imunização da população manauense, para evitar maior exposição e risco de contaminação do pesquisador e dos sujeitos participantes.

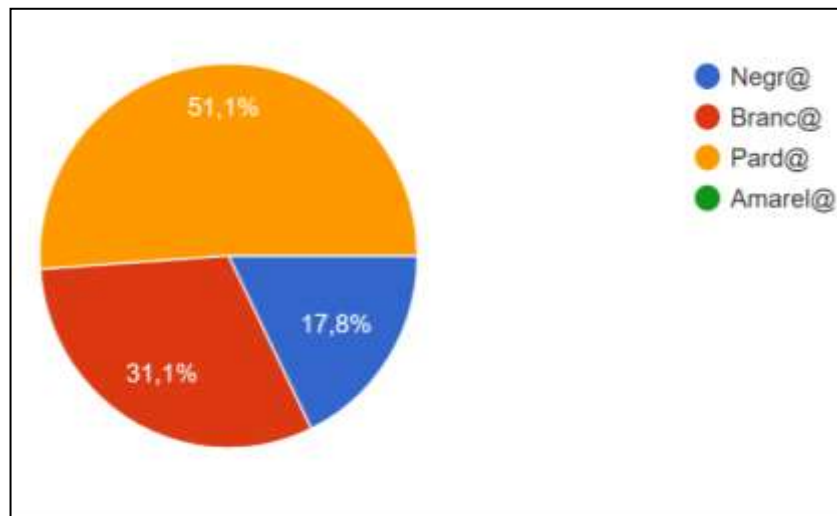
Outra forma de incursão nas vivências dos sujeitos sobre os terminais foi de forma remota, sendo realizada a partir da aplicação de questionários organizados na plataforma Google e disponibilizados via redes sociais, como forma de alcançar um maior número de sujeitos.

Desse modo, a pesquisa de campo aconteceu nos meses de janeiro e fevereiro de 2020 e, nos meses de julho a novembro de 2021. Foram escolhidas datas aleatórias que permitissem frequentar os terminais em horários distintos, podendo assim abranger diferentes grupos de usuários.

Esta pesquisa contou com a participação de 45 pessoas, sendo 53,3% do gênero feminino, 42,2% do gênero masculino e 4,4% não binários. Primeiramente, foi solicitado aos participantes que se autodeclarassem em relação à cor (Figura 03).

⁴ Como uma forma de “humanizar” os sujeitos participantes desta pesquisa, optou-se pela não utilização de nomenclaturas genéricas para identifica-los e sim pela utilização de nomes fictícios, porém foram mantidas todas as falas e demais informações dos sujeitos.

Figura 03: Autodeclaração de cor pelos participantes.



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

Em relação à orientação sexual, observou-se uma maior participação de sujeitos heterossexuais (75,5% dos entrevistados) enquanto que os demais se declaram homossexuais, bissexuais e panssexuais. Porém é de grande relevância evidenciar as diversas sexualidades que vivenciam as dinâmicas nos terminais de integração.

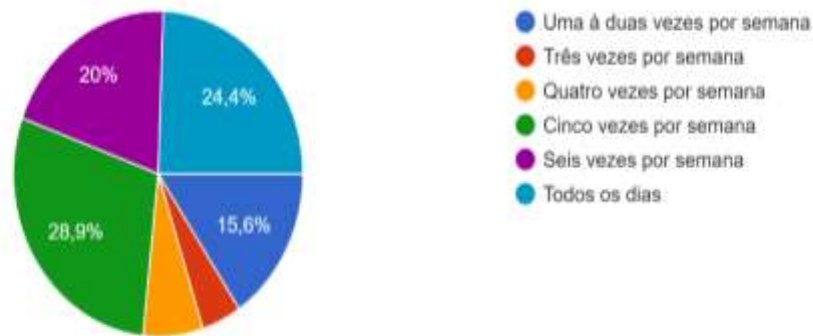
É importante salientar a sexualidade, auto declaração e gênero dos sujeitos, pois como aponta Tuan (2012) são variadas as formas como as pessoas percebem e avaliam os espaços e as paisagens.

Duas pessoas não veem a mesma realidade. Nem dois grupos sociais fazem exatamente a mesma avaliação do meio ambiente. A própria visão científica está ligada à cultura – uma possível perspectiva entre muitas [...] a abundância desnorteadora de perspectivas, nos níveis tanto individual quanto de grupo, torna-se cada vez mais evidente; e corremos o risco de notar o fato de que, por mais diversas que sejam as nossas percepções do meio ambiente, como membros da mesma espécie, estamos limitados a ver as coisas de uma certa maneira. (TUAN, 2012, p. 21).

Os diferentes modos de vivenciar os terminais são importantes de ser observados e evidenciados, pois analisá-los a partir de “lentes” que nos afastam dos fenômenos, podem ocasionar a imersão numa versão do “espectador” ou do sujeito que não está envolvido diretamente na cena de forma emocional.

Ao questionar-se a frequência no uso dos terminais, observou-se que grande maioria utiliza e vivencia os espaços entre cinco à sete vezes por semana (Figura 04).

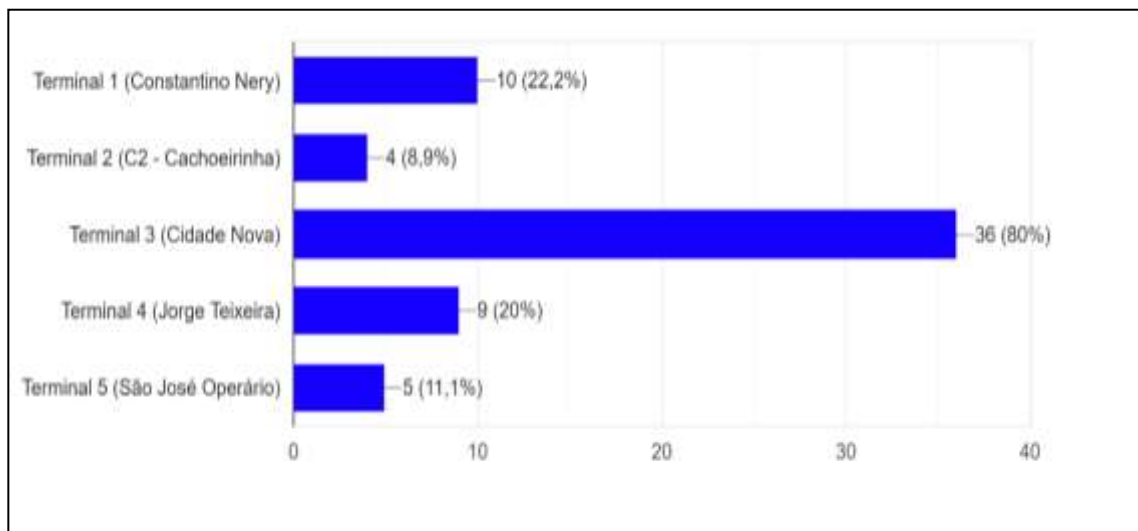
Figura 04: Frequência de uso dos Terminais.



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

A figura 05 permite perceber que muitas pessoas frequentam os terminais e tem uma vivência cotidiano com esses espaços e, quando questionados em relação ao principal terminal ou terminais utilizados (Figura 05), observou-se que a grande maioria dos sujeitos utiliza, principalmente, o Terminal 3, o que evidencia a importância do referido terminal no processo de expansão urbana em direção à Zona Norte.

Figura 05: Terminal mais utilizado pelos participantes.



Fonte: Organizado pelo autor, 2021.

O uso do terminal 3, pela maioria dos participantes evidencia, também, a importância deste espaço como forma de minimizar os custos com passagens de ônibus, com a realização da integração/baldeação.

No interior dos terminais, observou-se a presença de trabalhadores autônomos, compreendidos e nomeados nesta pesquisa como “permissionários”, assim como também há a oferta de outros serviços nestes espaços, como o serviço de limpeza efetivado por trabalhadores municipais, segurança e caixas eletrônicos, além da presença do posto do SINETRAM para venda e recarga de créditos de passagem de ônibus.

Um ponto importante a ser destacado, está relacionado diretamente aos permissionários dos terminais. A senhora Josiane, 36 anos, possui um quiosque na plataforma superior do T3 há quatro anos, é estudante de medicina veterinária, e moradora da Zona Norte de Manaus.

Durante as conversas informais, para compreender como se dá o seu cotidiano de trabalho no terminal, a permissionária ressalta a dificuldade que é ser trabalhadora informal em Manaus

[...] na verdade é ruim ser trabalhador em todo o Brasil, os governantes não querem saber dos pobres, só dos que participam dos esquemas que eles criam e isso acaba dificultando a vidas das pessoas que querem trabalhar de forma honesta [...]. (JOSIANE, Transcrição de entrevista, 2020).

A participante deixa claro sua insatisfação em relação ao emprego informal que precisa manter, visto que não há outra forma de custear seus estudos na Faculdade e de garantir o sustento da família.

Outro ponto ressaltado pela referida permissionária, diz respeito ao projeto de modernização dos terminais, pois afirma que desde o início das obras do T1 foi observado que os permissionários daquele terminal foram indenizados, mas não foram remanejados para outro espaço:

[...] aí que tá o problema, mano! [sic] Quem ganhou o dinheiro foram os donos da autorização e lá assim como aqui no T3, muitos boxes são alugados pra terceiros e, não é quem trabalhava de fato lá no T1 que ganhou a indenização, foram os donos [...][sic]. (JOSIANE, Transcrição de entrevista, 2020).

Esta questão levantada pela permissionária, também, é uma preocupação presente nas falas informais que ocorreram com outros trabalhadores e trabalhadoras, assim como de alguns usuários, pois ficou evidente que os projetos de modernização dos terminais não levaram em consideração os permissionários, como no caso do Terminal 1.

Com a conclusão da reforma no ano de 2021 observou-se, como dito anteriormente, a ausência dos vendedores informais que antes possuíam boxes no T1. Surge então a preocupação da D. Josiane:

[...] o que a gente faz se eles resolverem tirar os vendedores de todos os terminais? Eles querem tirar a gente e pagar um valor que não compensa e não garantem um camelódromo ou espaço que a gente possa ir. Pelo menos,

aqui no T3 a gente ainda tem como trabalhar e com esses boxes novos que eles colocaram dá a sensação de segurança em relação ao trabalho [sic]. (Transcrição de entrevista, 2020).

No decorrer da incursão presencial para conversas com os sujeitos que estão presentes nos terminais, observou-se que muitos permissionários se conhecem, mas nem todos são “donos” dos pontos autorizados para o trabalho.

Há nos terminais, um processo de sublocação dos boxes e/ou espaços para vendas, sendo que “oficialmente” não é permitido o acúmulo de boxes por uma mesma pessoa. No entanto, de acordo com Everaldo, permissionário e sublocatário de box no Terminal 4, ocorrem outras dinâmicas nos terminais.

[...] Eu pago um valor para o dono desse box, mas pelo que soube ele tem mais 2 boxes aqui no terminal, mas no nome de outras pessoas [...] é complicado porque a gente quer conseguir autorização para ter o box, mas a SEMPAB⁵ não deixa mudar o registro e nem quer colocar novas pessoas, porque os espaços não suportam mais e eles não vem fiscalizar se uma pessoa tem mais de um box aqui[sic]. (EVERALDO, Transcrição de entrevista, 2021).

Ao nos depararmos com o contexto de que determinados sujeitos são detentores de mais de um box ou espaço autorizado para comercialização nos terminais de integração, volta-se ao conceito de “microterritorialização” proposto por Holzer (2013), o qual compreende que o território e o lugar são constituídos a partir da vivência dos seres no espaço geográfico, os “seres-no-mundo”.

É importante compreender essa proposta, pois a abordagem sobre o cotidiano nos terminais, no caso mais específico dos trabalhadores e trabalhadoras, emerge-se em um espaço de vivências, espaços construídos pela experiência destes “seres-no-mundo”, pois só é possível produzir e reproduzir os espaços, paisagens e lugares quando ocorre ou quando se permite “habitar” esses espaços quando estes são constructos subjetivos das experiências que temos com aqueles lugares.

Desse modo, os sujeitos que estão construindo ou que já consolidaram seu cotidiano nos terminais, nem sempre são os mesmos que possuem os nomes nos cadastros autorizados para uso.

Observa-se, também, que surgem conflitos quando novos grupos ou sujeitos buscam “compartilhar” o espaço, que conta com a territorialização dos permissionários.

[...] como não tem uma forma de barrar esse pessoal (vendedores ambulantes que adentram os terminais via transporte coletivo), eles ficam

⁵ A SEMPAB (Secretaria Municipal de Feiras, Mercados, Produção e Abastecimento) hoje é nomeada como Secretaria de Agricultura, Abastecimento, Centro e Comércio Informal – SEMACC, órgão municipal responsável pelo cadastro, organização e autorização para o trabalho nas feiras, camelódromos e terminais de Manaus.

por aqui, vendendo a mesma coisa que a gente, tirando o que seria nosso e que no final a gente acaba perdendo. Aqui no T5, nós somos poucos vendedores, mas tem um monte de ‘bombonzeiros’ que entra vendendo trufa, banana frita ou bala de mangarataia (gingibre), tirando uma ‘graninha’ que devia ser nossa”. (EVERALDO. Transcrição de entrevista, 2021).

Além da questão dos ambulantes, que adentram os terminais a partir dos ônibus, foi ressaltado pelo Sr. Everaldo que novos grupos passaram a “invadir” os terminais e causar mudanças nas dinâmicas do Terminal 4. Aos sábados, grupos de mulheres passaram a frequentar alguns terminais para a realização de vendas de materiais usados e produtos diversos (Figura 06).

Figura 06: Grupo de mulheres no Terminal 4.



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Durante a oportunidade de conversa informal com a vendedora Sara, teve-se o conhecimento que o grupo de vendedoras passou a se organizar no período da pandemia da Covid-19, a partir do aplicativo de troca de mensagens (Whatsapp), onde foi criado um grupo para a realização de vendas de produtos diversos que são negociados e a entrega e pagamento é feito aos sábados nos terminais. Por isso a importância da placa de identificação.

Os grupos se encontram todos os sábados nos terminais 2, 4 e 5 das 11h às 14h, ao passo que somente às pessoas “cadastradas” podem comercializar nos terminais. Os cadastros são feitos por indicação, ou seja, uma pessoa que já faz parte do grupo solicita à administradora que adicione uma nova pessoa. Porém, ainda assim pessoas que não fazem

parte participam das vendas, no entanto são impedidas de ficar próximas ao grupo de mulheres.

Observa-se assim, que há uma mudança na territorialidade dos terminais, pois os grupos se organizam nas plataformas de embarque e desembarque ficando longe dos permissionários e que, de acordo com o Sr. Everaldo, “atrapalhando” as pessoas de embarcar nos ônibus ou transitar mais confortavelmente pelo terminal.

Muitos usuários dos terminais acabam voltando-se para a questão da sensação de segurança ou ausência desta. Nesse caso, pode-se compreender e/ou perceber os terminais enquanto locais que “carregam”, também, em sua essência, o medo. Por essa razão, é possível entender os espaços dos terminais enquanto paisagens e/ou lugares do medo na cidade e, desse modo percebeu-se a necessidade de um tópico que abordasse melhor a temática e a justificasse.

OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO COMO LUGAR E PAISAGEM DO MEDO EM MANAUS

A compreensão da paisagem do medo se dá pelos postulados de Tuan (2005), a partir dos sentidos, pois esta forma de perceber as paisagens está vinculada, de forma direta, ao grau de afetividade que os sujeitos criam ou constroem com os lugares, passando assim a sentir medo ou segurança em relação à determinado local. Em muitos contextos, essa forma de percepção dos lugares se dá a partir de construções culturais que acabam por incutir certos graus de violência ou medo a lugares sem que se tenha a real vivência nos mesmos.

Nas primeiras percepções acerca da questão da insegurança observou-se que culturalmente os espaços dos terminais demandam um cuidado especial em relação à “proteção” dos bens dos usuários (Figura 07).

Figura 07: Demonstração de insegurança dos usuários.



Fonte: Trabalho de Campo, 2021.

Ao retornarmos à conversa com a Sra. Josiane, sobre a sensação de segurança no terminal, essa afirmou que já presenciou diversas situações, tais como pequenos furtos:

“[...] na verdade nós (ela e o esposo) nós vemos muito mais a questão dos assaltos de pequena relevância, a gente fica sabendo, ouve falar que acontece mais “lá embaixo” (fazendo referência a plataforma inferior onde ocorrem o embarque desembarque de passageiros) e quando eles (os usuários do transporte) acreditam que a pessoa seja ladrão aí o clima aqui fica bem pesado mesmo”[sic] (transcrição de entrevista, 2020).

A entrevistada afirma, ainda, que se sente segura, pois seu local de trabalho está próximo ao posto de atendimento da Guarda Municipal e à administração do Terminal, além do fato de estar longe de “todo o tumulto da área lá embaixo”.

Vanessa, mulher cis, usuária do terminal T5, 18 anos e estudante, moradora da Zona Norte de Manaus, afirma que utiliza o terminal todos os dias, mesmo em horários diferentes, para “ir e vir” da escola. Vanessa ressalta que se pudesse evitaria frequentar esse local, pois não se sente segura em nenhum horário, visto que além da longa espera para a chegada do transporte, destaca que já fora vítima de furto e assédio sexual.

Anderson, homem cis, 16 anos, morador da Zona Leste da capital, estudante de Ensino Médio, utiliza os terminais de integração durante a semana, principalmente, como local de passagem para a escola. O participante ressalta que gostaria de evitar o uso do terminal.

Se eu pudesse, evitaria usar o T5 por causa de muito roubo aqui [...] uma vez tentaram me assaltar aqui [...] eu ‘tava’ sentado e um cara chegou pedindo informação das horas no meu telefone, só que tinha ‘uns colegas meus’ e na hora que ele ia tomar os meus colegas chegaram junto e como tinha muita gente ele “saiu fora”[sic]. (transcrição de entrevista, 2020).

Ainda de acordo com o participante, a sensação de insegurança não se dá em todos os terminais, pois para ele o T2, situado na Zona Sul, é um terminal mais seguro, pelo fato de ser menor e, aparentemente, ter mais fiscais.

Em relação à segurança no T5, voltamos para a fala de Yago, 24 anos, trabalhador no terminal e estudante, usuário do transporte coletivo, morador da Zona Leste, afirma que se sente seguro no terminal, pois está próximo ao setor da administração, mas

[...] no horário do almoço é muito comum acontecer roubos e furtos aqui no terminal, por que é horário que os estudantes ‘tão’ voltando ‘pra’ casa e os outros estão indo ‘pra’ escola [...] já aconteceu de um rapaz fardado ser pego pela Guarda Municipal por que ele ‘tava’ roubando uma aluna do colégio militar, a gente pensa que não, mas tem muito ‘galeroso’ fardado só pra roubar o pessoal aqui e os guardas municipais não podem usar armas mas a maioria dos roubos aqui os cara tem armas, então não adianta muito[sic]. (Transcrição de entrevista, 2021).

Nota-se que os terminais de integração são importantes para a população, mas há uma grande ausência de manutenção e a sensação de insegurança faz com que os terminais se tornem “lugares desagradáveis”.

A usuária Gabriela, 20 anos, homossexual, moradora da Zona Norte de Manaus, estudante de Gastronomia, maquiadora e “trancista”, afirma que utiliza o terminal 3 por ser a única forma de “pegar” o ônibus que faz linha para o seu bairro.

Quando questionada se “gosta de frequentar os terminais ou se evitaria”, Gabriela afirma que

Se tivesse como eu não viria aqui, é muito sujo e fedido, os ônibus demoram ‘uma vida’ pra passar [...] deveria ter os horários dos ônibus pra gente saber [...] sempre tem gente tentando assaltar aqui o pessoal ia pra cima, estudantes das escolas próximas roubam aqui, aí o pessoal bate mesmo. Eu já presenciei mais a noite isso [...] durante o dia eu me sinto mais segura aqui, tanto que até pego o celular e coloco o fone de ouvido, mas a noite eu escondo, quando dá eu nem ando de bolsa ou mochila pra evitar qualquer situação que me deixe chamando a atenção[sic]. (transcrição de entrevista, 2020).

O Patrick, homossexual, 36 anos, trabalhador, morador da Zona Leste, usuário do T5, geralmente, às 5h40min e a noite, quando retorna do trabalho, expõe que se pudesse não iria para o terminal, porque não gosta do ambiente: [...] acho que é muito sujo, uma situação precária e tem algumas pessoas aqui que eu prefiro não ficar por perto”.

Quando questionado sobre a sensação de segurança nos terminais, o entrevistado ressalta que já fora assaltado duas vezes e, que não compreende a “razão” de existir um posto da Guarda Municipal se, de acordo com ele, não há uma ronda efetiva.

Ainda de acordo com o participante, é muito complicado ser homossexual e frequentar os terminais, pois

[...] como eu te disse, eu já não gosto de vir pra cá, por que tem muita gente ‘mal encarada’, que até dá medo e ainda tem sempre um alguém olhando a gente de forma esquisita, as vezes é pelo fato de eu ser gay [...] eu sei porque sempre tem gente zombando, mas eu não me escondo não. Só tenho medo de alguém querer agredir, até porque tem uns caras que acham que só porque eles ‘gostam de mulher’ se acham no direito de vir bater “nas gays”[sic] (transcrição de entrevista, 2020).

Por sua vez, a usuária Ana, 65 anos, moradora da Zona Leste, aposentada, utiliza os terminais durante a semana em horários diferenciados, pois acompanha a neta no trajeto da escola e, também, para locomoção pela cidade.

Durante a entrevista, a usuária supracitada afirmou que ficar muito tempo nos terminais se torna uma experiência desagradável, pois há um grande número de usuários e poucos ônibus que fazem as linhas. Desse modo, os terminais tornam-se locais muito cheios e “as pessoas são mal-educadas [...] parece que tem gente que tem raiva de pessoas mais velhas”.

Continuando, embora tenha uma sensação desagradável do lugar, sente-se segura nos terminais, pois sempre procura ficar próxima aos fiscais das linhas, visto que já presenciou situações de criminalidade, mas que de um modo geral, não sente medo no ambiente dos terminais.

Ainda de acordo com a mesma, a reforma do T1 evidenciou a importância dos permissionários:

[...] meu filho, o T1 ‘tá’ muito bonito, mas ele ficou muito estranho e, também, tiraram os ‘bomboneiros’ de lá. Ficou estranho, por que antes a gente conseguia ficar perto deles e, quando a gente tinha dúvidas eles nos ajudavam. Agora sem eles, eu fico com medo por que nem sempre os fiscais novos ficam perto da gente[sic]. (ANA, Transcrição de entrevista, 2021).

Ressalta-se que algumas pessoas não conseguiram explicar a sua sensação de medo de fato. A estrutura deteriorada dos terminais, o contato com muitas pessoas desconhecidas, a

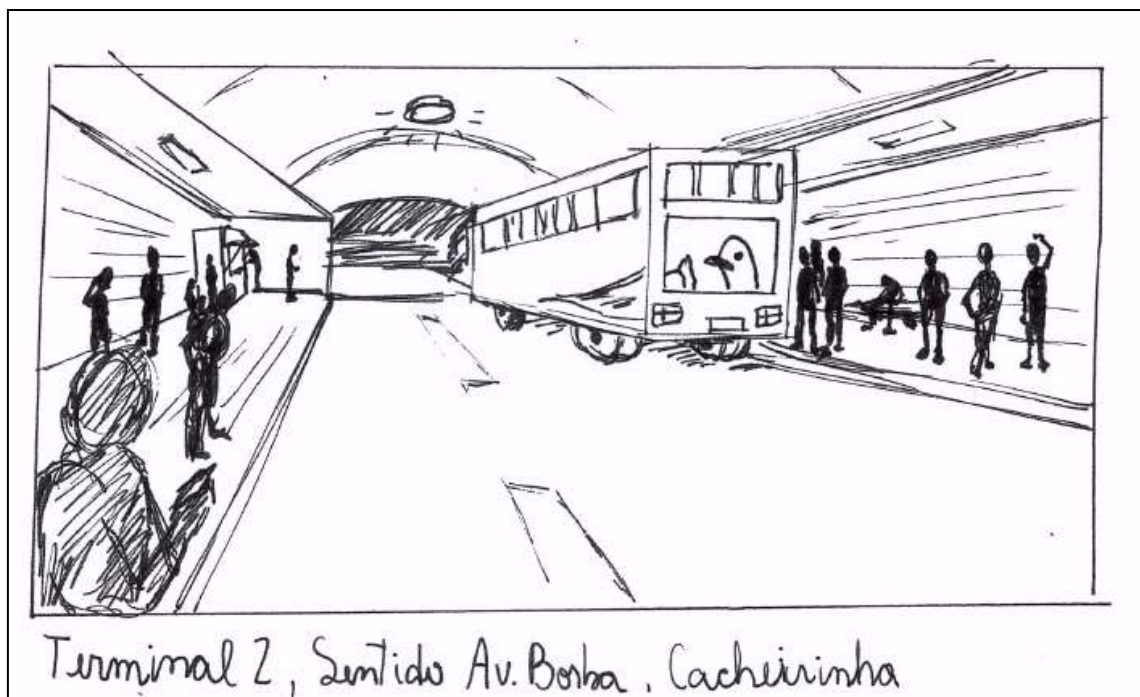
forma como os usuários seguram suas bolsas, tentando proteger seus pertences, faz com que outros perpetuem esse costume, mesmo que nunca tenham sido furtados realmente.

A sensação de insegurança atinge todos os grupos de usuários dos terminais, porém as principais reivindicações estão relacionadas à ausência de uma ronda efetiva e armada por parte da Polícia Militar e, também, da Guarda Municipal. Outro fato que deve ser ressaltado, relaciona-se à insegurança que a maioria dos entrevistados demonstraram quando o pesquisador buscou se aproximar para conhece-los e assim iniciar as entrevistas.

Uma outra forma de evidenciar os terminais como paisagens ou lugares do medo, ocorreu durante minha prática docente. No período em que ministrei o conteúdo sobre as “Categorias da Geografia”, ao abordar as categorias paisagem e lugar, propus uma atividade voltada para o objeto desta dissertação. As atividades foram direcionadas para a produção de mapas mentais que evidenciassem e/ou identificassem lugares e paisagens que lhes remetessem ao sentimento de medo. Dentre os mapas mentais elaborados pelos estudantes, foi possível identificar alguns representando os terminais de integração de Manaus.

A estudante Caroline, ressaltou que um lugar do medo é o Terminal 2 (Figura 08). Mais uma vez, evidencia-se que o espaço do terminal é um lugar do medo não por experiências vivenciadas, mas sim por experiências coletivas, de histórias contadas e da cultura do medo que se construiu acerca dos terminais.

Figura 08: O Terminal 2 como Lugar do Medo.



Fonte: CAROLINE. Organizado pelo autor, 2021.

Dentre as justificativas para a percepção dos terminais como locais do medo, está em relação à criminalidade recorrente em seu entorno e, também, em seu interior, porém pode-se considerar também à aglomeração de pessoas, a falta de sinalização e o não seguimento dos protocolos de saúde pela população que utiliza os terminais, assim como a falta de fiscalização por parte dos órgãos de saúde, o que acarreta no medo da contaminação pela COVID – 19.

Desse modo, os terminais de integração como paisagens ou lugar do medo em Manaus, quando esses nos passam a sensação da insegurança física e material identificadas nas percepções dos sujeitos participantes dessa pesquisa, assim como pela faceta da segurança do trabalho que pode ser compreendida pelo medo/receio de perder o local de trabalho com as reformas que estão sendo propostas. Também como lugar do medo em relação à saúde, pois como um local de grande aglomeração e pouca conscientização das pessoas os protocolos deixam de ser seguidos, acarretando em uma maior exposição dos sujeitos aos riscos de contaminação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização desta pesquisa evidenciou grandes dificuldades, pois foi um estudo que se iniciou em um momento muito difícil para a população mundial e que refletiu significativamente no “fazer geográfico”. Evidenciou-se a necessidade dos cuidados com a saúde dos pesquisadores e dos sujeitos que vivenciam o cotidiano das cidades e grandes centros urbanos, da mesma forma que alterou a rotina de seus habitantes.

Para a realização desta pesquisa era de extrema importância que houvessem incursões presenciais nos terminais de integração, assim como era necessário conversar e conhecer as realidades dos sujeitos que produzem e reproduzem os espaços.

O medo na vivência da cidade está cada vez mais presente no cotidiano dos usuários dos transportes públicos das metrópoles e, em Manaus, não ocorre de forma diferente. A sensação de insegurança não se limita aos Terminais de Integração, mas pelo que se observa, a partir das entrevistas com os sujeitos que utilizam esses locais, esse sentimento de medo e insegurança passa a ser mais forte, pois os mesmos sentem-se vulneráveis nos terminais por serem locais em que diversas pessoas transitam o dia inteiro.

De forma geral, a grande diversidade de sujeitos que transitam nos terminais nos permite observar que um mesmo cenário permite a interação de grupos diferenciados e com

isso múltiplas formas de ocupar o espaço, ocasionando problemáticas cotidianas para os grupos minoritários como assédio, racismo e homofobia. Além de expor as facetas dos problemas sociais como o aumento do número de trabalhadores informais, assim como da violência física e material destacado pelo crescente número de furtos e assaltos.

Com a declaração da pandemia no ano de 2020 aconteceram mudanças muito significativas no cotidiano da população mundial, incutindo mais uma faceta do medo nos ambientes de maior presença de sujeitos.

As paisagens do medo são frutos da experiência cotidiana no ambiente e a nossa percepção passa a ser formada a partir dos valores que os sujeitos já possuíam, em relação a insegurança, medo e criminalidade, e, os valores que são construídos com base no ambiente.

Em relação às paisagens do medo no espaço urbano, observa-se que emerge uma ambivalência, pois surge a necessidade de sentir-se seguro. Neste contexto, os sujeitos passam a buscar formas e/ou criar mecanismos que lhes tragam essa sensação de segurança para assim amenizar as mazelas de conviver com essas paisagens. Por esta, razão considera-se a grande importância para o fortalecimento das pesquisas geográficas, retornarmos aos fenômenos em sua essência, ou seja, a partir da percepção dos sujeitos que os vivenciam e que são “atingidos”, direta e/ou indiretamente, por eles.

Estes fenômenos alteram as rotinas, diminuem a confiança nas pessoas e passam ser o principal elemento considerado no dia a dia, principalmente, em relação à mobilidade urbana, no uso do transporte coletivo e, conseqüentemente, no uso dos terminais de integração.

REFERÊNCIAS

BERQUE, A. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Geografia cultural: uma antologia** (vol 1). Rio de Janeiro: EDUERJ, 2012.

CHAVEIRO, E. F. Corporeidade e Lugar: elos da produção da existência. In: MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs.). **Qual o Espaço do Lugar?:** geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.

COSGROVE, D. A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.

DUARTE, R. L. **Percepção da Criminalidade e da violência em Manaus:** as paisagens do medo dos estudantes do ensino médio. 2019. 100 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2019.

GIL, A. C. **Estudo de Caso**. São Paulo: Atlas, 2009. 148p.

GOMES, P. C. C. **Geografia e modernidade**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 1996.

HOLZER, W. **A geografia humanista** - sua trajetória de 1950 – 1990. 1992. 548 f.
Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

_____. A Geografia Humanista: uma revisão. **Espaço e Cultura**. Rio de Janeiro: Eduerj, Edição Comemorativa. P. 137-147, 2008.

_____. Mundo e Lugar: ensaio de geografia fenomenológica. in MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs). **Qual o Espaço do Lugar?:** geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.

_____. Sobre territórios e Lugaridades. **Revista Cidades**. V.10. N. 17, 2013. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/3232> Acesso em: out./2020.

IBGE CIDADES. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **MANAUS**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/am/manaus.html> Acesso em: mai./2023.

MANAUS. Instituto Municipal de Mobilidade Urbana. **Plano de Mobilidade Urbana de Manaus**. 2015. Disponível em: <https://immu.manaus.am.gov.br/formularios/PlanMobManaus.pdf> Acesso em: jan./2021.

NOGUEIRA, A. R. B. **Percepção e Representação Gráfica:** a geograficidade nos mapas mentais dos comandantes de embarcações no Amazonas. Manaus: EDUA, 2014.

OLIVEIRA, L. O Sentido de Lugar. in MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs). **Qual o Espaço do Lugar?:** geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RELPH, E. Reflexões Sobre a Emergência, Aspectos e Essência de Lugar. in MARANDOLA JR, E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Orgs). **Qual o Espaço do Lugar?:** geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2014.

SANTOS, M. **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: EDUSP. 5. ed., 2012. 96 p.

SAUER, C. A Morfologia da Paisagem. In: CORRÊA, R. L.; ROZENDAHL, Z. (Orgs.). **Geografia Cultural:** uma antologia. Rio de Janeiro: Eduerj, 2012.

SERPA, A. **Por uma Geografia dos Espaços Vividos:** Geografia e Fenomenologia. São Paulo: Contexto, 2019. 128 p.

TUAN, Y. F. **Paisagens do Medo**. Trad. Lívia de Oliveira. São Paulo: UNESP, 2005.

_____. **Topofilia:** um estudo da percepção, atitudes e valores do meio. Londrina: Eduel, 2012.

_____. **Espaço e lugar:** a perspectiva da experiência; Tradução: Livia de Oliveira.
Londrina: Eduel, 2013. 240 p.

Artigo recebido em: 04 de abril de 2023.

Artigo aceito em: 20 de maio de 2023.

Artigo publicado em: 01 de julho de 2023.